

Motion till riksdagen 2005/06:T330

av Karin Thorborg m.fl. (v)

Cykelpolitik

Motionen delad mellan flera utskott

1 Innehållsförteckning

1	Innehållsförteckning.....	1
2	Förslag till riksdagsbeslut.....	2
3	Cykeln är ett framtidsfordon	3
4	Cykeln främjar hälsan	3
5	Åtgärder för att främja cyklandet	4
5.1	Cykelbanor och sammanhängande cykelbanenät ska prioriteras.....	4
5.2	Vägverket ska främja cykelinfrastrukturen	4
5.3	Ekonomisk stimulans till den som cyklar till arbete.....	4
5.4	Näringslivet ska engageras i utvecklingen av cyklandet	5
5.5	Underlätta kombinationen cykel- och kollektivtrafik.....	5
5.6	Förenkla barns och ungdomars cyklande	5
5.7	Trafikreglerna måste ses över utifrån cyklisternas perspektiv.....	6
5.8	Främja cykelturism och fritidscyklandet	6
5.9	Certifiera cykelhjälmarna.....	6
5.10	Miljö- och hälsokampanj för mer cyklande.....	7

Fel! Okänt namn på

2 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utbyggnaden av cykelbanor och sammanhängande cykelbanenät skall prioriteras, bl.a. genom att planer för utbyggnad av cykelvägnätet upprättas.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Vägverket skall omprioritera inom sin budget så att cykelvägnätet och cykelinfrastrukturen kan byggas ut och förbättras i alla nödvändiga delar.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen skall utreda möjligheterna att främja cykelarbetsresor med en ekonomisk eller annan likvärdig stimulans.¹
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Vägverket skall stödja näringslivet att engagera sig i utvecklingen av cyklandet.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att åtgärder skall vidtas så det blir lättare att kombinera cykel- och kollektivtrafik.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att skolor och kommuner skall verka för att barns och ungdomars cyklande utvecklas vad i motionen anförs om och sker på ett säkert sätt.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att trafiklagstiftningen skall ses över utifrån cyklisternas säkerhet och behov.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Vägverket tillsammans med berörda turistorganisationer tar fram en handlingsplan för att öka turism- och fritidscyklandet i landet.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att den verkar för att en certifiering av cykelhjälm sker på motsvarande sätt som för mc-hjälm.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Folkhälsoinstitutet, Vägverket och Naturvårdsverket bör få ett gemensamt uppdrag att genomföra en nationell cykelkampanj.

¹ Yrkande 3 hänvisat till SkU.

3 Cykeln är ett framtidsfordon

Cykeln har fått en renässans. Cyklingen ökar i Europas storstadsområden. Man har insett att cykeln är ett billigt, hälsosamt färdmedel och det minskar trängseln, buller och avgaser. På kortare sträckor i tätorter är det oftast det snabbaste färd sättet – man slipper köer och väntetider, man färdas från dörr till dörr.

Holland, Danmark och Tyskland är några föregångsländer. Där satsas mycket på att integrera cykeln med andra transportslag så att det blir möjligt att kombinera kollektivt resande med cykel. Separata cykelbanor med god framkomlighet och hög säkerhet är där en självklar del av modern infrastrukturplanering. Stora ansträngningar görs nu i Europa för att knyta samman närliggande tätorter och stadsdelar så att det blir enkelt att cykla mellan bostaden, arbetsplatser, skolor och fritidsaktiviteter.

4 Cykeln främjar hälsan

Cykeln har en alldeles särskild kvalitet som skiljer den från alla andra slags rullande fordon – den ger oss motion. Människan måste vara fysiskt aktiv för att må bra, men är det i allt mindre grad i vår moderna, datoriserade och motoriserade tid.

Mer än hälften av männen, en tredjedel av kvinnorna och en femtedel av barnen är överviktiga. Inom EU är de förtida dödsfallen relaterade till hjärt- och kärlsjukdomar ett växande problem. Man räknar med att 20 % av alla som dör före 65 års ålder gör det i en sjukdom med koppling till en passiv livsstil. Medicinska undersökningar visar att en halvtimmes motion om dagen kan förhindra vart tredje cancerfall och minska dödligheten i hjärt- och kärlsjukdomar med hälften. Att gå eller cykla till och från jobbet varje dag är således bättre än de bästa mediciner och minskar därmed sjukvårdskostnader. Cykling och gång minskar också luftföroreningarna och bullret. Så cyklar du skänker du även dina medmänniskor bättre hälsa.

Vänsterpartiet vill lyfta fram cyklandet i det svenska samhället. Att cykla innebär en rad fördelar för både individen och samhället. Hittills har cyklandet inte prioriterats högt men i takt med tilltagande hälso-, miljö- och trängselproblem behöver cyklandet lyftas fram på ett helt annat sätt än tidigare. Erfarenheterna från kommuner som satsat på cyklandet visar också att det ökar om planering och infrastrukturinvesteringar inbegriper cykeln.

Fel! Okänt namn på

5 Åtgärder för att främja cyklandet

5.1 Cykelbanor och sammanhängande cykelbanenät ska prioriteras

Flera städer i Sverige har prioriterat de oskyddade trafikanterna. I dessa städer ligger också cyklandet på en hög frekvens. Örebro och Lund är två bra exempel. Det är vår strävan att alla svenska städer genomför liknande åtgärder. Det viktigaste är att det finns sammanhängande cykelvägnät av god standard. Standarden ska vara hög ur både säkerhets- och tillgänglighetsperspektiv. Landets kommuner ska åläggas att redovisa hur de ska förbättra sina cykelvägnät och cykelbanor. Målet ska vara att cyklandet ska öka i varje kommun. Även underhåll och skötsel av cykelbanor måste förbättras. Inte minst vinterunderhållet måste vara av minst samma kvalitet som vägunderhållet.

Samordningen mellan kommunerna när det gäller utbygganden av cykelvägnät behöver också förstärkas i en del regioner. Länsstyrelserna eller andra lämpliga regionala organ bör samordna detta. Utbyggnaden av cykelbanor och sammanhängande cykelbanenät bör prioriteras, bl.a. genom att planer för utbyggnaden av cykelvägnätet upprättas. Detta ska ges regeringen tillkänna.

5.2 Vägverket ska främja cykelinfrastrukturen

Vägverket ska inom sin budget omprioritera så att cykelvägnätet byggs ut så att det finns fullgoda, från biltrafiken åtskilda cykelbanor mellan större, närliggande tätorter och stadsdelar. Ett särskilt problem har uppstått vid de vägar som nu byggts om till 2 + 1-väg med vajerräcken i mitten. På dessa vägar finns det inte längre plats för cyklar utan antingen måste hänvisning ske till alternativa vägar eller så ska cykelvägar och -banor anläggas.

Bättre statistik och underlag för cykelinfrastrukturen behövs – avgörande är att cykelvägarna finns med i den nationella vägdatabanken som nu byggs upp.

Vägverket bör inom sin budget omprioritera så att cykelvägnätet och cykelinfrastrukturen kan byggas ut och förbättras i alla nödvändiga delar. Detta ska ges regeringen tillkänna.

5.3 Ekonomisk stimulans till den som cyklar till arbete

Resor till och från arbetet står för en stor del av det totala transportarbetet. Vänsterpartiet anser att möjligheterna att ekonomiskt eller på andra sätt aktivt stimulera ökat cykelresande till arbetsplatser bör utredas. Samhället bör ge arbetsgivaren utökade möjligheter att stimulera anställdas miljövänliga resande. En av de möjligheter som bör övervägas är att utvidga dagens förmånsskattebefriade friskvårdsbidrag till att kunna omfatta även gående och

Fel! Okänt namn på

cyklande till och från arbetsplatsen. Ett annat alternativ som bör övervägas är en ekonomisk bonus till den som t.ex. cyklar eller går till arbetet eller studieplatsen. Bonusen skulle motiveras och bestämmas utifrån att den som cyklar eller går ej belastar miljön och har betydligt lägre krav på trafikinvesteringar och underhåll.

Det finns svenska städer där man under lång tid satsat målmedvetet på att öka cykel- och gångtrafiken. Detta har inneburit att man har lyckats höja dess andel av det totala trafikarbetet. Det har resulterat i lägre investerings- och underhållskostnader i infrastrukturen. Ökat cyklande leder också, som sagt, till lägre sjukvårdskostnader, vilket även det bör beaktas när man utreder en bonus till cyklister.

Regeringen bör utreda möjligheterna att främja cykelarbetsresor med en ekonomisk eller annan likvärdig stimulans. Detta ska ges regeringen tillkänna.

5.4 Näringslivet ska engageras i utvecklingen av cyklandet

Vägverket ska uppmuntra näringslivet att engagera sig i arbetet för att utveckla cyklandet. Det ska vara en aktiv del i företagets miljöarbete – inte minst i företagets klimatpolicy. Näringslivet bör göras uppmärksam på cyklingens goda inverkan på anställdas hälsa och att cyklingen minskar sjukfrånvaron. Företag kan t.ex. ordna cykelparkeringar på företaget, sponsra inköp av företagscyklar och tillhandahålla omklädningsrum.

Vägverket bör stödja näringslivet att engagera sig i utvecklingen av cyklandet. Detta ska ges regeringen tillkänna.

5.5 Underlätta kombinationen cykel- och kollektivtrafik

Cykeln är ofta överlägsen på sträckor under 10 kilometer, men på längre sträckor behöver man i många fall kombinera med andra färdmedel. Därför är det viktigt att det finns säkra, klimatskyddade cykelparkeringsmöjligheter vid hållplaster, resecenter samt tåg- och tunnelbanestationer. Där det så är möjligt ska det finnas möjlighet att ta med sig cykeln på det kollektiva färdmedlet. Buss- och tågoperatörer med tillstånd att driva linjetrafik ska ha skyldighet att ordna så att resenären på ett enkelt och kostnadsfritt sätt kan ta med cykel.

Åtgärder bör vidtas så det blir lättare att kombinera cykel- och kollektivtrafik. Detta ska ges regeringen tillkänna.

5.6 Förenkla barns och ungdomars cyklande

Cyklandet grundläggs i tidiga år. Därför är det viktigt att skolorna uppmuntrar och bidrar till att barns och ungdomars cyklande utvecklas. Skolan har också

Fel! Okänt namn på

ett ansvar för att cyklandet till skolan kan ske på ett säkert sätt. Även vid skolor ska det finnas säkra, klimatskyddade cykelparkeringsmöjligheter och cykelvägarna till skolorna ska vara högprioriterade i den kommunala planeringen.

Skolor och kommuner ska verka för att barns och ungdomars cyklande utvecklas och sker på ett säkert sätt. Detta ska ges regeringen tillkänna.

5.7 Trafikreglerna måste ses över utifrån cyklisternas perspektiv

Trafiklagstiftningen måste ses över i ett helhetsperspektiv med utgångspunkt från cyklisternas säkerhet och framkomlighet. Väjningsregler i korsningar och vid övergångsställen måste utvärderas utifrån de problem som finns idag. Andra förändringar som måste övervägas är att cykeltrafik i vissa fall ska kunna ske mot enkelriktning – ofta enkelriktning som bara grundas på bilens villkor. Ett annat exempel är omkörningsförbud för bilar i samband med möte med cyklist. Ytterligare ett exempel är hur väglinjer ska dras och målas så största möjliga säkerhet för cyklister nås. Även skyltningen som rör cyklandet behöver ses över i ett nationellt perspektiv så skyltningen blir entydig på nationell nivå på samma sätt som skyltningen är för bilismen.

Trafiklagstiftningen bör ses över utifrån cyklisternas säkerhet och behov. Detta ska ges regeringen tillkänna.

5.8 Främja cykelturism och fritidscykelandet

Cykelturismen växer runt om i världen – länder som Spanien, USA och Belgien har satsat en hel del på detta. Sverige ligger idag efter men har potential med en synnerligen vacker och eftertraktad natur som rätt utnyttjad kan tjäna som mål för cykelturisten. Också ur regional synvinkel är uppbyggnaden av cykelturismen viktig – för en kontinental europé är våra fridfulla, glesbefolkade områden synnerligen attraktiva för cykelsemestern. Det som behövs är bättre information, lättillgängligt modernt kartmaterial, upprustning av befintliga cykelstråk, utbyggnad av de rekreativa cykelnäten och bättre länkar mellan dem.

Vägverket bör tillsammans med berörda turistorganisationer ta fram en handlingsplan för att öka turism- och fritidscykelandet i landet. Detta ska ges regeringen tillkänna.

5.9 Certifiera cykelhjälm

Idag brister det i kvaliteten och kontrollen av cykelhjälm. Detta är synnerligen allvarligt när det gäller barn och ungdomar. Det behöver snarast ske en certifiering av cykelhjälm på motsvarande sätt som för mc-hjälm. Detta ska ges regeringen tillkänna.

5.10 Miljö- och hälsokampanj för mer cyklande

Svenska folket cyklar ofta och gärna; ca 3 miljoner personer cyklar regelbundet. Undersökningar visar att många vill cykla mer än vad de gör idag. Ett hinder är dock rädslan för bilar och ett annat hinder är bristande kunskap om cykelvägarna. Ur miljö- och hälsosynvinkel och ekonomisk synvinkel är ett ökat cyklande positivt. Därför bör ansvariga myndigheter verka, t.ex. genom en kampanj, för ökat cyklande.

Folkhälsoinstitutet, Vägverket och Naturvårdsverket bör få ett gemensamt uppdrag att genomföra en nationell cykelkampanj. Detta ska ges regeringen tillkänna.

Stockholm den 26 september 2005

Karin Thorborg (v)

Owe Hellberg (v)

Sten Lundström (v)

Sven-Erik Sjöstrand (v)

Kjell-Erik Karlsson (v)

Peter Pedersen (v)