

Svenska Cykelstäders yttrande över "Utredning av mål för ökad cykling i Sverige"

November 2022

Ert Dnr: I2022/01032

Infrastrukturdepartementet

Om Svenska Cykelstäder

Svenska Cykelstäder är en förening av kommuner och regioner som målmedvetet arbetar för ökad, bättre och säkrare cykling. Ordinarie medlemmar är 36 svenska kommuner och 6 regioner som vill göra vardagscyklingen mer attraktiv. Föreningen stöds av ett antal associerade medlemmar. Vi arbetar strategiskt med kunskapsutbyte, samverkan och opinionsbildning.

Sammanfattning av ställningstaganden

- Svenska Cykelstäder ställer sig positiva till VTI:s nationella mål för ökad cykling, något som tidigare saknats i Sverige. Cykelcentrum vid VTI har tagit fram ambitiösa och realistiska mål.
- Att öka cyklingen väsentligt i samhället innebär stora samhällsvinster inklusive stärkt folkhälsa, bättre miljö och minskade utsläpp.
- Vi vill understryka behovet av en konkret handlingsplan för måluppfyllelse, något även VTI framhåller i sin målrapport. En handlingsplan behöver synliggöra vilka som är relevanta aktörer i arbetet och särskilt tydliggöra kommuners och regioners roll i arbetet med att nå målen.
- Berörda instanser behöver frigöra mer resurser för att anpassa samhället till ökad cykling.
- Att nå målen kommer även att kräva att staten samordnar berörda aktörer, vilket förslagsvis kan ske genom inrättandet av ett nationellt cykelkansli.



Sammanfattning av förslaget

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) har på uppdrag av regeringen tagit fram nationella mål för ökad andel cykling. Utöver själva målen har man på regeringens uppdrag även tagit fram ett förslag på målstruktur samt indikatorer för uppföljning av målen. I uppdraget ingick att målen för ökad andel cykling, med beaktande av cyklings goda samhällsekonomiska effekter, ska främja ökad cykling i alla åldrar och alla samhällsekonomiska grupper i Sverige. Syftet är att cyklingen ska öka som ett verktyg för att uppnå andra mål liksom att cyklingen ska öka på ett sådant sätt att den bidrar till ökad tillgänglighet, stärkt folkhälsa och att klimat- och miljö kvalitetsmålen uppnås.

VTI har tagit fram förslag på mål som innehåller en övergripande målstruktur med etapp- och delmål:

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 till 2030 och till 26 procent till 2035, utan att andelen gång- eller kollektivtrafikresande minskar. Det innebär en fördubbling från 2019 till 2035.

Etappmål 2: Cykelresornas andel av det totala persontransportarbetet i Sverige ska öka till 3 procent till 2035, utan att gång- eller kollektivtrafiken minskar. Det innebär en fördubbling från 2019 till 2035.

Delmål 1: Cykelresornas andel av det totala antalet resor i Sverige kortare än 10 km, ska öka till 30 procent till 2030 och till 45 procent till 2035, utan att andelen gång- eller kollektivtrafikresande minskar.

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

Svenska Cykelstäders ställningstaganden

Inledning

Svenska Cykelstäder är positiva till att nationella mål för ökad cykling tagits fram och förordar att de nationella målen antas. Cykelcentrum vid VTI har tagit fram mål som är ambitiösa men som samtidigt har goda förutsättningar att uppnås. I målrapporten presenteras inte bara mål och en målstruktur – den synliggör på ett fördelaktigt sätt den stora potential till ökad cykling



som finns i Sverige. Rapporten jämför även på ett relevant sätt de föreslagna målen med andra europeiska länders mål för ökad cykling och föreslår former för måluppföljning.

Stora samhällsvinster med ökad cykling

Svenska Cykelstäder arbetar för ökad, säkrare och bättre cykling. Cykel är det enda unikt hälsofrämjande transportslaget. Cykling stärker folkhälsan och förbättrar miljön samt bidrar till sänkta utsläpp. Att anta och arbeta mot VTI:s förslag till nationella mål vore därför mycket gynnsamt för det svenska samhället på flera plan. Enligt ett flertal studier och forskningsrapporter bidrar ökad cykling till stora samhällsekonomiska vinster. Vinsterna inkluderar bland annat stärkt folkhälsa, minskad miljö- och klimatpåverkan samt ökad tillgänglighet för många grupper och på många platser i samhället. Bättre tillgänglighet och ökad attraktivitet i våra tätorter kan i sin tur gynna lokala näringsverksamheter och därmed bidra till ökad ekonomisk omsättning och fler arbetstillfällen. Sambandet mellan en ökad andel hållbara transporter och stärkt centrumhandel påvisas i studier från en rad mindre och större städer runt om i Europa, såsom London.¹ Samtidigt visar studier från flera svenska städer att invånarna vill skapa en mer hållbar stadsmiljö där aktivt resande ges mer utrymme.²

Ökad transporteffektivitet med ökad cykling

Såväl Förenta nationerna (FN) som FN:s klimatpanel IPCC har det senaste året lagt fram resolutioner³ och studier som argumenterar för en bättre och mer omfattande integration av cykeln i transportsystemet. Här i Sverige har Klimatråtsutredningen⁴ lyft fram bland annat ökad cykling som en av nycklarna i omställningen till en effektiviserad transportsektor. Idag står transportsektorn för en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av koldioxid och dessvärre ökade dessa sektoriella utsläpp med över 18 procent under första kvartalet 2022⁵. Sverige har som mål att minska transportsektorns utsläpp av växthusgaser med 70 procent till år 2030 jämfört med 2010 års nivåer. Bland inrikes transporter är det idag resor med personbil som står för den i särklass största klimatpåverkan. För att nå transportmålet behöver transportsektorn effektiviseras och antalet bilresor minska till förmån för mer hållbara och aktiva färdmedel, något som slås fast av såväl Klimatråtsutredningen, Trafikverket och Trafikanalys som av en enig forskarkår. En ökad andel resor med cykel på bekostnad av bilen skulle minska transportsektorns klimatpåverkan och därmed bidra till att transportsektorns klimatmål kan uppnås. Idag är dessutom drygt en tredjedel av alla bilresor kortare än fem kilometer, en sträcka som många gånger skulle kunna ersättas av cykel.⁶ I ljuset av en allt sämre folkhälsa, en ansträngd svensk ekonomi och en klimatkris som blir alltmer påtaglig framstår cykeln därmed som en allt viktigare pusselbit i omställningen till ett hållbart transportsamhälle.

¹ [Healthy Streets: A Business View \(tfl.gov.uk\)](https://www.tfl.gov.uk) 2022-11-01

² [Rapport RenaResan 2022 med bilagor.pdf \(projektetfossilfritt2030.se\)](#) 2022-11-14

³ [Integration of mainstream bicycling into public transportation systems for sustainable development : \(un.org\)](#) 2022-11-02

⁴ [Rätt för klimatet, SOU 2022:21 \(regeringen.se\)](#) 2022-11-02

⁵ [Oförändrade växthusgasutsläpp från Sveriges ekonomi första kvartalet 2022 \(scb.se\)](#) 2022-11-09

⁶ [VTI publikation - Utredning av mål för ökad cykling i Sverige \(lantmateriet.se\)](#) 2022-11-09



Nationella cykelmål ett viktigt styrmedel

Svenska Cykelstäder anser att Cykelcentrum vid VTI i sin målrapport *Utredning av mål för ökad cykling i Sverige* lagt fram ambitiösa mål för ökad cykling som med rätt prioriteringar är fullt uppnåeliga. Målen skulle utgöra ett viktigt styrmedel för att öka andelen cykelresor i Sverige och är därmed en grundbult i den målstyrning som krävs för att ställa om transportsektorn. I sammanhanget är det relevant att det första etappmålet anknyter till mållåret för transportsektorns omställning 2030. Vidare är det viktigt att etappmålet pekar ut en riktning för persontransportarbetet även bortom 2030 – mot en fördubbling av cyklandet år 2035 jämfört med 2019 års nivåer. Även delmålen om barns cykling i åldrarna 6–15 år och personresor under 10 km visar på den stora potential cykling har att bidra till ökad folkhälsa och trafiksäkerhet för barn och unga liksom möjligheten att ersätta de vardagsresor under 10 km som idag sker med bil.

Den nationella utvecklingen i andra jämförbara länder

Sveriges avsaknad av nationella cykelmål gör att vi avviker från våra nordiska och europeiska grannländer där många redan har ambitiösa cykelmål på plats. Finland hade tidigare målet från 2005 att öka gång och cykling med 20 procent. När den nya finländska regeringen tillträdde år 2019 höjde man ambitionerna avsevärt och antog målet att öka cyklingen med 30 procent till 2030. För att uppnå målet nära fördubblade man budgeten till 40–50 miljoner euro årligen.

Idag anses Nederländerna vara ett föredöme när det kommer till att integrera cykeln i transportsektorn. Skulle Sverige uppnå målet om 26 procent andel cykelresor år 2035 skulle vi ligga mer i paritet med, men fortfarande under Nederländerna. År 2019 hade landet en total cykelandel om 28 procent, enligt VTI:s målrapport. Storbritanniens målsättning är att hälften av alla resor ska ske till fots eller på cykel till 2030. Frankrike har antagit målet att tredubbla cyklingen fram till 2024.

Utöver andelsmål så har vissa europeiska länder antagit ambitiösa färdlängdsmål. Tyskland anger att andelen cyklade kilometer ska fördubblas från 112 miljoner km (2017) till 224 miljoner km per dag till 2030.

Norge, ett land vars topografi är väsentligt mer kuperad än Sveriges och vars oljeproduktion länge drivit landets ekonomi, avsatte år 2018 nästan 8 miljarder norska kronor till att bygga så kallade supercykelvägar, det vill säga cykelvägar som anläggs längs prioriterade pendlingsstråk där hög standard och tillräcklig bredd ger cyklister förutsättningar att cykla i valfritt tempo utan att hindras av andra trafikanter. Satsningen kompletterades med målet att cyklingen i Norge skulle öka med 10–20 procent. I sammanhanget bör nämnas att utgångsläget för andelen cykelresor var väsentligt lägre än i Sverige.



Även lokala europeiska exempel visar goda resultat när det kommer till att öka cyklingen med riktade investeringar och satsningar. Exempelvis anlade Paris under 2020 totalt 50 km nya cykelvägar och lyckades därmed öka cyklingen i staden med 65 procent.

Vi vet att städer och tätorter har en särskilt stor potential att öka cyklingen på kortare avstånd, såsom i exemplet Paris. I Sverige har flera kommuner och regioner redan ambitiösa cykelmål.

Cyklingens underutnyttjade potential

Det finns idag en stor underutnyttjad potential för ökad cykling. Enligt VTI:s målrapport är var tredje resa i Sverige under 3 km lång, och nästan två tredjedelar av alla resor under 15 km långa. Det är framför allt för kortare resor som cykeln har en stor potential att ersätta bilen. Samtidigt ser vi att den genomsnittliga vardagliga huvudresan till arbete, skola eller tjänsteresa enligt VTI:s rapport var ca $3,9 \pm 0,1$ km lång. Potentialen för ökad cykling framstår därför som avsevärd. Geografi, topografin och klimat skiljer sig givetvis åt beroende på var i Sverige man befinner sig, och samma sak gäller stadsplaneringen i tätort. Det innebär att avstånd till viktiga målpunkter liksom tillgång till och standard på cykelinfrastruktur är faktorer som kan påverka förutsättningarna att välja cykeln. Trots dessa olikheter visar potentialstudier att invånarna i många städer, tätorter och regioner har så pass korta avstånd till målpunkter såsom arbete, skola och livsmedelsbutiker att de rimligen kan nås med cykel. Cykelresor skulle alltså kunna ersätta bilresor utan att målet för ökad gång- och kollektivtrafikresor (GCK-målet till 2025) påverkas.

För Stockholmregionen visar potentialstudier att 46 procent kan ta sig till jobbet med cykel inom 15 minuter, och hela 70 procent under 30 minuter. Liknande studier i Skåne visar att 30 procent av regionens invånare kan ta sig till jobbet med cykel under 15 minuter, och hälften under 30 minuter. I Region Uppsala kan 60 procent ta sig till jobbet med cykel på under 30 minuter och motsvarande siffra för Sörmland respektive Örebro är 62 procent. Även för Västra Götalandsregionen visar studier på god potential att ersätta vardagsresor med cykel, enligt målrapporten. Trots att potentialstudierna inte tar hänsyn till alla faktorer som påverkar huvudresan, så visar resultaten på en stor övergripande och underutnyttjad potential.

Behov av handlingsplan och uppföljning

Det är nödvändigt att en handlingsplan tas fram för att uppnå målen. VTI har i själva rapporten förklarat att en handlingsplan är instrumental för att målen inte ska bli verkningslösa. De indikatorer som VTI identifierat som del av målrapporten är en god utgångspunkt för de åtgärdsområden en handlingsplan bör behandla. Det är viktigt att handlingsplanen är konkret och anger vilka aktörer som ansvarar för måluppfyllelsen. Vidare bör handlingsplanen identifiera var det saknas resurser och hur resurser bäst allokeras för att målen ska uppnås inom utsatt tid. Mer resurser kommer att behövas från bland annat statlig nivå genom den nationella transportinfrastrukturplanen. Dessa behöver allokeras till exempelvis länsplaner och stadsmiljöavtal som båda behöver utvidgas ekonomiskt. Samtidigt som mer pengar behöver öronmärkas till cykling behövs robustheten i stadsmiljöavtalen säkras då de visat sig



nödvändiga för kommunernas omställning. För att kunna möjliggöra satsningar på alla nivåer behöver regeringen säkerställa att en större andel av den nationella planen för transportinfrastruktur öronmärks till cykling, inklusive öronmärkta resurser till länsplanerna samt finansiering av utvidgade och förenklade stadsmiljöavtal.

Det är viktigt att man beaktar de olika förutsättningar som rådet runtom i landet. Kommunerna och regionerna är viktiga aktörer för att uppnå de nationella cykelmålen. Handlingsplanen som tas fram bör därför redogöra för deras roller och ansvar. Idag är kommunerna väghållare för större delen av vägnätet, inklusive cykelinfrastruktur. Många kommuner och regioner har idag uttalade mål om att öka cyklingen och egna planer för hur de ska uppnå målen. Några exempel från större städer är Stockholm där 15 procent av alla resor i rusningstrafik ska ske med cykel år 2030. Malmö har satt målet att 30 procent av resorna i staden ska vara cykelresor år 2030. Listan kan göras längre. Den nationella handlingsplanen behöver ta med dessa i beräkningen, och förenkla användandet av exempelvis stadsmiljöavtal för alla som vill bygga för cykeln och därmed bidra till måluppfyllelsen. Det här gäller inte minst mindre kommuner, som idag upplever stora trösklar för att ta del av stödet från stadsmiljöavtalen.

Inrätta ett nationellt operativt cykelkansli

Ambitiösa mål kräver ett samlat grepp i form av en institution för uppföljningen av målen. Sverige har bidragit till den paneuropeiska *Master Plan for Cycling Promotion*⁶ som antogs i maj 2021 och som visar en väg framåt för ökad cykling i Europa. Utöver att varje land bör anta nationella cykelmål rekommenderar planen att länderna tillsätter en nationell cykelsamordnare alternativt inrättar ett nationellt cykelkansli som genom samordning, utveckling och dialog mellan aktörer verkar för att öka cyklingen nationellt (rekommendation 1.2).

Vi anser att Sverige bör inrätta ett nationellt cykelkansli som leds av nationell cykelsamordnare. Det nationella cykelkansliet bör ledas av en erfaren och kunnig cykelsamordnare och bemannas av representanter från relevanta myndigheter med mandat inom områden såsom folkhälsa, infrastruktur, samhällsplanering och miljö. Berörda myndigheter är Trafikverket, Trafikanalys, VTI, Folkhälsomyndigheten, Boverket mf.l. För att relevanta myndigheter ska kunna avsätta personella resurser och delta effektivt i rådets arbete behövs en budget. Kansliet bör ha sin hemvist på Infrastrukturdepartementet men vara oberoende till sin natur. Även kommuner, regioner och ideella organisationer kan spela en roll i kansliets arbete, exempelvis genom referensgrupper.

Därtill kan ett operativt cykelkansli få i uppdrag att följa upp de nationella cykelmålen, den nationella cykelstrategin, samordna aktörer och myndigheter, vara en oberoende remissinstans och främja cykling genom att hålla cykelfrågorna aktuella på alla berörda myndigheter. VTI föreslår i sin målrapport att Nationella cykelrådet bör ha en roll i den fortsatta utvecklingen av indikatorer och mått. VTI föreslår även att Nationella cykelrådets cykelbokslut, vilket tas fram vartannat år, används för att följa upp måluppfyllelsen.

Det Nationella cykelrådet är ett samverkansforum där Trafikverket är ordförande. I Nationella cykelrådet deltar ett flertal myndigheter och andra aktörer. Nationella cykelrådet är dock



primärt ett samverkansforum då dess medlemmar saknar tilldelade resurser för att delta effektivt i rådets arbete. Rådet saknar dessutom operativ kapacitet. En del myndigheter deltar inte i rådets arbete då de saknar mandat och resurser för att kunna vara med. Nationella cykelrådet bör därmed spela en viktig roll inom ramen för ett nytt cykelkansli, men behöver utvecklas och integreras i med en större institutionell robusthet.

Svenska Cykelstäder ser fram att följa implementeringen av målen och se utfallet av de stora samhällsvinster som kommer med när cyklingen ökar i Sverige.

Stockholm, 18 november 2022

För styrelsen,



Samuel Williams

Verksamhetsledare

Svenska Cykelstäder

info@svenskacykelstader.se

