



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

Remiss från Infrastrukturdepartementet
Remisstid den 18 november 2022

Förslag till beslut

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadens promemoria.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Lars Strömgren

Sammanfattning av ärendet

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) har på uppdrag av regeringen utrett nya nationella mål för ökad cykling i Sverige. Det finns idag inget definierat nationellt mål för ökad cykling.

Utredningen föreslår som övergripande mål att cyklingen i hela Sverige ska öka så att tillgängligheten förbättras, folkhälsan stärks och klimat- och miljöpåverkan minskar.

Infrastrukturdepartementet har skickat utredningen till Stockholms stad för yttrande.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafiknämnden och utbildningsnämnden. Miljöförvaltningen har svarat med ett kontorsyttrande.

Stadsledningskontoret har en i grunden positiv inställning till utredarnas förslag. Målen har god överensstämmelse med stadens visioner om framtidens transporter och med stadsövergripande styrdokument inom miljö- och klimatområdet samt cykel som transportmedel. VTI:s förslag till nationella mål för cykling är mer ambitiösa än stadens målsättningar. För att nå de föreslagna målen bedömer stadsledningskontoret därför att det finns ett fortsatt behov av statliga finansiella insatser för ökad cykling.

Miljöförvaltningen anser att utredningen är ett bra och nödvändigt dokument för att öka andelen cykling i landet. Förvaltningen ställer sig positiv till målen om ökad andel cykling. Målet att 20 % av det totala antalet resor år 2030 ska utgöras av

cykelresor är samma mål som Region Stockholm föreslagit i regionens cykelplan. Gällande delmål lyfter förvaltningen upp ökad vintercykling som förslag. Förvaltningen ser det som positivt att målen tydliggör att cyklingen ska öka samtidigt som andelen gång- eller kollektivtrafikresande inte minskar, vilket även är bra ur ett folkhälsoperspektiv.

Trafiknämnden ställer sig generellt sett positivt till framtagandet av nationella mål som kan främja ökad cykling. Med en hög ambitionsnivå följer ett behov att möta upp med resurser och verktyg som möjliggör att åtgärder kan genomföras som är i linje med målen. Nämnden ser att överflyttning behöver göras från biltrafiken för att målen ska kunna nås, vilket sannolikt kräver införande av styrmedel som begränsar biltrafikens attraktivitet. Nämnden ser att andelsmål för cykel inte är självklart relevanta på nationell nivå, utan att absoluta tal kan vara ett bra komplement.

Utbildningsnämnden ställer sig positiv till förslagen i remissen, men vill betona vikten av ett fortsatt arbete för hur de nationella målen ska kunna nås. Nämnden ser positivt på att förslaget lyfter barns cyklande, inklusive det särskilda målet om att barns cyklande ska öka. VTI konstaterar att andelen barn i grundskoleålder som går och cyklar har minskat. Nämnden ser positivt på utredningens förslag att införa ett särskilt delmål om att det totala antalet resor för barn i grundskoleåldern ska öka.

Föredragande borgarrådets synpunkter

Det finns många skäl att öka cyklandet i Sverige. Cykling är enkelt och pålitligt, ekonomiskt hållbart och kostnadseffektivt, miljövänligt, hälsofrämjande, yteffektivt och kapacitetsstarkt samt leder till ett attraktivt stadsliv. Därför är det positivt att det från nationellt håll kommer förslag kring ökad cykling i hela landet, där målet är att cyklandet på nationell nivå ska fördubblas till 2035.

Det finns stor potential att öka cyklingen i landet. Med höga ambitioner i planen välkomnar staden att regeringen och dess myndigheter fortsätter att driva på för ökad cykling i sitt arbete, inte minst på de nationella vägarna som ligger inom Stockholms stad. Stockholm önskar ett ökat samarbete med staten gällande cykelinfrastruktur.

I Stockholm arbetar staden sedan många år med att göra cykling mer tillgängligt, historiskt med särskilt fokus på arbetspendling och för att göra cyklandet säkrare för barn och unga. I den reviderade cykelplanen som antogs våren 2022 tas ett grepp om att stötta vardagscykling i bredare bemärkelse. Två extra miljarder har skjutits till sedan 2012 för att stadens ambitioner ska lyckas.

För att andelen cyklister ska kunna öka i hela landet behöver regeringen på samma sätt bidra med resurser kopplade till genomförandet, exempelvis i nationell plan, länsplanen eller i stadsmiljöavtal. Vardagscykling behöver stötts med förbättrad infrastruktur och stadsplaneringen bör ge fler människor tillgång till service inom cykelavstånd. Då blir andelsmålen lättare att uppnå.

Stockholm den 16 november 2022

Lars Strömgren

Bilaga

1. Utredning av mål om ökad andel cykling i Sverige, dnr KS 2022/878-1.1

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Särskilt uttalande gjordes av borgarrådet Dennis Wedin (M) enligt följande.

I Stockholm ska alternativa transportsätt vara lättillgängliga och det ska vara lätt att göra klimatsmarta val. Stora insatser har gjorts i Stockholm under flera mandatperioder i syfte att öka möjligheterna till bland annat cykling. Vi instämmer i att det finns skäl att vilja öka cyklandet i Sverige, men det ska ske på ett naturligt, klokt och rimligt sätt. Trafiknämnden uttrycker i sitt tjänsteutlåtande att marknadsandelar måste vinnas från biltrafiken och att det krävs en begränsning av biltrafikens attraktivitet. Det är ett olyckligt förhållningssätt och vi menar att Stockholms stad ska vara försiktig med att göra den typen av bedömning för stockholmarnas räkning.

Vår inställning är att stadens infrastruktur och mobilitet ska vara flexibel och utformas i syfte att underlätta stockholmarnas vardag, inte tvärtom. Människor är olika och har olika behov, men tillgängligheten måste vara lika för alla. Därför värnar vi alla trafikslag som det finns ett behov av och bland dessa finns också bilen. Det handlar om våra äldre eller människor med funktionsvariation som är i stort behov av bil. Och vi vet att många också behöver bilen för att få familjens vardagspussel att gå ihop när barnen exempelvis ska skjutas till skola eller hämtas från träning. Dessutom är flera yrkeskategorier helt beroende av bil i sitt arbete.

Vi konstaterar att utredningens förslag till målsättningar är betydligt högre än stadens egna och alltså inte förankrade i den trafikpolitik som återfinns i stadens centrala styrdokument. Dessutom saknas finansiering för ett genomförande.

Särskilt uttalande gjordes av borgarrådet Jan Jönsson (L) enligt följande.

Rörelse för barn och unga är viktigt, för den psykiska hälsan och för inläring. Ett ökat cyklande är bra för ökad rörelse i vardagen. Samtidigt är det viktigt att skolan inte tilläggs fler uppgifter som tar tid i anspråk från skolans lärande uppdrag. Därför ska skolan inte vara en part för att uppnå målet att fler barn ska cykla.

Det är vidare positivt med säkra cykelvägar till och från skolor som möjliggör vardagscyklande. Andra förvaltningar än utbildningsförvaltningen behöver därför ansvara för att förbättra förutsättningarna för barn att cykla till skolan genom säkra cykelvägar och cykelställ.

Kommunstyrelsen

Särskilt uttalande gjordes av Johan Paccamonti och Kristina Lutz (båda M) med hänvisning till Moderaternas särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

Särskilt uttalande gjordes av Jan Jönsson (L) med hänvisning till Liberalernas särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

Ersättaryttrande gjordes av Nike Örbrink (KD) med hänvisning till Moderaternas särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

Ärendet

På uppdrag av regeringen har Statens väg- och transportforskningsinstitut tagit fram förslag på mål som ska syfta till att främja ökad cykling inom alla åldrar och socioekonomiska grupper i hela landet och med hänsyn tagen till cyklingens samhällsekonomiska effekter.

Bakgrunden till uppdraget är att regeringen i april 2018 beslutade om ett nytt etappmål i miljömålssystemet, som bland annat omfattar cykel: Andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent 2025, uttryckt i personkilometer, i riktning mot att på sikt fördubbla andelen för gång-, cykel- och kollektivtrafik. I propositionen Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151) angav regeringen att den avsåg att ta fram mål för ökad cykling. En utmaning som har identifierats med att utforma mål för ökad cykling är att geografiska och demografiska förutsättningar varierar över landet.

Utredningens förslag

I rapporten föreslås följande mål, målstruktur och ambitionsnivå.

Övergripande mål

Cyklingen i hela Sverige ska öka på sådant sätt att tillgängligheten förbättras, folkhälsan stärks och klimat- och miljöpåverkan minskar.

- **Etappmål 1**

Cykelresornas andel av det totala antalet resor i Sverige ska öka till 20 procent 2030 och till 26 procent 2035, utan att andelen gång- eller kollektivtrafikresande minskar.

Delmål

Cykelresornas andel av det totala antalet resor i Sverige *kortare än 10 km* ska öka till 30 procent 2030 och till 45 procent 2035, utan att andelen gång- eller kollektivtrafikresande minskar.

Delmål

Cykelresornas andel av det totala antalet *resor för barn i grundskoleåldern* i Sverige ska öka till 40 procent 2030 och till 50 procent 2035, utan att andelen gångresor minskar.

- **Etappmål 2**

Cykelresornas andel av det totala persontransportarbetet i Sverige ska öka till 3 procent till 2035, utan att gång- eller kollektivtrafiken minskar.

Målnivåerna för etappmålen innebär förenklat uttryckt att cyklandet ska fördubblas till 2035 (jämfört med 2019). Det betyder inte per automatik att antalet cykelresor eller cyklade kilometer ökar, eftersom andelen är beroende av hur det totala resandet utvecklas. Formuleringen av etappmål 2 inkluderar effekten av resornas längd. Med en ökad andel cykelresor följer troligen en ökad andel även sett till färdlängden. Det är dock inte säkert att så blir fallet, vilket motiverar betydelsen av att även ha ett etappmål kopplat till det totala transportarbetet.

För uppföljning av målen föreslås sju indikatorsområden (med tillhörande nyckeltal).

- Välja cykeln oavsett ärende
- En inbjudande miljö för cyklister
- En funktionell infrastruktur
- God kvalitet på drift och underhåll av cykelinfrastruktur
- Individuella förutsättningar för att välja cykel
- Institutionella förutsättningar för ökad cykling
- Hela resan-perspektivet.

Utfallen för merparten av indikatorerna kommer att kunna hämtas från Nationella cykelrådets sammanställning ”Nationellt cykelbokslut”.

Vissa överväganden

Utredarna ser särskilt att det finns en stor potential till ökad cykling genom att bryta den slentrianmässiga vanan att ta bilen, även då det inte behövs. De nödvändiga betendeförändringarna kan åstadkommas genom att förutsättningarna för cykling förbättras, till exempel genom en funktionell cykelinfrastruktur och god kvalitet på drift och underhåll av densamma. Utredarna ser en risk i att satsningar på landsbygden uteblir, men att den minskar genom att i ett av delmålen fokusera på *alla* kortare resor (upp till 10 kilometer). Utredarna bedömer att målsättningen är utmanande men rimlig, särskilt med beaktande av den pågående utvecklingen där elcykeln vinner i popularitet.

Det framhålls särskilt att det är viktigt att främja cykling bland grundskoleelever, då detta kan leda till att goda vanor etableras i tidig ålder samtidigt som det är gynnsamt för barnens fysiska och hälsomässiga utveckling. Med en målformulering som särskilt lyfter fram barnen kan delmålet bidra till att på flera nivåer och i olika sammanhang understryka nödvändigheten i att få en samhällsutveckling i rätt riktning. Det kan gälla placering av skolor och fritidsanläggningar, principer för tilldelning av plats i skola, planering av barns vistelsemiljöer, trafikplanering kring skolor och fritidsanläggningar och så vidare.

I rapporten framhålls att enbart förbättrad infrastruktur inte är tillräckligt för att cykling ska öka. Forskning som redovisas i rapporten gör gällande att cykling har att göra med normer och värderingar. Vissa insatser för ökad cykling kan därför handla

om att öka kunskapen om vilka hinder som finns hos olika delar av befolkningen och hur dessa kan bemästras.

Utredarna ser det som ett naturligt nästa steg i processen att det tas fram en nationell handlingsplan som innehåller styrmedel och åtgärder för ökade cykling. Utan en sådan handlingsplan bedömer de att det inte kommer att vara möjligt att nå de föreslagna målen.

Remissammanställningen

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafiknämnden och utbildningsnämnden. Miljö- och hälsoskyddsnämnden har svarat med ett kontorsyttrande.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 24 oktober 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret har en i grunden positiv inställning till utredarnas förslag. Målen har god överensstämmelse med stadens visioner om framtidens transporter och med stadsövergripande styrdokument inom miljö- och klimatområdet samt cykel som transportmedel.

I Stockholms stads Vision 2040 – Möjligheternas Stockholm (beslutad av kommunfullmäktige den 15 juni 2020, dnr KS 2019/483) tecknas en framtid där Stockholm ska vara ett föredöme för innovativt, socialt och miljömässigt hållbart stadsbyggande. Bland annat ska gång-, cykel- och kollektivtrafik vara de självklara valen i den täta och blandade staden. Stockholm ska vara en av Europas ledande cykelregioner och konkurrera med städer som Köpenhamn och Amsterdam när det gäller andelen cyklister. Det regionala cykelvägnätet ska vara välutbyggt med säkra cykelvägar i hela staden.

I *Miljöprogram 2020-2023* (beslutad av kommunfullmäktige den 25 maj 2020, dnr KS 2019/1040) framhålls möjligheten att minska växthusgasutsläppen genom att stadsplaneringen bidrar till transporteffektivitet och ett ökat kollektivt resande samt ökat resande med cykel. Minskade växthusgasutsläpp bidrar till det övergripande och prioriterade målet om att Stockholms stad och dess invånare har ställt om sin energianvändning till att vara fossilfri till år 2040.

Den 30 maj 2022 beslutade kommunfullmäktige att anta *Cykelplan för Stockholms stad* (dnr KS 2022/535), som lägger fast en långsiktig inriktning för cykelplaneringen i staden med utblick mot 2040. Det övergripande målet är att öka såväl antalet som andelen cyklister genom att göra det enklare och säkrare att cykla. Andelen av stockholmarnas resor som sker med cykel ska vara minst 25 procent år 2040.

Cykelplanen har ett fokus på ökad vardagscykling, vilket är i linje med den ambition som avspeglas i rapporten.

Stadsledningskontoret kan konstatera att VTI:s förslag till nationella mål för cykling är mer ambitiösa än stadens målsättningar. För att nå de föreslagna målen bedömer stadsledningskontoret att det finns ett fortsatt behov av statliga finansiella insatser för ökad cykling, som exempelvis möjlighet för kommuner att söka bidrag för cykelinvesteringar genom stadsmiljöavtalen.

Stadsledningskontoret delar utredarnas bedömning om behovet av en nationell handlingsplan för att konkretisera åtgärder som ska leda till måluppfyllelse.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen beslutar att besvara remissen med vad som framgår av stadsledningskontorets tjänsteutlåtande

Miljöförvaltningen

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 5 september 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att utredningen är ett bra och nödvändigt dokument för att öka andelen cykling i landet. Nämnden ser ett stort behov av att intensifiera arbetet med att lägga om transporterna i en mer hållbar riktning för att kunna uppnå klimat- och miljömålen. Tydliga mål för hur mycket cyklingen ska öka nationellt är ett bra steg för att kunna intensifiera arbetet, och nämnden ser fram emot de handlingsplaner som blir ett naturligt nästa steg att ta fram som ska visa hur målen ska uppnås.

MHN ställer sig positiv till målen om ökad andel cykling som föreslås i utredningen. Målet att 20 % av det totala antalet resor år 2030 ska utgöras av cykelresor är samma mål som Region Stockholm föreslagit i regionens cykelplan. Att ha samma mål nationellt som huvudstadsregionens mål är ett ambitiöst mål med tanke på att potentialen för ökad andel cykelresor bör vara större i en storstadsregion där avstånden ofta är kortare än i landet som helhet. Stockholm stad har å sin sida föreslagit att, i den ännu inte antagna, nya cykelplanen anta ett mål om 15 % cykling år 2030 och 25 % år 2040. Det kan vara en utmanande att nå 20 % år 2030 nationellt om en stad som Stockholm som borde ha relativt hög cykelpotential sätter ett lägre mål än det nationella.

MHN efterfrågar att utredningen har ett tydligare resonemang om hur cyklingen i Sverige har förändrats över tid, och hur den utvecklingen kan sättas i relation till tidigare styrdokument om övergång till hållbara transportsätt. Enligt Trafikanalys (2015) sammanställning över cyklandet utveckling i Sverige under åren 1995-2014 har utvecklingen vad gäller cykel som färdmedel minskat eller legat still för samtliga åldersgrupper. Särskilt bland barn och yngre har minskningen varit tydlig. Kan några lärdomar dras utifrån den negativa utveckling som skett? Finns det något som tyder på att man fokuserat på fel saker i tidigare strategier, eller varför har cyklingen inte

ökat trots tidigare ambitioner om hållbara transportsätt? Och hur har utvecklingen för cykling sett ut sedan 2014?

Utredningen gör relevanta genomgångar av forskningsläget med utblickar såväl i Sverige som utomlands och använder väl underbyggda argument för de föreslagna svenska målen. Till exempel ges goda motiv för att i Sverige ha delmål om färdlängd (resor under 10 km) med cykel istället för att ha olika mål för olika geografiska områden, vilket man gjort i vissa andra europeiska länder. Ett förslag på delmål eller indikator skulle enligt MHN kunna vara att ha ett mål för ökad cykling under vintermånaderna. I Stockholm stad har man aktivt arbetat med att få upp cykelresandet under vintertid genom olika kampanjer riktade mot medborgarna och satsning på vinterunderhåll av cykelbanorna.

MHN är positiv till definitionen av cykel som föreslås i utredningen, där det är cyklar med trampkraft som avses, dvs framför allt ”vanliga” cyklar och elcyklar, medan elsparkcyklar inte ingår. Det är även positivt att målen tydliggör att cyklingen ska öka samtidigt som andelen gång- eller kollektivtrafikresande inte minskar. Det skulle kunna utvecklas hur ett ökat mål om cykling inte leder till att de andra hållbara transportsätten minskar. En möjlig slutsats för kommande handlingsplaner är att åtgärder bör riktas mer mot de grupper som idag tar bilen än de som går eller åker kollektivtrafik.

Ur ett folkhälsoperspektiv finns det fördelar att ändra sitt färdssätt till ett mer fysiskt aktivt, vilket kan vara ett argument för att cykling är att föredra även framför andra hållbara men stillasittande färdssätt. Inte minst för barn gäller detta, där fysisk aktivitet är särskilt viktigt samt eftersom barn uppvisat tydligast minskning i cyklande. Av den anledningen är MHN positiv till utredningens delmål om att ökad cykling för barn ska ske utan att gående minskar, medan kollektivtrafiken lyfts bort från just det målet.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 27 oktober 2022 följande.

1. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Särskilt uttalande av Lars Strömgren (MP), Ulf Walther m.fl. (S) och Katja Jassey m.fl. (V), se Reservationer m.m.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 30 augusti 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikkontoret ställer sig generellt sett positivt till framtagandet av nationella mål som kan främja ökad cykling. De nationella målen kan få en värdefull roll som riktmärke för regioner och kommuner i deras planering. Kontoret anser att utredningen på ett pedagogiskt sätt redogör för den stora potential till ökad cykling som finns och presenterar väl underbyggda motiv bakom målformuleringarna.

De föreslagna målnivåerna indikerar att ambitionsnivån för ökad cykling på nationell nivå är hög. Trafikkontoret konstaterar att förslaget till nationellt mål för andel cykelresor är högre än det som anges i Stockholms stads nyligen antagna cykelplan. Med en hög ambitionsnivå följer ett behov att möta upp med resurser och verktyg som möjliggör att åtgärder kan genomföras som är i linje

med målen, i annat fall riskerar målen att bli urvattnade och inte tas på allvar.

Förslaget till målformuleringar innebär att ökningen av cykeltrafik inte får ske på gång- eller kollektivtrafikens bekostnad, därmed måste marknadsandelar vinnas från biltrafiken för att målen ska kunna uppnås. Trafikkontorets erfarenhet är att en sådan överflyttning är svår att åstadkomma endast med ökade satsningar på cykel, det krävs sannolikt även införande av styrmedel som begränsar biltrafikens attraktivitet.

Eftersom målen uttrycks som andelar av det totala resandet är utfallet i viss mån beroende av utvecklingen inom övriga trafikslag, även inom långväga resor där cykel inte är ett alternativ. Trafikkontoret anser det därför inte självklart att andelsmål för cykel är relevanta på nationell nivå. När det gäller kopplingen till övergripande mål kring ökad tillgänglighet och förbättrad folkhälsa bör det snarare vara cykeltrafikens utveckling i absoluta tal som spelar roll. Trafikkontoret anser därför att det kan finnas skäl att överväga att komplettera med andra utvärderingsmått som kopplar till antal cykelresor snarare än andelar.

Kontoret välkomnar att utredningen innehåller resonemang om vilken potential som finns för ökat cykelresande vid olika typer av resor. Dock är det svårt att bedöma realismen i sådana bedömningar och kontoret efterlyser fortsatta resonemang kring hur stora effekter olika typer av åtgärder kan ge. Då det samtidigt finns ambitiösa andelsmål kring till exempel ökat kollektivtrafikresande finns en risk att något av eller båda målen är svåra att uppnå.

Utbildningsnämnden

Utbildningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 29 augusti 2022 följande.

1. Utbildningsnämnden godkänner utbildningsförvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det till kommunstyrelsen som svar på remissen.
2. Beslutet justeras omedelbart.

Utbildningsförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 19 augusti 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Utbildningsförvaltningen ställer sig positiv till förslagen i remissen, men vill betona vikten av ett fortsatt arbete för hur de nationella målen ska kunna nås.

Förvaltningen har tidigare yttrat sig över Stockholms stads cykelplan, som också berörde barn och ungas cyklande. Förvaltningen vill lyfta några av de synpunkter som framfördes där även i detta sammanhang.

Utbildningsförvaltningen ser positivt på att förslaget ur olika aspekter lyfter barns cyklande, inklusive det särskilda målet om att barns cyklande ska öka. VTI konstaterar i sin utredning att andelen barn i grundskoleålder som går och cyklar till skolan har minskat de senaste decennierna. Även cyklandet till fritidsaktiviteter har minskat bland barn, liksom cykling för lek och utforskande. Förvaltningen ser positivt på utredningens förslag att införa ett särskilt delmål om att det totala antalet resor för barn i grundskoleåldern i Sverige ska öka till 40 procent år 2030 och till 50 procent år 2035.

Samtidigt vill förvaltningen betona vikten av ett fortsatt arbete för hur de föreslagna nationella målen ska kunna uppnås. Konkreta åtgärder för att underlätta barns vardagscykling är av mycket stor vikt för att målen på sikt ska kunna nås.

Reservationer m.m.

Trafiknämnden

Särskilt uttalande av ordförande Lars Strömgren (MP), Ulf Walther m.fl. (S) och Katja Jassey m.fl. (V)

Det finns många skäl att öka cyklandet i Sverige. Cykling är enkelt och pålitligt, ekonomiskt hållbart och kostnadseffektivt, miljövänligt, hälsofrämjande, yteffektivt och kapacitetsstarkt samt leder till ett attraktivt stadsliv. Därför är det positivt att det från nationellt håll kommer förslag kring ökad cykling i hela landet, där målet är att cyklandet på nationell nivå ska fördubblas till 2035.

Det finns stor potential att öka cyklingen i landet. Med höga ambitioner i planen välkomnar vi att regeringen och dess myndigheter fortsätter att driva på för ökad cykling i sitt arbete, inte minst på de nationella vägarna som ligger inom Stockholms stad. Vi önskar ett ökat samarbete med staten gällande cykelinfrastruktur.

I Stockholm arbetar staden sedan många år med att göra cykling mer tillgängligt, historiskt med särskilt fokus på arbetspendling och för att göra cyklandet säkrare för barn och unga. I den reviderade cykelplanen som antogs våren 2022 tas ett grepp om att stötta vardagscykling i bredare bemärkelse. Två extra miljarder har skjutits till sedan 2012 för att stadens ambitioner ska lyckas.

För att andelen cyklister ska kunna öka i hela landet behöver regeringen på samma sätt bidra med resurser kopplade till genomförandet, exempelvis i nationell plan, länsplanen eller i stassmiljöavtal. Vardagscykling behöver stötts med förbättrad infrastruktur och stadsplaneringen bör ge fler människor tillgång till service inom cykelavstånd. Då blir andelsmålen lättare att uppnå.