



§ 300

Dnr 00600/2022

Remiss av Statens väg- och transportforskningsinstituts (VTI) Utredning av mål om ökad andel cykling i Sverige

Sammanfattning

Utredningen presenterar en gedigen bakgrund och väl underbyggda argument för de förslag som presenteras och är kopplade till de måldokument som anknyter till cyklingens roll i transportsystemet.

Det finns idag inget definierat nationellt mål om ökad cykling i Sverige. Det är en tydlig svaghet och försvarar jämförelser med andra liknande länder i Europa och Norden, vilka upplevs ligga i framkant i utvecklingen. För att få ett effektivt och modernt transportsystem behövs ett tydliggörande av målen för transportmedlet cykel. Cykling har potential att signifikant bidra till att lösa utmaningarna för ökad folkhälsa, klimat och miljö kvalitetsmål samt förbättrad tillgänglighet. Dessutom pekar samhällsekonomiska modeller på stora nyttoeffekter av utbyggd cykelinfrastruktur och en mycket snabb återbetalningstid.

Föreslagna mål

De mål som utredningen tecknar är ambitiösa och utmanande men väl underbyggda och kopplade till de analyser av potential och nyttor som gjorts under arbetet.

I utredningen föreslås ett genomtänkt upplägg för att följa upp de föreslagna målen och indikatorerna. Uppföljning av formulerade övergripande mål, etappmål och delmål är nödvändigt för att tydliggöra och garantera en positiv utveckling. I såväl etappmål som delmål anges två årtal, 2030 och 2035, det första anknyter till Agenda 2030-åtagandet. De mål och indikatorer som föreslås känns genomtänkta för att bidra till ökad cykling. Enkelt uttryckt ska cyklandet fördubblas till 2035.

Det övergripande målet är brett formulerat för acceptans och förankring, "Cyklingen i hela Sverige ska öka på sådant sätt att tillgängligheten förbättras, folkhälsan stärks och klimat- och miljöpåverkan minskar". Målet omfattar därmed alla, oavsett ålder, oavsett geografiskt område, oavsett socioekonomisk grupp.

De två etappmålen följer upp andelen resor totalt respektive andelen av det totala transportarbetet. De två delmålen följer även upp total andel av resor kortare än 10 km och andel av totala antalet resor för barn i grundskoleåldern. Cykelresornas andel för barn vet vi har en tydligt negativ trend idag vilket är oroande för framtiden och viktigt att uppmärksamma och påverka.

Uppföljande indikatorer

Som hjälp för uppföljning har sju indikatorer pekats ut i utredningen. Indikatorerna kan "matas" med data som i stor utsträckning redan samlas in i undersökningar och sammanställningar. Det finns förstås delar som behöver utvecklas, omvärderas eller ändras för att passa in. Det är ändå positivt att det



redan finns resurser och rutiner på plats för flera av indikatorerna i den årliga nationella resvaneundersökningen och i "Nationellt cykelbokslut" för att följa upp utvecklingen i landet.

Medskick

Formuleringen av utredningens uppdrag innebär avgränsningar. För att nå målen på nationell nivå finns det anledning att beakta ytterligare punkter.

- Utredningen syftar till att ta fram mål. Det nationella arbetet kan med fördel utvidgas med en nationell genomförandeplan med tidplan och finansieringsmodell.
- Uppdraget har handlat om mål för cykel. Då val av färdmedel styrs av många bakomliggande faktorer, är det viktigt att se samtliga fordonsslag i en helhet och också beakta prioriteringar och effekter för andra trafikslag. Lokalt uttrycker vi att "det ska vara lätt att göra rätt" att i det här fallet välja cykeln.
- Ur ett lokalt perspektiv ser vi också att frågor kring trygghet och cykelstöder påverkar valet av färdmedel. Vågar man köpa en riktigt bra cykel och använda den utan att vara rädd för att den blir stulen finns det större chans att välja cykel för sin resa.
- Det kunde även vara tydligare beskrivet den potential för godstransporter med cykelfordon som visat sig i europeiska städer som medvetet gynnar cykling i sina stadskärnor och där femtonminutersstaden med korta avstånd mellan bostäder och service visar på många positiva effekter på stadslivet.
- Det vore bra att också peka på nödvändigheten av fler mjuka metoder för att påverka människors val av transporter. Goda exempel är möjligheten till avdrag för förmåncykel men också eftergifter i lagtexter som med en låg prislapp underlättar framkomligheten för cyklister. Man bör även se till att harmonisera regelverket med sådant som redan är fungerande i många länder inom Europa.
- Utredningen har medvetet valt bort flera nyare eldrivna persontransportmedel, oftast förknippade med delningstjänster för korta persontransporter. Såväl elscootrar, segways, monowheels och övriga liknande fordon regleras idag på i princip samma sätt som cykel. En viktig skillnad mot cykel är dock att de inte kräver någon fysisk ansträngning. Vi vet att en trend av allt mindre vardagsmotion innebär negativ påverkan på folkhälsan och med utredningens uppdrag att se till ökad folkhälsa är avgränsning därför både logisk och genomtänkt.

Som helhet visar utredningen på att det är möjligt att, med genomtänkta mål och tydliga uppföljningsindikatorer, driva på en välbehövlig utveckling. Vi hoppas att målen kan lägga grund för ett samhällsbyggande som står för bättre tillgänglighet och folkhälsa och att klimat- och miljö kvalitetsmålen nås. Kanske pekar dagsläget med tufft ekonomiskt läge också på en ytterligare potential? Om energianvändningen kan minska/ fler som väljer cykel så minskar också trängseln.

Det är på alla sätt viktigt att målen för ökad cykling blir antagna, brett kända och kan användas i alla berörda prioriteringsfrågor.



Ordförandens förslag

Ordförandens förslag till stadsbyggnadsnämnden är

att anta yttrandet som sitt eget och till Infrastrukturdepartementet framföra vad som framkommit ovan,

att förklara paragrafen omedelbart justerad.

Stadsbyggnadsnämnden beslutar

att anta yttrandet som sitt eget och till Infrastrukturdepartementet framföra vad som framkommit ovan,

att förklara paragrafen omedelbart justerad.

Beslutet ska skickas till

Infrastrukturdepartementet
