



2022-11-18

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

Ert dnr: I2022/01032
Handläggare: Annarella Löfblad

Svensk Kollektivtrafiks remissvar rörande Statens väg- och transportforskningsinstitutets (VTI) Utredning av mål om ökad andel cykling i Sverige

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Ett normalår görs mer än 1,7 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 99 % av landets busstrafik och 90 % av landets persontågstrafik. Kollektivtrafiken leder i dag arbetet mot ett fossilfritt transportsystem. Den upphandlade busstrafiken drivs i dag till över 95 procent av förnybara drivmedel eller el. Spårvagns- och tunnelbanetrafiken drivs helt med el och tågtrafiken drivs nästan helt med el. Våra medlemmar ansvarar också helt eller delvis för färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts.

Sammanfattning av utredningens förslag

Utredningen föreslår att cyklandet ska fördubblas till 2035 och föreslår följande mål, målstruktur och ambitionsnivå:

Övergripande mål: Cyklingen i hela Sverige ska öka så 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 år 2030 och till 26 procent år 2035, utan att andelen gång- eller kollektivtrafikresande minskar.
- Etappmål 2: Cykelresornas andel av det totala persontransportarbetet i Sverige ska öka till 3 procent till 2035, utan att gång- eller kollektivtrafiken minskar.
- Delmål 1: Cykelresornas andel av det totala antalet resor i Sverige kortare än 10 km, ska öka till 30 procent år 2030 och till 45 procent år 2035, utan att andelen gång- eller kollektivtrafikresande minskar.



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

- Delmål 2: Cykelresornas andel av det totala antalet resor för barn i grundskoleåldern i Sverige ska öka till 40 procent år 2030 och till 50 procent år 2035, utan att andelen gångresor minskar.

Utredningen föreslår även sju indikatorer med tillhörande mått som kopplas till målförslagen.

Indikator 1: "Välja cykeln oavsett ärende", innehåller mått som framför allt är kopplade till etappmålen och delmålen.

Indikator 2–7 innehåller mått som är kopplade till det övergripande målet.

- 2) "En inbjudande miljö för cyklister"
- 3) "En funktionell infrastruktur"
- 4) "God kvalitet på drift och underhåll av cykelinfrastruktur"
- 5) "Individuella förutsättningar för att välja cykeln"
- 6) "Institutionella förutsättningar för ökad cykling"
- 7) "Hela resan-perspektivet".

Indikator 1 och 2 är förslag på nya indikatorer medan indikator 3–7 är sådana som redan följs upp i det återkommande nationella cykelbokslutet.

Den nationella resvaneundersökningen kan användas för uppföljning av målen och Nationella cykelrådets sammanställning "Nationellt cykelbokslut" kan användas för uppföljningen av indikatorerna.

Remissynpunkter

Detta är en välskreven och välbehövlig rapport om målstruktur. Vi anser att motsvarande mål och målstruktur ska tas fram för kollektivtrafik för att få en tydlig och stark nationell målstyrning som också rimmar med t.ex. denna för cykel.

Med föreslagen målstruktur och ett tillhörande aktivt arbete från alla berörda parter ges goda förutsättningar för att öka cyklandet. Det är mycket positivt att målen är satta med formuleringen "utan att andelen gång- eller kollektivtrafikresande minskar", det är viktigt att de tre trafikslagen ökar utan att ta resande från varandra.

För etappmål 2 är vi tveksamma till om detta mål faktiskt tillför något i målstyrningen. Som rapporten också nämner så borde längden på resorna öka med ökad andel genomförda resor. Ur ett folkhälsoperspektiv har förstås längd betydelse men för att styra mot ökad andel hållbara resor är färdlängden mindre



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

viktig. Det framgår med bra tydlighet att t.ex. många korta resor genomförs med bil, här finns stor potential för ökad cykling.

Vi konstaterar att målet för år 2035 för delmål 1 är ytterst ambitiöst, vi är tveksamma till om detta är realistiskt.

För Indikator 1 håller vi med utredningen att det är mycket viktigt att få med andra resor än arbetsresor/skolresor i uppföljningen för att få en mer sanningsenlig bild av hur resandet ser ut. Det är naturligt i planering av både cykel och kollektivtrafik att fokusera på rusningstider då många människor reser. Men för att få en omställning till ett hållbart resande behöver vi ha kunskap och resurser för att planera för även andra resor där bilen är många förstahandsval.

Vår största invändning ligger i Indikator 7 och berör kopplingen cykel och kollektivtrafik. Vi tror det finns stor potential i kombinationsresor cykel och kollektivtrafik och det är viktigt att styrning och uppföljning behandlar rätt parametrar.

Förslaget om att följa upp antalet sålda cykelbiljetter har en god intention men kommer inte ge någon representativ bild av möjligheterna att ta med cykel i kollektivtrafiken. Idag kan resenärer utan avgift ta med cykel i de flesta av de regionala tågsystemen och även om det sker i platskonkurrens med barnvagnar, rullande hjälpmedel och bagage så ger det en flexibilitet för resenären och medtagande av cykel behöver inte planeras i förväg. I tågens flexutrymmen och vestibuler vill våra medlemmar inte prioritera vissa resenärer framför andra, som cykelbiljett i detta sammanhang skulle betyda. Att följa upp i vilka tågsystem och på vilka busslinjer man kan ta med cykel är relevant. Vad gäller specifika platser för cykel är detta mer svårbedömt p.g.a. flexutrymmens utformning och även möjlighet att ha cykel i vestibuler. Måttet kommer således vara förknippat med stora osäkerheter. Dock är det intressant och relevant att följa upp om antal platser och möjligheter att ta med cykel ökar över tid.

Parkering nämns på flera ställen i rapporten men vi saknar ett mått på uppföljning av detta. Vi vet att väl utformade och placerade cykelparkeringar vid bytespunkter ökar cyklingen till tåget eller bussen och att det är en ofta efterfrågad funktion från resenärerna. Att följa upp cykelparkeringar vid större bytespunkter skulle kunna vara en rimlig och görbar utgångspunkt, dock är såklart det finmaskiga nätet av parkeringar vid hållplatser också viktiga för det flexibla kombinationsresandet men det är betydligt mer komplicerat att följa upp.

Svensk Kollektivtrafik är gärna med i ett vidare arbete gällande mått kring cykel och kollektivtrafik.



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Johan Wadman
VD