

## Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) Utredning av mål om ökad andel cykling i Sverige

### Sammanfattning

Sveriges Kommuner och Regioner, SKR:

- välkomnar förslaget om ett nationellt mål för att öka cyklingen och anser att målstruktur och uppföljningsmodell är rimliga och ambitiösa, men att det också är viktigt att lyfta fram de regionala skillnaderna för cyklingen som finns idag,
- anser att det är onödigt att markera att cyklandet ska öka utan att gång- och kollektivtrafikresande minskar eftersom det övergripande är att det är den hållbara mobiliteten som ska öka,
- menar att det behövs en tydlig genomförandeariktning för hur målen ska uppfyllas och att det behövs en samordning kring detta på nationell nivå,
- anser att ett nationellt ansvar för uppföljningen behöver pekas ut och att de olika institutioner och verktyg som idag finns för uppföljning samordnas,
- pekar på vikten av att kommuner och regioner får goda förutsättningar för att verka för en ökad cykling om ett nationellt mål ska kunna nås.

### Sveriges Kommuner och Regioners synpunkter / Förbundets ställningstagande

Statens väg- och transportforskningsinstitut fick i oktober 2021 i uppdrag från regeringen att ta fram mål för ökad andel cykling i Sverige, inklusive målstruktur och uppföljningssystem. Uppdraget redovisades den 30 april 2022. SKR har som remissinstans fått möjlighet att yttra sig över utredningen *Utredning av mål om ökad cykling i Sverige* till Infrastrukturdepartementet. SKR yttrar sig i sin roll som medlemsorganisation för Sveriges samtliga kommuner och regioner, samt som medlem i det nationella cykelrådet.

#### Positivt med nationellt mål för ökad cykling

SKR välkomnar förslaget om ett mål för att öka cyklingen i Sverige – övergripande uttryckt som att cyklingen ska fördubblas i Sverige till år 2035. Att sätta ett tydligt och ambitiöst nationellt mål visar på cykelns betydelse i det nationella transportsystemet

och ger tyngd åt de regionala och lokala cykelmål som redan finns på plats, och kan också ge stöd för fler kommuner och regioner att fatta egna mål. Många kommuner och regioner har upplevt det som en stor brist att det inte finns en tydligt uttalad målsättning från statlig nivå när det gäller cykling. Det har sannolikt också lett till att inte utbyggnaden av cykelinfrastruktur har prioriterats i den nationella planeringen, samt att det har uppstått oenigheter i hur finansiering av cykelinfrastruktur ska fördelas mellan statlig nivå och kommunal/regional nivå.

SKR anser att den utredning som VTI har gjort är mycket väl genomförd och att målstrukturen och uppföljningsmodellen i stort är rimliga och genomförbara. SKR ser mycket positivt på att barnperspektivet lyfts fram, liksom att det finns en tydlig koppling till såväl klimatmål som folkhälsomål, och även att hela resan-perspektivet finns med. Det finns detaljer i målen som kan diskuteras och justeras – inte minst på grund av att förutsättningarna är väldigt olika i olika delar av Sverige. Målen kan tyckas lågt satta i några kommuner och regioner samtidigt som de kan upplevas väldigt utmanande för andra kommuner och regioner. Målen är satta för hela Sveriges totala cykling, men det är samtidigt viktigt att de upplevs relevanta i hela landet. SKR menar därför att både de regionala skillnaderna och de regionala förutsättningarna är viktiga att lyfta fram så att de får genomslag i genomförandet.

SKR menar att formuleringen i etappmål och delmål om att cykelresorna ska öka utan att gång- och kollektivtrafiken minskar bör omformuleras så att detta villkor utgår. Det viktiga för kommuner och regioner är att öka den hållbara mobiliteten i stort. Eftersom förutsättningarna ser så olika ut i olika kommuner och regioner är det onödigt att markera att inte cyklandet ska öka på bekostnad på gång- och kollektivtrafik.

#### **Ambitiösa målsättningar behöver kopplas till ett tydligt genomförande**

Mål behöver följas av en tydlig inriktning för genomförande. SKR ser därför att det är mycket viktigt att målen skyndsamt kompletteras med en utvecklad strategi för genomförande, och att uppdrag ges till berörda myndigheter för såväl genomförande som uppföljning, samt att åtgärder kopplas till resurser och tidplan. Rimliga resurser behöver inte minst avsättas för att utveckla cykelinfrastrukturen. Att bygga god cykelinfrastruktur är kostsamt men ändå relativt sett billigt i jämförelse med att utveckla tillgänglighet på andra sätt.

Eftersom ökningen av cykeltrafiken, enligt målformuleringen, inte ska ske på bekostnad av gång- och kollektivtrafiken behöver också en överflyttning ske från biltrafiken. Potentialen för att få fler att cykla kan heller inte enbart mätas i avstånd utan även till hur attraktivt det är välja cykeln som färdmedel. SKR menar därför att

det behövs en tydlig koppling till den fysiska planeringen, dvs. markanvändning och bebyggelseutveckling, för att få kraft i genomförandet. Transportplaneringen på nationell nivå kan inte genomföras i ett eget spår utan måste samordnas med bebyggelseplanering och markanvändning för att skapa en resurseffektiv samhällsplanering som leder till goda boende- och trafikmiljöer där gång, cykel och kollektivtrafik ges störst utrymme. Bebyggelse- och transportplanering behöver kopplas tätare samman på såväl lokal och regional, som nationell nivå. Men SKR menar att det är särskilt viktigt att en bättre samordning kring detta sker på nationell nivå, både mellan departementen och myndigheterna.

### **Uppföljningen måste vara transparent och leda till förbättringar**

Utredningen föreslår att mål och indikatorer ska följas upp, och menar att den nationella resvaneundersökningen och det nationella cykelbokslutet kan användas för uppföljningen. SKR menar att det är viktigt att ett tydligt ansvar pekas ut för vem som ska genomföra uppföljningen, och en metod för hur och när uppföljningen ska genomföras. Det behövs också ett tydligt syfte om att följa och påverka utvecklingen mot ständig förbättring om det nationella cykelmålet ska få verklig betydelse.

SKR anser att ansvaret för uppföljningen av ett nationellt cykelmål bör ligga på en nationell myndighet. Det behövs också en nationell samordning för uppföljningen då såväl mål som indikatorer omfattar flera politikområden. Det är samtidigt viktigt att uppföljningen görs på ett sådant sätt att utvecklingen kan följas på nedbruten nivå. Det vore önskvärt om de nationella målen kan kopplas till mål och indikatorer som enkelt kan följas upp på lokal och regional nivå, så att fler kommuner och regioner kan följa upp cyklingen.

Den nationella resvaneundersökningen får stor betydelse för uppföljningen av det nationella cykelmålet och SKR anser därför att det är viktigt att den får resurser för att utvecklas på lämpligt sätt. SKR håller med om att det nationella cykelbokslutet som idag tas fram av det nationella cykelrådet, under ledning av Trafikverket, kan ha en stor betydelse för det nationella cykelmålet. Om det nationella cykelrådet ska få ett större ansvar kopplat till uppföljningen av ett nationellt cykelmål är det dock viktigt att detta samverkansforum får en större tyngd. Idag är det nationella cykelrådet en samverkansgrupp utan mandat och resurser. Uppföljningen av cykelmål och cykelindikatorer behöver också kopplas till andra uppföljningar som redan görs med koppling till exempelvis trafiksäkerhet och övergripande transportpolitiska mål.

### **Kommuner och regioner behöver goda förutsättningar för att utföra sitt uppdrag**

SKR vill slutligen peka på vikten av en verklig samverkan mellan stat, kommuner och regioner för att genomföra övergången till ett mer transporteffektivt samhälle,

inklusive en ökad andel cykling, där de olika nivåernas styrkor och roller tydliggörs. Kommunerna är väghållare för över 80 procent av cykelvägnätet och många kommuner har ambitiösa mål för att utveckla cyklingen. Regionerna har länsplaneansvaret och arbetar också allt mer med regionala cykelplaner och cykelmål och för att knyta ihop cykelinfrastrukturen mellan kommunerna. Kommuner och regioner har ett stort men inte ensamt ansvar för att öka cyklingen, och staten behöver därför bistå kommunerna och regionerna i detta arbete, inte minst genom att resurser ges för att på riktigt möjliggöra en ökad cykling. Det är också viktigt att se över regelverk och styrmedel som kan motverka lokal och regional planering för cykling.

Sveriges Kommuner och Regioner

Peter Danielsson  
Ordförande