

Diarienummer I2022/01032

2030-sekretariatet: Remiss av Statens väg- och transportforskningsinstitutets (VTI) Utredning av mål om ökad andel cykling i Sverige

Sammanfattning av 2030-sekretariatets slutsatser

När allt fler cyklar, minskar transporternas klimatpåverkan, den lokala luftkvaliteten förbättras, folkhälsan blir bättre och vi får mer utrymme över till annat än transporter i våra städer. Därför är det bekymmersamt att [cyklandet som andel av vårt totala resande inte ökar](#), och rentav minskar för barn och unga. Det gör det svårare att uppfylla det svenska klimatmålet för transportsektorn och försämrar våra möjligheter att vara föregångsland. Potentialen för omställning är stor, då 35 % av huvudresorna upp till 10 km idag sker med bil.

Vi vet från många områden att en tydlig målbild underlättar och påskyndar arbetet, men i Sverige finns idag inget mål om att cyklingen ska öka på nationell nivå. Det närmaste vi kommer är regeringens så kallade GCK-mål som antogs i april 2018 och lyder "Andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent år 2025, uttryckt i personkilometer, i riktning mot att på sikt fördubbla andelen för gång-, cykel- och kollektivtrafik." Men hur fördelningen mellan cykel, gång och kollektivtrafik blir finns inte med, trots att det förstås har stor betydelse för de mål vi vill uppfylla. Det gäller inte minst när vi vill uppnå förbättringar både för folkhälsan och klimatet. Vi ställer oss därför bakom förslaget att **cyklandet år 2030 ska stå för 20 procent av det totala antalet resor och fördubblas till 2035.**

Med ett nationellt cykelmål får Trafikverket och andra nationella myndigheter en tydlig målbild för sitt arbete. Målet blir också ett riktmärke för Sveriges regioner, där 8 av 21 har mål om ökad cykelandel av det totala resandet, men där det i nuläget saknas en gemensam utgångspunkt och målbild. Landets kommuner kan planera infrastruktur utifrån målet, och utnyttja att cykeln är så yteffektiv både när den används och när den parkeras. Hushåll kan med tillförsikt investera i bättre cyklar för familjen, arbetsgivare ta fram cykelpaket som löneförmåner.

Cykelmålet ska uppfyllas utan att andelen gång- eller kollektivtrafikresande minskar; de mest hållbara transporterna ska inte ställas mot varandra. Det är när cykeln ersätter bilen som vi får de största positiva effekterna för både folkhälsa och utrymmet i våra städer, och det är när cykeln kan kombineras med klimatsmart kollektivtrafik som vi får hållbar mobilitet även där resandet är något längre. Dessutom är det när fler tack vare bättre cykelsatsningar kan avstå från egen bil som vinsterna blir störst för hushållsekonomin – trots att cykeln är ett mycket billigt färdmedel, är det idag de med lägst inkomster som cyklar minst.

Sammanfattning av förslaget

Enkelt uttryckt ska cyklandet fördubblas till 2035 och mer specifikt föreslås 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.
- 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. Därutöver har vi föreslagit sju indikatorer med tillhörande mått som kan kopplas till ovanstående målförslag. Den nationella resvaneundersökningen kan användas för uppföljning av målen och Nationella cykelrådets sammanställning "Nationellt cykelbokslut" kan med fördel användas för uppföljningen av indikatorerna.

Förslaget i dess helhet finns på <http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:1656343/FULLTEXT01.pdf>

Om 2030-sekretariatet

2030-sekretariatets arbete fokuserar på att uppnå en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030, i linje med det klimatmål om 70 procent minskad klimatpåverkan mellan år 2010 och 2030 som riksdagen antagit som en del av det klimatpolitiska ramverket, och som är grunden för denna remissvända. Vi är en löftesleverantör till våra beslutsfattare och förser dem med underlagen och förslagen som krävs för att nå målet, med åtgärder inom Bilen (fordon), Bränslet (drivmedel) och Beteendet. Vi har över 70 partners som representerar spetsutvecklingen inom dessa områden. Se www.2030sekretariatet.se.

2030-sekretariatets synpunkter

2030-sekretariatet är förvisso positiva till att ökad cykling ger bättre folkhälsa, har ekonomiska fördelar för brukaren jämfört med att vara beroende av bilen, och flera andra aspekter som utredningen lyfter fram som fördelar, men vårt mandat och uppdrag relaterar till transportsektorns klimatmål för år 2030, och det är utifrån detta som vi framför nedanstående synpunkter.

- **Vi ställer oss bakom förslaget till mål**; att cyklandet år 2030 ska stå för 20 procent av det totala antalet resor och fördubblas till 2035. En internationell utblick visar att detta är det gängse sättet att ange mål för cykling, och att mål på denna nivå vore internationellt gångbart om än inte ledande. Målen är också i linje med hur många kommuner och regioner satt sina mål.

- Vi skulle dock också gärna sätta ett **långsiktigt mål för år 2045**, som är mållåret för svensk klimatpolitik. Detta kan eventuellt tas fram i ett senare skede.
- Vi vill, liksom VTI, lägga ett **särskilt fokus på barn**, där cykling till 2030 bör bli det vanligaste sättet att förflytta sig. Vi vill dock utöka detta delmål 2 till att också omfatta **ungdom**, då ökad cykling i åldern 15-18 år direkt kan innebära minskad andel användare av epa-traktorer, mopeder och lätta motorcyklar samt avlasta kollektivtrafiken.
- Vi menar att **antalet mål, delmål och etappmål bör hållas på en hanterbar nivå**. Vi instämmer med grunden för delmål 1 och etappmål två, men insisterar inte på att de ska finnas med som mål.
- De sju **indikatorerna** är intressanta, men bör kunna förändras över tid och bör inte ingå i det formella beslutet om cykelmål. Flera av indikatorerna har också en utpräglad lokal prägel, t.ex. "En inbjudande miljö för cyklister" som är svår att på ett meningsfullt sätt utvärdera nationellt. Vi vill också säkerställa att indikatorerna inte ställer – eller upplevs ställa – cyklisten mot andra hållbar trafikslag; självfallet ska miljön vara inbjudande även för dessa.
- Vi bedömer att en **handlingsplan** till målet behövs för att det ska vara trovärdigt, och att denna kombineras med möjligheter att söka stöd för cykelrelaterade satsningar – detta stöd behöver dock inte vara öronmärkt utan kan ingå t.ex. i ett reviderat Klimatklivet eller Stadsmiljöavtal (där det senare behöver utvidgas till att också omfatta mindre kommuner).
- Vi föreslår att **kontrollstationer** hålls vart tredje år, med mål, delmål och etappmål som grund och möjlighet att föreslå kompletterande styrmedel om det krävs för att nå målen. Detta bör ske inom ramen för ett nationellt cykelkansli eller en cykelsamordnare, förslagsvis underställd Trafikverket eller Trafikanalys, med befogenheter och resurser avsatta för berörda myndigheter att delta i arbetet.
- Vi menar att **Transportstyrelsens definition** av cykel bör vara utgångspunkt och alltså inte utredningens snävare definition, som utesluter elsparkcyklar och liknande. Avgränsningen är visserligen motiverad med angelägna hälsoaspekter, men det är lika fullt angeläget att hålla oss till den erkända definitionen Sverige har. Dock är det viktigt att statistik om bl.a. antal resor, färdlängd och olyckor kan följas över tid, innebärande att där en snävare definition tidigare använts, kommer det att även fortsatt behöva finnas en sådan avgränsning i datasammanställningen.

För 2030-sekretariatet den 15 november 2022

Mattias Goldmann