

Datum  
2022-11-16Dnr/Beteckning  
TSG 2022-6941Ert datum  
2022-07-06Er beteckning  
I2022/01032

i.remissvar@regeringskansliet.se  
kopia till  
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

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

### Sammanfattning

Transportstyrelsen ser positivt på att det tas fram mål för ökad andel cykling men har följande synpunkter.

Transportstyrelsen anser att målen inte ska avgränsas till att endast omfatta ”trampcyklar” och elassisterade trampcyklar, utan att de ska omfatta alla former av cyklar enligt de definitioner som finns. Alla former av cyklar kommer att användas i infrastrukturen och deras utveckling behöver kunna följas och styras.

Transportstyrelsen anser att nulägesbeskrivningen behöver kompletteras med scenarier för kommande utveckling gällande cykling och cykling i kombination med kollektivtrafik, samt en beskrivning av hur det ska göras.

Transportstyrelsen ställer sig positiv till det föreslagna övergripande målet och att det har tagits fram mätetal för målet. Kopplingarna mellan vissa mätetal och målet är dock tveksamma eller i alla fall för otydliga. För många indikatorer kopplade till de övriga målen saknas även mätetal. Det finns en otydlighet i hur de föreslagna målen ska förhålla sig till redan befintliga mål, vilket skulle kunna minska målens genomslagskraft.

Det saknas en sammanställning av vilka konsekvenser som kommer att bli följderna av förslagen, samt vilka kostnaderna som insamlingen av data för mätetalen och uppföljningen medför.

Terminologin i utredningen är i vissa punkter oklar, vilket medför motsägelser och oklarheter om vad som avses.

## Transportstyrelsens synpunkter

Transportstyrelsen är positiv till att det tas fram mål för en ökad cykling i Sverige som kan bidra till ökad tillgänglighet och förbättrad folkhälsa i samhället samt bidra till att klimat- och miljö kvalitetsmålen nås. Myndigheten har dock följande synpunkter och föreslår alternativ till de redovisade målen.

### 1.3. Avgränsningar

I utredningen avgränsas bland annat elsparkcyklar och andra former av cyklar bort. Sådana fordon är också en del av samhället och förekommer i transportsystemet och cykelinfrastrukturen, och påverkar därigenom andra cyklister. Det finns därför behov av att följa och styra användningen av dem så att bruket av dem blir önskvärt framöver. T ex kan elsparkcyklar påverka kollektivtrafikanvändningen positivt, men inverka negativt på folkhälsan om de ersätter gång. Fordonen bör därför omfattas av de mål som föreslås, och uppföljningen av dem.

En annan aspekt med avgränsningen är att det i dagsläget inte går att inkludera elassisterade trampcyklar, då de i nuläget är sammanslagna med elsparkcyklar i den enkät som ligger till grund för resvaneundersökningen – en enkät vilken uppföljningen till stora delar baseras på. Användningen av fordon som nyttjas av personer med rörelsehinder och äldre (till exempel användning av olika former av eldrivna hjälpmedel) försvinner också med avgränsningen. I och med att utredningens definition avviker från definitionen av cykel enligt gällande lagstiftning – och exkluderar många cyklister – kan avgränsningen också skapa en otydlighet kring vad som omfattas av målen.

Transportstyrelsen anser att målen bör omfatta alla former av cyklar.

### 3. Nulägesbeskrivning

Sannolikt växlar en hel del resenärer mellan att använda trampcykel och elsparkcykel, men även mellan cykel-, gång- och kollektivtrafik. Transportstyrelsen saknar ett resonemang kring detta i nulägesbeskrivningen. Trender och scenarier för kommande utveckling hade varit önskvärda då *hur* och *vad* som mäts för målen inte bara behöver vara relevant idag, utan också fram till de år som målen ska vara uppfyllda. Detta relateras även till målformuleringarna om att andelen resor med kollektivtrafik och gång inte får minska på bekostnad av en ökad andel cykel.

### 8. Förslag och motiv till mål och målstruktur

I uppdragsdirektivet framgår det att de föreslagna målen skulle komplettera gång-, cykel- och kollektivtrafik-målet (GCK-målet), men någon närmare

diskussion kring cykeldelen i etappmålen, de år målen ska vara uppfyllda eller vad GCK-målet omfattar i relation till utredningens förslag av mål saknas i utredningen.

Valet av övergripande mål är bra för att påminna om syftet och det är bra att särskilt fokus ligger på barn och att motverka barns minskade cyklande i samhället. Det förekommer dock vissa otydligheter kring i vilket sammanhang de föreslagna målen ska förekomma, vilket skulle kunna påverka målens genomslagskraft. Som det påtalas i utredningen är en ökad andel cykel inte ett mål i sig utan mer ett medel att nå andra mål inom flera sektorer. De mål som presenteras i utredningen passar inte in med den redan befintliga målstrukturen med miljökvalitetsmålen eller de transportpolitiska målen. Strukturen som föreslås med övergripande mål, etappmål och delmål behöver struktureras om och anpassas så de stämmer med befintlig målstruktur för till exempel GCK-målet. Om det behövs, skapas även specifika mål för gång- och kollektivtrafik till målet.

Många av indikatorerna och effektsambanden mellan målen och dess indikatorer och mätvärden är vaga. Genom att uppföljningen av flera indikatorer baseras på enkätundersökningar innebär detta ytterligare osäkerheter. Transportstyrelsen förstår dock svårigheten i att hitta mätbara indikatorer och ser ändå positivt på att indikatorerna mäts. Precisionen mellan målen och det som mäts kan utvecklas efterhand.

Det finns komplikationer med att ange mål som andel av något större, om eller när trafikarbetet med bil ökar blir det ännu svårare att nå de föreslagna målen i och med att nivån för målen ökar i förhållande till trafikarbetet i stort. Ett alternativ till detta är att använda specifika tal för något av etappmålen, på så sätt blir det även lättare att planera hur den nationella handlingsplanen för ökad cykling behöver utformas.

I och med att det saknas uppgifter kring vissa av de föreslagna mätetalen till de presenterade indikatorerna och att det generellt saknas pålitliga nationellt övergripande uppgifter om hur allmänheten cyklar i Sverige så är det svårt att bygga sig en uppfattning om hur nuläget för de föreslagna målen ser ut. Detta medför att det är svårt att se var utgångspunkten för de föreslagna målen befinner sig.

## 9. Förslag till uppföljning av föreslagna mål

Transportstyrelsen anser att mål som ställs också ska följas upp. Myndigheten håller med om vikten av att fokusera på hur cyklandet ska öka på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt.

Den uppföljning som föreslås i utredningen är omfattande, komplicerad, sannolikt kostsam och behöver vara stabil över många år. Detta talar för ett

samlat grepp, och att ansvar kring mål och uppföljning bör ske i existerande målstruktur och följas av lämplig myndighet. Skulle de föreslagna målen anpassas och inkluderas i de transportpolitiska målen skulle ansvaret för den nationella uppföljningen läggas på Trafikanalys, vilket vore logiskt. De ansvarar till exempel för resvaneundersökningen som är en viktig källa till de indikatorer som har föreslagits.

Transportstyrelsen har följande synpunkter relaterade till de föreslagna indikatorerna.

Indikator 1: Välja cykel oavsett ärende.

Titeln överensstämmer inte med vad indikatorn handlar om, indikatorn handlar om hur mycket och vart vi cyklar i Sverige. Indikatorn uppfattas även som mer relevant för städer än för landsbygd, dels på grund av kortare resor samt dels på grund av att det finns en annan infrastruktur att tillgå. Det saknas även några mått för denna indikator, vilket medför att det är svårt att slå fast hur nuläget ser ut för denna indikator. Eftersom ökad folkhälsa är ett av syftena med de föreslagna målen så är det lämpligt att – som VTI föreslår – inkludera även motionscykling i indikatorn.

Indikator 2: En inbjudande miljö för cyklister.

Det är bra att upplevelsen av färdvägen för cyklande tas upp, eftersom miljöutformningens attraktivitet sannolikt kommer att ha stor inverkan på den enskildes val att cykla eller inte. Indikatorn bör även innefatta upplevelsen av trygghet. Det vore också lämpligt med en koppling till hur väl infrastrukturen uppfyller de krav som ställs på denna. Transportstyrelsen delar utredningens slutsats om att det är tveksamt hur väl mätningar av buller- och luftföroreningar kommer att bidra till en fullständig bild av hur inbjudande miljön är för cyklande.

Indikator 3: En funktionell cykelinfrastruktur.

Begreppet funktionell omfattar många perspektiv, flera tas upp av andra indikatorer och Transportstyrelsen föreslår att namnet på denna indikator ändras så namnet blir mer specifikt. För denna indikator ser det ut som att det sker sammanblandning av olika begrepp vad det gäller måttet för cykelpassager. En cykelöverfart kan inte vara en cykelpassage utifrån hur begreppen definieras i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner. Sammanblandningen medför att det blir svårt att uppfatta vad som ska mätas. Ett annat av de mått som föreslås för indikatorn är bredden för cykelväg vilket ska baseras på uppgifter från NVDB<sup>1</sup>. I sådana fall bör man säkerställa att uppgifter om bredd finns i databasen. Det saknas även mått för

---

<sup>1</sup> NVDB - nationell vägdata, betraktas som en av samhällets grunddatabaser och omfattar ett referensvägnät och en stor mängd data kopplade till vägnätet.

denna indikator vilket medför att det är svårt att slå fast hur nuläget ser ut för denna indikator.

Indikator 4: God kvalitet på drift och underhåll av cykelinfrastruktur. Transportstyrelsen ser det som positivt att det föreslås uppföljningen av hur cykelinfrastrukturen utvecklas. Det bedöms dock som svårt att genomföra i och med att insamlingen av data behöver utföras av aktörer som inte har ansvar för uppföljningen. Transportstyrelsen och kommuners byggnadsnämnder har tillsynsansvar enligt vägsäkerhetslagen (2010:1362) respektive plan- och bygglagen (2010:900) vilket möjligtvis skulle kunna nyttjas för att ta fram data till en del av mätvärden till denna indikator. Det saknas även mått för denna indikator vilket medför att det är svårt att slå fast hur nuläget ser ut för denna indikator.

Indikator 5: Individuella förutsättningar för att välja cykeln. Transportstyrelsen anser att det är viktigt att aspekterna för individuella förutsättningar är inkluderade i måtten för indikatorn, men ställer sig tveksam till om de mätetal som presenteras täcker in frågan. I utredningen lyfts det fram aspekter som livssituation, socioekonomisk tillhörighet, kunskap och färdigheter i att cykla och tillgång till cykel, attityder samt upplevelser. Måtten bör återspegla de aspekter som har identifierats.

Indikator 6: Institutionella förutsättningar för ökad cykling. Det saknas mått för denna indikator, vilket medför att det är svårt att slå fast hur nuläget ser ut för denna indikator.

Indikator 7: Hela resan-perspektivet. Transportstyrelsen delar inte utredningens slutsats att det främst är kombinationen av användning av tåg och cykel som kombinerar cykelns flexibilitet med kollektivtrafikens hastighet och räckvidd. Även kombinationen av användning av buss och cykel förekommer i en omfattande utsträckning. Indikatorn bör därför breddas så även denna form av kombinationsresor är inkluderad. Indikatorn bör även omfatta aspekter som trygg cykelparkering vid resenoder, skolor, arbetsplatser eller serviceinrättningar. Ytterligare exempel på aspekter som bör inkluderas är möjligheten till platser för ombyte och dusch vid cykelpendling och möjligheten till hyr- eller låncykel anpassad för transport av varor vid livsmedelinköp.

## 10. Fortsatt arbete

Det fortsatta arbetet med en nationell handlingsplan är väsentligt för att nå målen då det kommer att krävas stora förändringar av infrastrukturen för att cyklandet ska kunna öka på ett säkert sätt. Här kommer samverkan att vara av stor betydelse då mycket av det som behöver genomföras för att nå målen faller inom kommunernas mandat.

### Konsekvenser

Det framgår inte av utredningen vilka kostnader som kan relateras till att ta fram värdena på de mått som relateras till de indikatorer som har redovisats. Det framgår heller inte vem som ska ta fram denna data eller vad uppföljningen kommer att kosta.

### Terminologi

Det vore önskvärt om vedertagna begrepp används utifrån sina definitioner, då det annars kan leda till förvirring eller motsägelser. Exempelvis användandet av begreppet *bil* när man avser *personbil*. Konsekvensen blir att resonemanget till Indikator 1 blir motsägelsefullt genom att överflytten av resor bör ske från bil – vilket definitionsmässigt även omfattar buss – till cykel, trots att cykling ska öka utan att andelen kollektivtrafik ska minska (kollektivtrafiken omfattar även bussresor). Definitionen av bil framgår i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner (2001:559).

---

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog enhetschef Björn Renberg och utredare Kristofer Elo, den senare föredragande.