

Riksrevisionen granskar förutsättningarna för cykeltrafik – synpunkter från 2030-sekretariatet

Riksrevisionen ska till april 2025 i en granskning svara på om statens insatser för cykeltrafiken är effektiva. Till detta uppdrag vill 2030-sekretariatet framföra tio övergripande synpunkter, som vi gärna preciserar och utvecklar:

1. **Ekonomiska villkor avgör.** Det är viktigt att tolkningen av statens insatser för cykeltrafiken inte begränsas till direkta cykelsatsningar, utan också bedömer i vad mån övergripande ekonomiska styrmedel främjar eller hämmar cykling. Hit hör reseavdraget, som kraftigt missgynnar den som cyklar eftersom hen inte är berättigad till ersättning. Särskilt olyckligt är att sjupartiöverenskommelsen från 2022 om ett färdmedelsneutralt resebidrag inte förverkligats. Också ensidiga höjningar av ersättningen för tjänsteresa i bil samt ekonomiskt mycket omfattande satsningar på sänkt skatt på fossila drivmedel motverkar cykling.
2. **Cykeln är ett eget färdslag.** Delar av cykelns svårighet att vinna mark har varit att den fortsatt ofta delar utrymme med gångtrafikanter, trots att skillnaderna i hastighet kan vara mycket stora. I planering av statligt vägnät är problemet det motsatta; cykeln räknas inte som ett eget färdslag med rätt till egen infrastruktur, utan cykelvägar måste samplaneras med vägar för biltrafik trots att färdslagets behov förstås är vitt skilda. Cykeln är inte heller ett separat fordon i olycksstatistiken, vilket försvårar uppföljningen av trafiksäkerhetshöjande åtgärder.
3. **Målbild och vision saknas.** Trots återkommande förslag från bl.a. [statliga VTI och 2030-sekretariatet](#), finns inget konkret mål för cykelns andel av transportarbetet, vilket försvårar för planering både nationellt och lokalt. Trafikverkets underlag till nationell infrastrukturplanering skulle bättre kunna bidra till ökad cykling om ett sådant mål fanns, förslagsvis med utgångspunkt i den målrapport som redan remissbehandlats.
4. **Prioriteringar ska få genomslag.** Den så kallade fyrstegsprincipen anger att steg 1- och 2-åtgärder ska väljas i första hand för alla infrastruktursatsningar, alltså att prioritera åtgärder som kan påverka transport- och resebehovet, valet av transportsätt och utnyttja befintlig infrastruktur mer effektivt framför ombyggnationer, med nyinvesteringar som sistahandsval. [Regeringen konstaterar att principen inte fått fullt genomslag](#), vilket också betyder att
5. **Deklarationerna ska hållas.** Våren 2024 skrev regeringen genom infrastrukturministern under den Europeiska Cykeldeklarationen, men ett halvår senare är det svårt att urskilja några ambitioner att förverkliga den [trots att den innehåller mycket konkreta åtgärder](#) och åtaganden som till stor del relaterar till infrastrukturpropositionen och budgetpropositionen, som båda nyligen avlämnats av regeringen.
6. **Arbetsgivaren bör stimuleras.** [Projektet Cykelskiftet](#) visar en betydande okunskap gällande rätten att erbjuda anställda förmånscykel med nettolöneavdrag; en omställning som också försvårats av Skatteverkets nya tolkning att moms inte får dras av. Regeringen har trots upprepade propåer inte agerat i frågan, vilket försvårat omställningen, medan andra länder såsom Belgien, ger skatteavdrag för varje kilometer som cyklas till arbetet och anger att samhällsvinsterna vida överstiger kostnaden. I Sverige har vi istället avskaffat den

ekonomiska stimulans som funnits för att bidra till en ökad och söker cykling.

7. **Städer behöver stöd.** Efter att Stadsmiljöavtalen infördes år 2015, har var fjärde svensk kommun slutit sådant avtal, med fokus på förbättrad kollektivtrafik och infrastruktur för cykling. När det sedan 2023 inte längre går att söka stödet, undergrävs omställningen – särskilt som andra färdslag får nya stöd och ny stimulans; alltifrån husbilar till regionala flygplatser.
8. **Hälsoeffekter bör värderas.** Riksrevisionen anger att "Cykling är ett klimatsmart, hälsosamt och samhällsekonomiskt effektivt transportsätt som riksdagen vill främja", men hälsoeffekten premieras de facto inte. Trots återkommande ambitioner från bl.a. förre infrastrukturministern, har inte Nollvisionen för trafikdödlighet uppdaterats till att omfatta också de som dör och allvarligt skadas *av* trafiken, som är mångdubbelt fler än de som dör och allvarligt skadas *i* trafiken – en sådan förändring skulle tydliggöra att ökad cykling är en långt effektivare omställning än t.ex. fler 2+1-vägar.
9. **Leverera på uppdrag.** Flera statliga utredningar har haft tydliga direktiv från regeringen att presentera regeländringar som kan stimulera ökad cykling, men inte levererat på detta. Ett tydligt exempel är regeringens [uppdrag åt Transportstyrelsen](#) år 2022 om ökad framkomlighet för cyklister, som resulterade i en utredning om infrastruktur.
10. **Lyft cykeln och cyklingen.** En viktig roll för staten är att komplettera marknadskrafterna. Eftersom bilen som fortskaffningsmedel har en mycket starkare industri i ryggen, är uppmärksamheten kring bilen mycket större än för cykeln, med månatlig försäljningsredovisning, särskilda bilagor i dagspressen etc. I många andra länder ger staten en kompletterande bild, genom att ge cykeln och cyklingen synlighet. Det har funnits spår av detta från såväl tidigare regeringar som den nuvarande, men den huvudsakliga fokuseringen har snarare varit på bilen och bilismen.

Stockholm den 22 oktober 2024

Mattias Goldmann

2030-sekretariatet