



Datum  
2022-11-17  
Adress  
August Palms Plats 1  
Diarienummer  
STK-2022-957

## Yttrande

Till  
Infrastrukturdepartementet

### **Remiss från Infrastrukturdepartementet - Statens väg- och transportforskningsinstituts (VTI) Utredning av mål om ökad andel cykling i Sverige I2022-01032**

Kommunstyrelsen överlämnar nedan tekniska nämndens yttrande så som sitt eget.

#### **Sammanfattning**

Tekniska nämnden ställer sig i huvudsak positiv till förslagen om mål för ökad cykling på ett nationellt plan, då detta går i linje med kommunens egna mål, men vill framföra nedanstående kommentarer.

Det är något otydligt till vad som syftas med tillgänglighet i denna typ av sammanhang. Tillgänglighet är ett vitt begrepp och används i många sammanhang främst för att beskriva hur tillgängligt stadsrummet är för personer med olika funktionsvariationer eller äldre personer. Det förklaras inte heller direkt hur ökad andel cykeltrafik ska bidra till en förbättrad tillgänglighet.

De föreslagna målären 2030 och 2035 ligger mycket nära varandra i tid. På en femårsperiod kan utomstående faktorer påverka resultatet tillfälligt. För att få tydligare trend är det förslagsvis bättre att beskriva en mer långsiktig målbild. Gällande de föreslagna målen anser Tekniska nämnden att det övergripande målet bör förtydligas eller omformuleras framför allt med tanke på begreppet tillgänglighet. De föreslagna etapp- och delmålen är bra men något låga jämfört med Malmö stads nuvarande resvanor. Indikatorerna är bra och ringar in vad som behövs för att uppnå målen, men behöver utvecklas vidare. För att nå målen är det viktigt att Trafikverket vid alla infrastrukturprojekt, både väg och järnväg, även beaktar behovet av cykelvägar.

#### **Yttrande**

Tekniska nämnden ställer sig i huvudsak positiv till förslagen om mål om ökad cykling på ett nationellt plan, då detta går i linje med kommunens egna mål men vill framföra nedanstående kommentarer.

*Motiv för ökad cykling*

Som motiv för ökad cykling används bland annat tillgänglighet som argument. Det är något otydligt till vad som syftas med tillgänglighet i denna typ av sammanhang. Tillgänglighet är ett vitt begrepp och används i många sammanhang främst för att beskriva hur tillgängligt stadsrummet är för personer med olika funktionsvariationer eller äldre personer. Denna typ av tillgänglighet ökar inte per automatik för andel cykelresor blir fler. Det förklaras inte heller hur ökad andel cykeltrafik direkt ska bidra till en förbättrad tillgänglighet.

Utgångspunkten verkar vara att ökade ytor för cykel i sig ger en ökad tillgänglighet på den allmänna platsen och att ytor avsedda för biltrafiken i sig anses vara otillgängliga. Tekniska nämnden menar att för att en allmänt god tillgänglighet (dvs inkluderat personer med funktionsvariationer, åldersvariationer och olika socioekonomiska faktorer) ska uppnås, är hänsyn till alla trafikslag viktigt.

*Förslag och motiv till mål och målstruktur*

De föreslagna målåren 2030 och 2035 ligger mycket nära varandra i tid. På en femårsperiod kan utomstående faktorer påverka resultatet tillfälligt, exempelvis en pandemi eller annan händelse. För att få tydligare trend så är det bättre att ha en mer långsiktig målbild. Förslagsvis kan 2030 och 2050 anges som målar.

*Det övergripande målet*

Det övergripande målets formulering med att "Cyklingen i hela Sverige ska öka så att tillgängheten förbättras, folkhälsan stärks och klimat- och miljöpåverkan minskar." behöver förtydligas eller omformuleras. På vilket sätt ökar tillgängligheten med fler cyklister på våra cykelbanor? Och vad ingår i begreppet tillgängligheten, tillgänglighet för vem. Det blir inte mer tillgängligt för cyklister om endast trafikvolymen ökar, utan konsekvenserna blir snarare att det blir trängre och lägre framkomlighet på befintliga stråk om inte cykelinfrastrukturen byggs ut. Menas det att om fler cyklar och därmed färre kör bil kan ytor omfördelas, något som i sig kan erbjuda bättre tillgänglighet? Tekniska nämnden instämmer med att cykel är ett väldigt yteffektivt sätt att röra sig på. Cykel har möjligheten att tillgängliggöra många målpunkter för många personer inom en radie på 10 km vilket i sig är unikt och positivt. En utbyggd cykelinfrastruktur är nödvändig för att öka tillgängligheten.

För att nå målen är det viktigt att även Trafikverket vid alla infrastrukturprojekt, både väg och järnväg, även beakta behovet av cykelvägar.

*Etappmål*

Tekniska nämnden önskar även här en längre tidshorisont gällande målåren som anges. Vad gäller målsättningen så kan den ur Malmö stads perspektiv se låg ut enligt statistiken från regionala resvaneundersökningen, RVU (2018), där andelen cykelresor av det totala antalet resor idag i Malmö är 35% jämfört med föreslagna mål på 20% och 26%. Samt att

cykelresornas andel av det totala persontransportarbetet i Malmö idag är ca 4,5% vilket är över 3% som föreslaget mål.

*Delmål 1 "Cykelresornas andel av det totala antalet resor i Sverige kortare än 10 km ska öka till 30% år 2030 och 45 % år 2035, utan att andel gång- och kollektivtrafikresor minskar."*

Tekniska nämnden ser positivt på att man väljer att sätta ett mål om ökning av andelen cykelresor kortare än 10 km snarare än att andelen cykelresor ska öka i endast tätort. Att stödja ökningen av cykelresor även i mindre orter kan stävja en god vana och även påverka inpendling till större städer som Malmö med förflyttning från bil till cykel eller kollektivtrafik. Om en vana att cykla sätts i tidig ålder i sin hemkommun bör det rimligen vara lättare att välja cykeln efter flytt till storstaden eller att cykla till stationen för att ta tåg in till staden. Som stor tätort är Malmö i stor uträkning sammankopplad och påverkad av kommunerna runt omkring. Sett enbart till Malmö stads resvanor är målen lågt satta.

Det är även ett stort kliv med 15 procentenheter mellan 2030 och 2035. Är det verkligen genomförbart? Det är inte en linjär ökning utslaget på 2022-2035. Malmö anser även här att målen bör sättas på längre sikt, förslagsvis kan 2040 eller 2050 anges som målar.

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

Här menar utredningen att antalet kollektivtrafikresor kan minska om andelen cykelresor ökar. Är det för att uppmuntra till än mer aktiv mobilitet? Kanske kan vara bra att förtydliga. Vad kan det få för effekter om cykelandelen ökar så pass mycket på bekostnad av andelen kollektivtrafik. Vi kan i sak stödja att det är bra för barnen att cykla och gå i större utsträckning även om det hade varit att föredra att det främst var bilresor som minskade. Bland annat då det är bilen som främst skapar stökiga miljöer i trafiken utanför många skolor. Det vore bra med ett utökat och tydligare resonemang kring cykeltrafikens, kollektivtrafikens samt det fria skolvalets roll för skolbarn och deras resande.

*Förslag på uppföljning av föreslagna mål*

Indikatorerna är bra och ringar in vad som behövs göras för att uppnå målen. Däremot framgår det inte hur viktiga indikatorerna är sinsemellan. Flera av indikatorer är svåra att följa upp och vissa saknar till och med mått, så som indikator 2. Funderingar som väcks är om de bör följas upp årligen för att visa att utvecklingen är på väg åt rätt håll. Indikatorerna bör utvecklas och en utvecklingsriktning bör definieras. Som det är formulerat nu är det förutsatt att man ska förstå önskad utveckling på indikatorn.

Indikatorn 1: Välja cykel oavsett ärende. Något som Malmö stad arbetar mycket med är även godstransporter. Allt fler privatpersoner och företag väljer att transportera skrymmande objekt och varor på cykel vilket borde lyftas fram tydligare och kan antas ha en stor påverkan i transportarbetet framöver.

Indikator 2: Inbjudande miljö för cyklister. Denna indikator anses vara väldigt svår att mäta. Om den är så svår att mäta och följa upp bör det övervägas om det ens vara en indikator.

Indikator 5: Individuella förutsättningar för att välja cykeln. Cykelpooler och delningscyklar kan öka tillgången till cyklar för personer utan att till exempel öka antalet cyklar som behöver parkeras. Delningsfordon kan även sänka trösklarna ur ett privatekonomiskt perspektiv. Detta är något som också bör lyftas fram under indikatorn och kan åtminstone i större städer vara en viktig väg fram för att öka cyklandet.

Om den regionala resvaneundersökningen, RVU, ska användas finns det några utmaningar med uppföljningen av målen. Skånes RVU omfattar respondenter från 15 år och uppåt. Om 6-14 åringar ska inkluderas så blir det betydligt mer komplicerat att inhämta samtycke för svaren.

När det gäller den nationella RVU:n och förslaget på uppdelning mellan storstadskommuner, blandade kommuner och landsbygdskommuner (9.2.1, sista punkten) är det inte självklart hur uppdelningen återspeglar verkligheten. Cykelresor görs både inom och över kommungränser, så hur kategoriseras en resa där någon cyklat från Oxie (inom Malmös kommungräns) till Svedala (< 15 km). Kan vara bra att förtydliga.

Malmö stad har eftersläpande inrapportering till den nationella vägdatabasen, NVDB, och detta kommer sannolikt påverka uppföljningen av indikatorerna. Det pågår ett arbete för att komma till rätta med detta och ambitionen är förbättrad inrapporteringen till NVDB även för cykel. När det står skrivet ”det skulle behöva utvecklas mått för denna indikator” tolkar Tekniska nämnden det som att VTI arbetar med att utveckla detta i samarbete med kommuner, men inte något kommunerna själva förväntas utveckla.

Ordförande

.....  
Katrín Stjernfeldt Jammeh  
.....

Sekreterare

.....  
Martin Ljungberg  
.....