

Infrastrukturdepartementet  
i.remissvar@regeringskansliet.se  
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

## UTREDNING AV MÅL OM ÖKAD ANDEL CYKLING I SVERIGE (I2022/01032)

### YTTRANDE

Region Västerbotten har tagit del av utredningen av mål om ökad andel cykling i Sverige och lämnar härmed sitt yttrande.

Region Västerbotten anser att det är positivt att det utvecklas mål och indikatorer för cykling på nationell nivå. I detta yttrande framför Region Västerbotten några synpunkter och förslag. I övrigt tillstyrker Region Västerbotten förslagen till mål och indikatorer i utredningen.

### Synpunkter i sammanfattning:

- Cykel ombord är en nischad men viktig funktion
- Slopa målet om cykelresornas andel av totala antalet resor i Sverige och behåll delmålet om cykelresornas andel av totala antalet resor i Sverige kortare än 10 km.
- Överväg höjd ambitionsnivå för cykelresornas andel av persontransportarbetet till 2035
- Ja till delmål om cykelresornas andel av barns cyklande
- Överväg fler sätt att mäta cykling

### Cykel ombord är en nischad funktion

Region Västerbotten instämmer i att det bör bli enklare att kombinera cykelresan med kollektivtrafik. Kombinerade cykel- och kollektivtrafikresor är ett sätt att kombinera cykelns flexibilitet med kollektivtrafikens hastighet och räckvidd. Det gör även vidsträckt regioner mer tillgängliga med cykel. Det skapar ett effektivt transportsätt som kan bidra till att tillgängligheten förbättras, folkhälsan stärks, och klimat- och miljöpåverkan minskar.

Det finns potential med att förbättra möjligheterna att ta ombord cykel på tåg och buss, genom bokningsmöjlighet till exempel. Buss- och tågfordon har dock begränsat utrymme så cykel ombord på tåg eller buss kommer att ha en nischad men viktig funktion i transportsystemet. På transportsystemnivå är andra sätt att underlätta troligtvis viktigare: cykelparkering, hircykelsystem och användning av vikcykel till exempel. Samtidigt finns en

efterfrågan från en del pendlare, från friluftsliv och besöksnäring, att det ska vara möjligt och enkelt att medföra en cykel ombord, exempelvis specialcyklar som sällan finns att hyra.

I Västerbotten och norra Sverige finns Bussgods, som innebär att bussfordonets baksida är en bakgavellyft. Alternativet att hänga cykel på baksidan av fordonet, som funnits och testas på olika håll i Sverige, är inte förenlig med bussgods. Det är ett exempel på att frågan med cykel ombord på kollektivtrafikens fordon är mer komplex än det kan verka i första anblick.

Region Västerbotten tillstyrker indikatorerna "Möjlighet att ta med cykeln på kollektivtrafikresan" och "antalet platser specifikt avsedda för cykel". Region Västerbotten förutsätter att innan indikator väljs ut, så säkerställs att denna information kan samlas in på ett likvärdigt sätt och på ett sätt som inte kräver alltför mycket handpåläggning från dem som tillhandahåller informationen.

Region Västerbotten anser inte att antalet sålda cykelbiljetter är en meningsfull indikator att använda i nuläget.

#### **Inte meningsfullt att mäta andel av totala antalet resor**

Region Västerbotten rekommenderar att slopa målet om cykelresornas andel av totala antalet resor i Sverige, men behålla delmålet om cykelresornas andel av totala antalet resor i Sverige kortare än 10 km.

Att mäta andel av antal resor är meningsfullt när det handlar om färdstätt som har liknande spann på reslängd. Inom en region kan en resa vara alltifrån några hundra meter till hundratals kilometer. Inom en stad är spannet mindre. Att mäta de aktiva färdstättens (gång och cykel framför allt) andel av totala resandet i Sverige i termer av andel av antal resor är däremot problematiskt. Gång- och cykelresor är i genomsnitt betydligt kortare, än genomsnittliga bilresor. Det blir fel om en tillkommande kort cykelresa ger samma utslag på andelen, som en tillkommande bilresa på hundratals kilometer. Att mäta cykelresornas andel av antalet resor under 10 km är däremot meningsfullt eftersom cykelresor då sätts i relation endast till kortare bilresor, nämligen sådana upp till 10 km.

Folkhälsa och klimat är det mest relevant att mäta andel av resta distanser istället för andel av antal resor. Ur folkhälsoperspektiv är det hur långt personer cyklar, går och rör sig på annat sätt, som har störst betydelse, inte hur många gånger de sätter sig på en cykel. För klimatet har det också mer betydelse hur färdstättens andel av de resta distanserna utvecklar sig, än hur många av resorna som sker med respektive färdstätt. Region Västerbotten har också förslag om att överväga höjd ambitionsnivå för cykelresornas andel av resta distanser, av persontransportarbetet.

#### **Överväg höjd ambitionsnivå för cykelresornas andel av persontransportarbetet**

Region Västerbotten föreslår att överväga att höja ambitionsnivån i målet för cyklingens andel av det totala persontransportarbetet i Sverige. Till år 2035 bör cyklingen kunna ha en större andel av det totala persontransportarbetet än 3 %.

Gång och cyklingens andel av det totala persontransportarbetet i Sverige är mycket lågt idag, eftersom motoriserade bilresor, kollektivtrafikresor och flygresor dominerar antalet kilometer som människor färdas. Att utredningen föreslår att cykelresornas andel av det totala persontransportarbetet i Sverige ska öka till så lite som 3 % till år 2035, och att det är en

fördubbling jämfört med 2019, tyder på hur liten del av de kilometer som människor färdas som sker med cykel och till fots idag.

Region Västerbotten bedömer att till 2035 har cykling en stor potential och att det är möjligt att cykelresor uppnår mer än 3 % av persontransportarbetet. Förenklat kan sägas att cyklingens andel av det totala persontransportarbetet ökar om antalet cyklade kilometer ökar samtidigt som antalet kilometer som människor kör, blir skjutsade i bil, åker med buss eller tåg, flyger eller åker färja minskar, eller stannar på samma nivå. Det kräver insatser från stat, regioner och kommuner för cykelinfrastruktur på landsbygd och i städer, insatser för att ta vara på elcykelns och lådcykelns potential att ersätta vissa bilresor som manuell cykel inte kan ersätta, och genom att utveckla cykelturism och cykelleder i olika delar av Sverige. Därtill kommer den potential som finns att utveckla cykling i anslutning till kollektivtrafik, samt den pågående utvecklingen av att distansteknik ersätter både långa och korta motoriserade resor.

#### **Behåll delmålet om cykelresornas andel av barns resande**

Region Västerbotten har som mål att Västerbotten ska vara det barnvänligaste länet. Det finns flera grupper som skulle dra särskilt stor nytta av att förutsättningarna för cykling förbättrades. Det är klokt att välja ut just barn i grundskoleåldern som grupp där cyklingen kommer mätas. Eftersom förändringen för barnens del handlar just om vardagsresandet, och de resorna i allmänhet är relativt korta för grundskolebarn, så är det meningsfullt att mäta andel av totala antalet resor som sker med cykel. Beaktas bör att lokalisering av skolor, skolplaceringar, lokaliseringen fritidsaktiviteter, samhällsplanering men flera aspekter också påverkar.

#### **Fler möjligheter att mäta cykling**

Utredningen föreslår indikatorer för målen. Det är utmanande att mäta cykling, eftersom second hand cykelförsäljning inte statistikförs, cyklar inte registreras, och cykling inte heller konsumerar drivmedel som skulle kunna mätas. I det fortsatta arbetet skulle dock följande indikatorer kunna övervägas, för att mäta hur cyklingen utvecklar sig.

- Försäljning eller import av sommar- respektive vinterdäck. Dessa är en förslitningsvara.
- Konsumtion eller omsättning av cykelreparationstjänster.