

Cykelfrämjandets yttrande angående "Utredning av mål för ökad cykling i Sverige"

Cykelfrämjandet tackar för möjligheten att svara på remissen av "Utredning av mål för ökad cykling i Sverige" som Cykelcentrum vid Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) tagit fram. Nedan följer en sammanfattning av förslaget samt Cykelfrämjandets synpunkter.

Sammanfattning av förslaget

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) har på uppdrag av regeringen tagit fram nationella mål för ökad andel cykling. Utöver själva målen har man på regeringens uppdrag även tagit fram ett förslag på målstruktur samt indikatorer för uppföljning av målen. I uppdraget ingick att målen för ökad andel cykling, med beaktande av cyklingens goda samhällsekonomiska effekter, ska främja ökad cykling i alla åldrar och alla samhällsekonomiska grupper i Sverige. Syftet är att cyklingen ska öka som ett verktyg för att uppnå andra mål liksom att cyklingen ska öka på ett sådant sätt att den bidrar till ökad tillgänglighet, stärkt folkhälsa och att klimat- och miljö kvalitetsmålen uppnås.

VTI har tagit fram förslag på mål som innehåller en övergripande målstruktur med etapp- och delmål:

Övergripande mål: Cyklingen i hela Sverige ska öka på sådant sätt att tillgängligheten förbättras, folkhälsan stärks och klimat- och miljöpåverkan minskar.

Etappmål 1: Cykelresornas andel av det totala antalet resor i Sverige ska öka till 20 procent till 2030 och till 26 procent till 2035, utan att andelen gång- eller kollektivtrafikresande minskar. Det innebär en fördubbling från 2019 till 2035.

Etappmål 2: Cykelresornas andel av det totala persontransportarbetet i Sverige ska öka till 3 procent till 2035, utan att gång- eller kollektivtrafiken minskar. Det innebär en fördubbling från 2019 till 2035.

Delmål 1: Cykelresornas andel av det totala antalet resor i Sverige kortare än 10 km, ska öka till 30 procent till 2030 och till 45 procent till 2035, utan att andelen gång- eller kollektivtrafikresande minskar.



Delmål 2: Cykelresornas andel av det totala antalet resor för barn i grundskoleåldern i Sverige ska öka till 40 procent till år 2030 och till 50 procent 2035, utan att andelen gångresor minskar.

Cykelfrämjandets synpunkter

Inledning

Inledningsvis vill Cykelfrämjandet framhålla att vi ställer oss mycket positiva till de nationella cykelmål som Cykelcentrum på VTI tagit fram och gratulera dem till en gedigen och väl genomförd rapport. I målrapporten presenteras inte bara mål och en målstruktur – den synliggör på ett fördelaktigt sätt den stora potential till ökad cykling som finns i Sverige. Rapporten jämför även på ett relevant sätt de föreslagna målen med andra europeiska länders mål för ökad cykling och föreslår former för måluppföljning.

Stora samhällsvinster med ökad cykling

Cykelfrämjandet vill även betona vikten av nationella mål som ett styrmedel för att öka andelen cykling liksom de möjligheter som ökad cykling innebär. Enligt ett flertal studier och forskningsrapporter bidrar ökad cykling till stora samhällsekonomiska vinster. Vinsterna inkluderar bland annat stärkt folkhälsa, minskad miljö- och klimatpåverkan samt ökad tillgänglighet för många grupper och på många platser i samhället. Bättre tillgänglighet och ökad attraktivitet i våra tätorter kan i sin tur gynna lokala näringsverksamheter och därmed bidra till ökad ekonomisk omsättningen och fler arbetstillfällen. Sambandet mellan en ökad andel hållbara transporter och stärkt centrumhandel påvisas i studier från en rad både mindre och större städer runtom i Europa, exempelvis Eskilstuna och London¹.

Cykelns roll i transportsektorns omställning

Såväl Förenta nationerna (FN) som FN:s klimatpanel IPCC har det senaste året lagt fram resolutioner² och studier som argumenterar för en bättre och mer omfattande integration av cykeln i transportsystemet. Här i Sverige har Klimatråtsutredningen³ lyft fram ökad cykling som en nyckel i omställningen av transportsektorn. Idag står transportsektorn för en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av koldioxid och dessvärre ökade dessa utsläpp med över 18 procent under första kvartalet 2022.⁴ Sverige har som mål att minska transportsektorns utsläpp av växthusgaser med 70 procent till år 2030 jämfört med 2010 års nivåer. Bland inrikes transporter är det idag resor med personbil som står för den i särklass största klimatpåverkan. För att nå transportmålet behöver transportsektorn effektiviseras och antalet bilresor minska till förmån för mer hållbara och aktiva färdmedel, något som slås fast av såväl Klimatråtsutredningen, Trafikverket och Trafikanalys som av en enig forskarkår. En ökad andel resor med cykel på bekostnad av bilen skulle minska transportsektorns

¹ [Healthy Streets: A Business View \(tfl.gov.uk\)](https://www.tfl.gov.uk/news/2022/11/01/healthy-streets-a-business-view) 2022-11-01

² [Integration of mainstream bicycling into public transportation systems for sustainable development : \(un.org\)](https://www.un.org/development/desa/en/news/climate/2022-11-02-integration-of-mainstream-bicycling-into-public-transportation-systems-for-sustainable-development.html) 2022-11-02

³ [Rätt för klimatet - Regeringen.se](https://www.regeringen.se/press-och-utgivning/2022/11/02/ratt-for-klimatet) 2022-11-02

⁴ [Oförändrade växthusgasutsläpp från Sveriges ekonomi första kvartalet 2022 \(scb.se\)](https://www.scb.se/press-och-utgivning/2022/11/02/oforandrade-vaxthusgasutslapp-fran-sveriges-ekonomi-forsta-kvartalet-2022) 2022-11-02

klimatpåverkan och därmed bidra till att transportsektorns klimatmål kan uppnås. Idag är dessutom drygt en tredjedel av alla bilresor kortare än fem kilometer, en sträcka som många gånger skulle kunna ersättas av cykel.⁵ I ljuset av en allt sämre folkhälsa, en ansträngd svensk ekonomi och en klimatkris som blir alltmer akut framstår cykeln som en nödvändig pusselbit i omställningen till ett hållbart transportsamhälle.

Nationella cykelmål ett viktigt styrmedel

De mål som VTI presenterar i rapporten ”Utredning av mål för ökad cykling i Sverige” är ambitiösa mål som med rätt prioriteringar kan uppnås. Målen skulle utgöra ett viktigt styrmedel för att öka andelen cykelresor i Sverige och därmed bidra till den målstyrning som krävs för att ställa om transportsektorn. I sammanhanget är det mycket positivt att det första etappmålet anknyter till målåret för transportsektorns omställning 2030. Det är också viktigt att etappmålet pekar ut en riktning för persontransportarbetet även bortom 2030 – mot en fördubbling av cyklandet år 2035 jämfört med 2019. Även delmålen om barns cykling i åldrarna 6–15 år och personresor under 10 km visar på den stora potential cykling har att bidra till ökad folkhälsa och trafiksäkerhet för barn och unga liksom möjligheten att ersätta de vardagsresor under 10 km som idag sker med bil.

Den nationella utvecklingen i andra jämförbara länder

Sveriges avsaknad av nationella cykelmål gör att vi avviker från våra nordiska och europeiska grannländer där många redan har ambitiösa cykelmål på plats. Finland hade tidigare målet från 2005 att öka gång och cykling med 20 procent. När den nya finländska regeringen tillträdde år 2019 höjde man ambitionerna avsevärt och antog målet att öka cyklingen med 30 procent till 2030. För att uppnå målet nära fördubblade man budgeten till 40–50 miljoner euro årligen.

Idag anses Nederländerna vara ett föredöme när det kommer till att integrera cykeln i transportsektorn. Skulle Sverige uppnå målet om 26 procent andel cykelresor år 2035 skulle vi ligga mer i paritet med, men fortfarande under Nederländerna. År 2019 hade landet en total cykelandel om 28 procent, enligt VTI:s målrapport. Storbritanniens målsättning är att hälften av alla resor ska ske till fots eller på cykel år 2030. Frankrike har antagit målet att tredubbla cyklandet fram till 2024.

Utöver andelsmål så har vissa europeiska länder antagit ambitiösa färdlängdsmål. Tyskland anger att andelen cyklade kilometer ska fördubblas från 112 miljoner km (2017) till 224 miljoner km per dag till 2030.

Norge, ett land vars topografi är väsentligt mer kuperad än Sveriges och vars oljeproduktion länge drivit landets ekonomi, avsatte år 2018 nästan 8 miljarder norska kronor till att bygga så kallade supercykelvägar, det vill säga cykelvägar som anläggs längs prioriterade pendlingsstråk där hög standard och tillräcklig bredd ger cyklister förutsättningar att cykla i valfritt tempo utan att hindras av andra trafikanter. Satsningen kompletterades med målet att cyklingen i Norge skulle öka med 10–20 procent. I sammanhanget bör nämnas att utgångsläget för andelen cykelresor var väsentligt lägre än i Sverige.

⁵ [VTI – Utredning av mål för ökad cykling i Sverige](#) 2022-11-09



Även lokala europeiska exempel visar goda resultat när det kommer till att öka cyklingen med riktade investeringar och satsningar. Exempelvis anlade Paris under 2020 totalt 50 km nya cykelvägar och lyckades därmed öka cyklingen i staden med 65 procent.

Cyklingens underutnyttjade potential

Det finns idag en stor underutnyttjad potential för ökad cykling. Enligt VTI:s målrapport är var tredje resa i Sverige under 3 km lång, och nästan två tredjedelar av alla resor under 15 km långa. Det är framför allt för kortare resor som cykeln har en stor potential att ersätta bilen. Samtidigt ser vi att den genomsnittliga vardagliga huvudresan till arbete, skola eller tjänsteresa enligt VTI:s rapport var ca 3,9±0,1 km lång. Potentialen för ökad cykling framstår därför som avsevärd. Geografi, topografi och klimat skiljer sig givetvis åt beroende på var i Sverige man befinner sig, och samma sak gäller stadsplaneringen i tätort. Det innebär att avstånd till viktiga målpunkter liksom tillgång till och standard på cykelinfrastruktur är faktorer som kan påverka förutsättningarna att välja cykeln. Trots dessa olikheter visar potentialstudier att invånare i många städer, tätorter och regioner har så pass korta avstånd till målpunkter som arbete, skola och livsmedelsbutiker att de rimligen kan nås med cykel. Cykelresor skulle alltså kunna ersätta bilresor utan att målet för ökad gång- och kollektivtrafikresor (GCK-målet till 2025) påverkas.

För Stockholmregionen visar potentialstudier att 46 procent av invånarna kan ta sig till jobbet med cykel inom 15 minuter, och hela 70 procent under 30 minuter. Liknande studier i Skåne visar att 30 procent av regionens invånare kan ta sig till jobbet med cykel under 15 minuter, och hälften under 30 minuter. I Region Uppsala kan 60 procent ta sig till jobbet med cykel på under 30 minuter och motsvarande siffra för Sörmland respektive Örebro är 62 procent. Även för Västra Götalandsregionen visar studier på god potential att ersätta vardagsresor med cykel, enligt målrapporten. Trots att potentialstudierna inte tar hänsyn till alla faktorer som påverkar huvudresan, så visar resultaten på en stor övergripande och underutnyttjad potential.

Behov av handlingsplan och uppföljning

Cykelfrämjandet vill särskilt understryka behovet av en handlingsplan för att uppnå målen. I rapporten understryker VTI att en handlingsplan är nödvändig för att målen inte ska bli verkningslösa. De indikatorer som VTI identifierat som del av målrapporten är en god utgångspunkt för de åtgärdsområden en handlingsplan bör behandla. Det är viktigt att handlingsplanen är konkret och anger vilka aktörer som ansvarar för måluppfyllelsen. Vidare bör handlingsplanen identifiera var det saknas resurser och hur resurser bäst allokeras för att målen ska uppnås inom utsatt tid. Mer resurser kommer att krävas från statlig nivå genom den nationella planen för transportinfrastruktur. Dessa bör sedan allokeras till exempelvis länsplaner och stadsmiljöavtal som båda behöver utvidgas ekonomiskt. Stadsmiljöavtalen bör även utvecklas och förenklas.

Kommuner och regioner är viktiga aktörer för att uppnå de nationella cykelmålen. Handlingsplanen bör därför redogöra för deras roller och ansvar. Idag är kommunerna väghållare för större delen av vägnätet, inklusive cykelinfrastruktur. Många kommuner och regioner har idag uttalade mål om att öka cyklingen och egna planer för hur de målen ska uppnås. Den nationella handlingsplanen behöver ta med dessa i beräkningen.



Måluppföljning inom ramen för ett nationellt cykelkansli

För att säkerställa att målen uppnås i tid krävs det även en institution för uppföljning. Sverige har bidragit till den paneuropeiska *Master Plan for Cycling Promotion* som antogs i maj 2021 och som visar en väg framåt för ökad cykling i Europa. Utöver att varje land bör anta nationella cykelmål rekommenderar planen även att länderna tillsätter en nationell cykelsamordnare alternativt inrättar ett nationellt cykelkansli som genom samordning, utveckling och dialog mellan aktörer verkar för att öka cyklingen nationellt (rekommendation 1.2).

Vi anser att Sverige bör inrätta ett nationellt cykelkansli som leds av en nationell cykelsamordnare. Den nationella cykelsamordnaren bör vara erfaren och etablerad på området. Vidare bör kansliet bemannas av representanter från relevanta myndigheter med mandat inom områden såsom folkhälsa, infrastruktur, samhällsplanering och miljö. Berörda myndigheter är bland andra Trafikverket, Trafikanalys, VTI, Folkhälsomyndigheten, Boverket med flera. För att myndigheterna ska kunna avsätta personella resurser och delta effektivt i rådets arbete behövs en budget. Kansliet kan ha sin hemvist på Infrastrukturdepartementet men bör vara oberoende till sin natur. Även kommuner, regioner och ideella organisationer kan bidra till kansliets arbete, exempelvis genom referensgrupper.

Cykelkansliet kan exempelvis uppdras att följa upp de nationella cykelmålen och den nationella cykelstrategin, samordna aktörer och myndigheter, fungera som en oberoende remissinstans samt främja cykling genom att hålla cykelfrågorna aktuella på alla berörda myndigheter. VTI föreslår i sin rapport att Nationella cykelrådet bör ha en roll i den fortsatta utvecklingen av indikatorer och mått samt att det Nationella cykelrådets cykelbokslut, vilket tas fram vartannat år, används för att följa upp måluppfyllelsen.

Det Nationella cykelrådet är ett samverkansforum där Trafikverket är ordförande. I det Nationella cykelrådet deltar ett flertal myndigheter och andra aktörer. Rådet är dock enbart ett samverkansforum och medlemmarna saknar avsatta resurser för att delta effektivt i rådets arbete. Dessutom saknar rådet operativ kapacitet. Vissa myndigheter har inte möjlighet att delta i rådets arbete då de saknar nödvändiga mandat och resurser. Vi ser att Nationella cykelrådet kan integreras inom ramen för ett nytt cykelkansli, men att det då behöver utvecklas med en större institutionell robusthet.

Sverige har allt att vinna på att anta VTI:s förslag till nationella mål för ökad cykling. Cykelfrämjandet ser fram emot att följa implementeringen av målen och att cykeln ska ges en större plats i samhällsutvecklingen kommande år.



Om Cykelfrämjandet

Cykelfrämjandet är en ideell medlemsförening som jobbar för en bättre, säkrare och mer attraktiv cykelmiljö. Genom våra medlemmars engagemang, vår verksamhet och vårt politiska påverkansarbete på kommunal, regional och nationell nivå har vi som mål att skapa ett bättre och grönare cykelsamhälle.

För Cykelfrämjandets riksstyrelse den 18 november 2022

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Per Hasselberg".

Per Hasselberg
Ordförande

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Marie Pellas".

Marie Pellas
Vice ordförande