

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

Inledning

Region Skåne har mottagit rubricerad utredning för synpunkter.

Synpunkter

Region Skåne är positiva till VTI:s *Utredning av mål för ökad cykling i Sverige* och anser att den utgör ett viktigt erkännande om cyklingens betydelse för klimat och folkhälsa. Utredningen är ett gediget och grundligt arbete och Region Skåne vill rikta beröm till VTI för genomförandet. Målförslagen beaktar existerande kommunala och regionala målsättningar och ser till läget i framgångsrika cykelnationer samt presenterar en grundlig genomgång av bakgrund och utgångsläge. Detta grundarbete är viktigt för att utröna förutsättningar och potential för att öka cyklingen. Utredningens inriktning och slutsatser ligger i linje med Region Skånes egna mål för ökad cykling.

Nedan redovisas Region Skånes synpunkter.

Målsättningen

Den övergripande målsättningen är i linje med Region Skånes cykelstrategi, *Cykelstrategi för Skåne*, där samma instrumentella effekter eftersträvas av ökad cykling – förbättrad tillgänglighet, stärkt folkhälsa och minskad klimat- och miljöpåverkan.

Region Skåne anser att uppdelningen av den övergripande målsättningen i etapper är relevant och bidrar till att tydliggöra det övergripande målet. Ett medskick är att ordvalet etappmål blir lite otydligt då det kan tolkas som att etapper syftar på tidsavgränsningar, men det som avses är uppdelningar av det övergripande målet (i andel av totala resor samt andelen av den totala färdlängden). Eftersom det även finns delmål riskerar detta att bli otydligt.

Den kortare formuleringen av huvudmålet, att cyklingen ska fördubblas till 2035, blir missvisande eftersom delmålen berör både cykelresornas andel av totala resor och andel av transportarbete, vilket i absoluta tal innebär mer än en fördubbling då det totala antalet resor kan förväntas öka.

Etappmål och delmål

Region Skåne är positiv till de utpekade delmålen då de fångar in och förtydligar två viktiga aspekter för ökad cykling. Att resor under 10 km pekas ut är positivt eftersom det, vilket också nämns i rapporten, möjliggör insatsprioriteringar utifrån regionala och kommunala behov. Vidare ligger delmålet om barns resande väl i linje med utpekade insatsområden i *Cykelstrategi för Skåne*.

Regionala skillnader

Region Skåne anser att en diskussion rörande skillnader mellan olika regioner med avseende på cykelpotential är något som saknas i utredningen då det kan finnas stora skillnader mellan regioners potential och förutsättningar. Vissa regioner har redan målsättningar som ligger i närheten av förslaget i utredningen medan vissa ligger långt ifrån och har begränsningar i hur stor ökning som är möjlig. Således kan det innebära att vissa på grund av detta kanske behöver dra ett större lass för att målen ska nås på ett nationellt plan. Region Skåne ser också en potentiell risk att regioner/kommuner som redan ligger nära målen kan hamna i att ”nära” blir gott nog och att det kan bli svårt att motivera att allokera resurser för att nå målen. Regionala skillnader är alltså en viktig faktor, och Region Skåne undrar hur regioners individuella målsättningar kommer bemötas.

Målår

Region Skåne anser att den andra tidshorisonten, 2035, är otillräckligt motiverad. Att ha 2030 som primärt målår är tydligt motiverat då de instrumentella effekterna av cykling berör mål som är satta i Agenda 2030, men en liknande förklaring saknas för målåret 2035. Varför inte följa klimatpolitikens målsättning även där? Vidare är det ett relativt kort hopp mellan år 2030 och 2035, men de mål som är satta innebär stora öknings mellan dessa två tidpunkter (till exempel andelen resor under 10 km där målsättningen är en ökning från 30% till 45%).

Indikatorer

Indikatorerna är välformulerade och täcker in relevanta aspekter av målet om ökad cykling. I de fall där det för närvarande saknas användbara mått vilket behöver utvecklas är det tydligt uttryckt. Däremot framgår det inte hur dessa saknade eller bristfälliga mått ska tas fram eller förbättras. Det innebär en risk att det faller mellan stolarna om inget ansvar pekas ut, och Region Skåne vill uppmana till att fundera på om det är bra att formulera indikatorer som inte kan mätas eftersom det inte kan garanteras att de blir mätbara.

Därtill är indikatorerna många och att följa upp dessa blir ett stort arbete. Det framgår inte heller vem som ansvarar för att följa upp dessa. Region Skåne anser att det är viktigt med en avvägning mellan indikatorer och arbetsinsatsen för uppföljningen, då det annars finns risk att uppföljningen slukar för mycket tid för att bli möjlig att genomföra. Region Skåne vill också understryka vikten av nationell samordning för uppföljningen.

Övrigt

Region Skåne undrar om det finns samhällsekonomiska beräkningar på vinster ifall målen uppnås, samt kostnadskalkyler för genomförande på olika administrativa nivåer för att nå målen till 2035? Är målens beroende av att stora infrastruktursatsningar genomförs eller är de möjliga genom andra insatser? Region Skåne anser att detta är något som bör analyseras.

Vikten av att andra sektorer än infrastruktur jobbar mot målen är något Region Skåne vill understryka, och uppmana till att dessa blir inkluderade i framtida handlingsplaner eller andra processer.

Region Skåne deltar gärna i framtida processer för att utveckla mått på indikatorer, framtida handlingsplaner eller liknande.

Region Skånes ansvar

Region Skåne har ansvar för det regionala tillväxtarbetet och transport-infrastrukturplaneringen i Skåne samt är regional kollektivtrafikmyndighet och beställare av den skånska kollektivtrafiken. Utifrån detta ansvar tar Region Skåne fram den regionala utvecklingsstrategin, näringslivsprogram, den regionala transportinfrastrukturplanen samt trafikförsörjningsprogram. Region Skåne yttrar sig utifrån ovanstående ansvar.

Med vänliga hälsningar
Region Skåne

Anna Jähne
Ordförande

NN
Utvecklingsdirektör