



RIKSFÖRBUNDET M SVERIGE
FRIDHEMSGATAN 30
BOX 49163, 100 29 STOCKHOLM

i.remissvar@regeringskansliet.se
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se
dnr: I2022/01032

Stockholm 2022-11-14

Remissvar – I2022/01032 – Remiss av Utredning av mål om ökad andel cykling i Sverige

Riksförbundet M Sverige är en oberoende konsumentorganisation som arbetar på medlemmarnas uppdrag för hållbar, säker och tillgänglig mobilitet i hela landet. Vi är främst verksamma inom trafik- och fordonssäkerhet samt konsumentfrågor kopplade till bilinnehav. Vi har ungefär 75 000 medlemmar och ett trettiotal ideellt arbetande lokalklubbar. Detta ger oss nära kontakt med ett stort antal bilägare, trafikanter och andra medlemmar. Den täta dialogen med medlemmarna tillsammans med specialistkunskap och oberoende är grunden för vårt arbete.

M Sverige är även en del av ett stort internationellt nätverk av motorklubbar genom samarbetet inom FIA (Fédération Internationale de l'Automobile) med över 80 miljoner medlemmar i hela världen.

M Sverige avstyrker de föreslagna etappmålen

Riksförbundet M Sverige motsätter sig etappmålen, delmålen och indikator 1, men är positiva till det övergripande målet och indikatorerna 2–7.

Det är positivt att staten verkar för ökad möjlighet till tillgänglig och säker mobilitet på cykel. Riksförbundet M Sverige motsätter sig dock de i utredningen föreslagna målen eftersom nivåerna saknar väl underbyggd motivering och eftersom det i fastställandet av målen inte tagits tillräcklig hänsyn till trafiksäkerheten.

Etappmålen nivåer

Problemet med de föreslagna nivåerna för etappmålen i utredningen är att de saknar tillfredsställande empirisk förankring och faktamässigt underbyggd motivering. En realistisk målsättning hade i högre grad behövt ta större hänsyn till såväl utvecklingen av cyklingen i Sverige fram tills nu som Sveriges geografiska förutsättningar och fler parametrar som påverkar vår vilja att cykla.

I utredningen föreslås målet att cyklandet ska fördubblas fram till 2035, utan att andelen gång- eller kollektivtrafik ska minska. Åren 2000–2018 ökade persontransportarbetet med cykel från 1 834 miljoner personkilometer till 1 913 miljoner personkilometer per år, enligt den dåvarande beräkningsmetoden, och med små årliga förändringar enligt Trafikanalys sammanställning *Transportarbete 2000–2021*. Sedan den nuvarande beräkningsmetoden infördes 2019 har antalet uppskattade miljoner personkilometer med cykel varierat kraftigt enligt följande: 2019: 2 686, 2020: 3 246, 2021: 2 205. Ser man till andelen av den sammanlagda färdsträckan för

persontransportarbetet i Sverige som sker med gång eller cykel under tioårsperioden med jämförbar data 2009–2018 så finns i princip ingen utveckling åt något håll. Enligt de nationella resvaneundersökningarna har andelen resor med gång eller cykel minskat gradvis sedan 2006, med undantag från pandemiåret 2020, då andelen resor med kollektivtrafiken minskade på grund av smittorisken.

Vid en översyn av de senaste decenniernas utveckling så har trenden gått mot minskande cykling snarare än ökande. I Trafikanalys rapport *Cyklandets utveckling i Sverige 1995–2014* framkommer att antalet cykelresor minskat med hela 38 procent under perioden och att nedgången skett ”i alla kommuntyper, i alla åldrar, oavsett reseärende och för båda könen”. I Trafikanalys rapport *Gång-, cykel- och kollektivtrafik – uppföljning och indikativa kommunala mål* från 2019 konstateras att ”Statistiken visar att den största förändringen i GCK-andelen det senaste decenniet har skett genom resande med regionala tåg, vilket är en utveckling som kan antas fortsätta med de planerade satsningar som planeras. Övriga färdssättsandelar har inte förändrats nämnvärt”.

I stället för målsättningar satta utifrån en realistisk stegring från dagens nationella cykelnivåer används i utredningen i huvudsak diverse kommunala potentialuppskattningar samt idealmål modellerat efter de främsta cykelnationerna. Att använda regionernas och kommunernas potentialstudier som utgångspunkt för den nationella målsättningen innebär betydande problem. Som konstateras i den aktuella utredningen är de regionala studierna inte analyserade utifrån vad som skulle krävas för att nå den hävdade potentialen. Att potentialstudierna dessutom enbart bygger på faktorerna reshastighet och vägnät, men inte andra viktiga parametrar såsom bekvämlighet, eventuell medpassagerare, trygghet och säkerhet, gör att studierna har en betydande begränsning som verktyg i ett målsättningsarbete.

I motsats till åsikten som framförs i utredningen tycker M i Sverige vidare att skillnader mellan länder när det kommer till topografi, befolkningstäthet, väder och tillgången till kollektivtrafik gör att det inte är rimligt att förutsätta att Sverige ska kunna nå toppnationen Nederländernas nuvarande nivåer till 2035. I utredningen beskrivs Danmark som ett av de mest framstående länderna avseende cykling, vilket gör den föreslagna svenska målsättningen uppseendeväckande eftersom den skulle innebära en svensk cykelandel av de totala resorna som år 2035 är 73 procent högre än dagens Danmark.

Målet att öka cyklingen så kraftigt på personbilismens bekostnad tar dels liten hänsyn till de överväganden människor gör i vardagen till följd av transportbehov, avstånd och tidsåtgång och ignorerar i stort de klimatframsteg som sker inom motortrafiken till följd av bland annat elbilsutvecklingen. Det är inte bilism i sig som bör motarbetas, utan utsläppen.

Med anledning av ovan konstaterat måste de föreslagna nivåerna i etappmålen, med en dubblerad cykling på 16 år, anses vara oerhört ambitiösa alternativt ha svag verklighetsförankring.

Trafiksäkerhet och bristande konsekvensanalys

I utredningen anges att utredningsförfattarna inte ”inte heller försökt bedöma eller beräkna effekterna av att potentialer utnyttjas eller föreslagna mål nås”. En otillräcklig konsekvensanalys måste anses vara en allvarlig brist i en utredning som i övrigt förespråkar volymmål och målstyrning avseende cykling.

Ett av områdena som M Sverige inte anser tillräckligt utvecklat i utredningen är den effekt som den fördubblade cyklingen och målstyrningen mot detta mål skulle få för trafiksäkerheten. I utredningen anges också att "trafiksäkerhet behandlas endast mycket översiktligt i denna rapport". M Sverige anser att trafiksäkerheten borde vara ett av de mest relevanta områdena att diskutera vid framtagandet av cykelmål.

Cykelolyckorna är något av ett sorgebarn i det svenska nollvisionsarbetet. Den svenska trafiken har blivit säkrare över tid och antalet omkomna och allvarligt skadade har minskat kraftigt. För cyklingen är dock utvecklingen inte lika positiv och antalet cyklister som dött i trafikolyckor har hållits ungefär på samma nivåer de senaste tio åren. Antalet allvarligt skadade cyklister har ökat de senaste tio åren. Cykling som ersätter bilresor medför i regel högre samhällsekonomiska olyckskostnader. Olycksrisken för cyklister och allvarlighetsgraden i olyckorna är högre än för de flesta andra trafikantgrupperna. Enligt Elvik och Goel (2019) medför en dubbling av antalet cyklister i genomsnitt en ökning av antalet kollisioner mellan cykel och motorfordon på 32 %. En ogenomtänkt målstyrning mot kraftigt ökad cykling riskerar att motverka Nollvisionen och leda till fler omkomna oskyddade trafikanter i trafiken. Transportstyrelsen har exempelvis i de nyligen publicerade *Analys av regelfrågor så att andelen som reser med cykel kan öka*, delrapport 1 och 2, avrått från regeländringar som styrmedel för ökad cykling. Att tillåta cykeltrafik mot den enkelriktade trafiken, annat än på avskild cykelväg, skulle exempelvis ge trafikregler som för cyklisterna och bilförare på kollisionskurs med varandra.

De primära vinsterna som listas med ökad cykling är hälsovinsten till följd av ökad motion. Detta bygger dock på att överflyttningen sker från bil till just trampcyklar av klassiskt snitt och inte el- eller elsparkcyklar. Elcyklar medför mindre motion och högre hastighet. I utredningen lyfts fram att möjligheten till högre hastigheter på cykel är viktig för att kunna öka cyklandet. Högre hastigheter ökar dock olycksrisken. För den enskilde cyklisten ökar risken för olyckor, särskilt för allvarliga sådana, med ökande fart.

I utredningen uttalas ambitionen om styrning mot ökad andel cyklister bland äldre och barn. Att cyklingen i dessa grupper är låg beror bland annat på skaderisken. Att som utredningsförfattarna antyda att rekommendationen om åldersgränser för barns självständiga cykling bör slopas eller sänkas är högst tveksamt ur ett trafiksäkerhetsperspektiv.

Generellt anser M Sverige att målen och etappmålen i utredningen hade krävt en mer utförlig konsekvensanalys. Meningen med att sätta ett övergripande mål för ökad cykling måste vara att styra myndigheter och andra aktörer till åtgärder i denna riktning. Förväntade effekter av sådana åtgärder behöver utredas mer. Målstyrningens förväntade effekter på andra aspekter av samhället såsom arbetsmarknad, tillgänglighet, sysselsättning, regionförstoring, socioekonomi, trygghet och samhällsmålet om att hela Sverige ska leva är inte utförligt behandlat. Konsekvenserna på framkomligheten och tillgängligheten för de som är beroende av bilen för att transportera sig bör framgå tydligare.

Det finns rationella skäl till att individer väljer andra färdssätt än cykel. Ofta handlar det om tidsvinster. För att utradera detta motiv måste antingen cyklingen bli snabbare eller biltrafiken långsammare genom försämrade framkomlighet. Det förra är bra om det sker med stor hänsyn till att olycksrisken ökar med ökad hastighet. Det senare skulle ytterligare försvåra för de som är beroende av bilen i vardagen och motverka regionförstoringen. Vidare är resor med bil ofta det bästa alternativet eftersom en resa ofta är en del av en serie resor och inte bara sker fram till och tillbaka från en destination. Trygghet, trafiksäkerhet, dåligt väder, transport av medpassagerare eller varor är andra viktiga motiv. Att genom målstyrning driva en politik med målet att personer ska "ställa bilen"

och "välja cykeln oavsett ärende" riskerar att få negativa konsekvenser för personer för vilka det av olika anledningar inte är ett fungerande alternativ att byta ut bilen.

Andra aspekter av cykelpolitiken

Det är viktigt att olika fordonsslag kan samsas i trafiken och att tillgängligheten och säkerheten ökar för alla trafikanter. Som ett led i detta bör oskyddade trafikanter i högre grad separeras från motortrafiken. Detta kan ske genom ökat byggande av friliggande cykelvägar samt säkra cykelöverfarter. Cyklar bör ej få framföras på bilväg om cykelbana finns att tillgå. Bättre belysning och förbättrad vinterväghållning kan öka tryggheten. Gupp, chikaner och falluckor kan få ned hastigheten i områden där motortrafik och oskyddade trafikanter möts, såsom vid skolor.

Riksförbundet M Sverige

Caroline Drabe
Vd

Heléne Lilja
Chef kommunikation och samhälle