

Yttrande över Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) Utredning av mål om ökad andel cykling i Sverige I2022/00657

Bakgrund

Svenska Transportarbetareförbundet (Transport) har via remiss 2022-08-11 beretts möjlighet att avge synpunkter på utredningen av mål om ökad andel cykling i Sverige. Utredningen ger förslag på följande mål på övergripande nivå: *Cyklingen i hela Sverige ska öka så att tillgängligheten förbättras, folkhälsan stärks och klimat- och miljöpåverkan minskar*

Mer specifikt ger utredning förslag på följande etapp- och delmål:

- 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.
- 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.

Förbundets synpunkter

Transport är tacksamma att via remiss få svara på utredningens förslag. Transport har inga specifika synpunkter på de enskilda etapp- och delmålen. Det är positivt att regeringen har som ambition att minska klimatpåverkan och som en del i det bidra till ökat cyklande. Det är dock mycket viktigt att även tänka på följande aspekter:

1. Det har under de senaste åren dykt upp en rad olika cykelfordon i städer runt om i Sverige. Det är en direkt konsekvens av regioners och kommuners arbete med att främja cyklandet. Såväl i sin stadsplanering som i sina utvecklingsstrategier. Dock saknas det ett konsekvenstänk. Flera av dessa fordon saknar regelverk och

yrkesspecifikationer. Vi ser att många av fordonen kan klassas som moped, vilket kräver förarkompetens. Risken är att många av fordonen kan vara direkt farliga för individer som inte vet om hur de ska manövrera dem. Det kan vara en säkerhetsrisk för både individen och samhället. Transport föreslår därför att det även görs ett krafttag kring att reglera de olika cykelfordonen vad gäller behörighet och körkort.

2. Vi ser att allt fler av dessa fordon används inom Transports branscher. Inte minst inom paketutlämningen. Våra medlemmar beskriver att de ofta är rädda för sina liv. Det är svårt att manövrera fordonen och det saknas formell utbildning på arbetsplatserna. Fordonen kan dessutom vara väldigt tunga vilket försvårar manövreringen ytterligare. Att det saknas yrkesspecifikationer och tydliga riktlinjer kring fordonen har bidragit till flera negativa effekter inom våra branscher.
 - a. Företag vill inte ta arbetsgivaransvar och därmed sitt arbetsmiljöansvar. Bristen kring kunskap om dessa fordon bidrar till att företagen ”outsourcar” sina arbetare till egenanställningsföretag. På så sätt undviker de sitt ansvar som arbetsgivare. Förarna får sämre arbetsmiljö och saknar den trygghet som vanligtvis kommer med en anställning.
 - b. Flera av företagen hävdar att fordonen saknar formella krav och lägger sig därför på lönenivåer som ligger långt under det som står i kollektivavtal. Det är att lönedumpa villkoren i branschen.
3. Transport vill därför påpeka att även sociala dimensioner av hållbarhet bör beaktas i utredningens förslag och att det inte enbart handlar om att främja cyklandet som helhet.
 - a. Transport föreslår därför att det i indikator 4 God kvalitet på drift och underhåll av cykelinfrastrukturen, finns mått om trygghet, säkerhet, tillhandahållandet av yrkescykel (i de fall cykeln ska användas i syfte att arbeta) samt krav om hjälm.

Stockholm den 17 november 2022

SVENSKA TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET

Tommy Wreeth
Förbundsordförande

Sirin Celik
Föredragande