

Motion till riksdagen 2018/19:2337

av **Emma Berginger (MP)**

Starkare nationell cykelpolitik

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behov av konkreta målsättningar för ökat cyklande och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att cykel behöver få en tydligare plats i kommande nationella plan och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att mer resurser behöver avsättas specifikt för investeringar i cykelinfrastruktur i den nationella plan som arbetas fram under mandatperioden, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det i den nationella planen bör regleras en lägsta nivå för länsplaneupprättarnas investeringar i cykelinfrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det behöver avsättas resurser för ett nationellt stomvägnät för cykel och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att särskilt följa upp länsplaneupprättarnas investeringar i cykelvägnätet och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Regeringen beslutade under 2017 att anta en nationell cykelstrategi. Strategin lyfter fram många av de fördelar som finns med cykling såsom att det är ett hållbart transportslag som också bidrar till ökad folkhälsa. Ökad cykling minskar utsläppen av koldioxid och skadliga partiklar, samtidigt är det ett aktivt transportslag som gör att den som cyklar lättare når upp till de 30 minuter fysisk aktivitet per dag som vuxna behöver.

Cykelstrategin saknar dock konkreta mål för hur mycket cyklingen ska öka. Det finns idag nationella målsättningar som har bäring på cykeltrafiken såsom sektorsmålet för transportsektorn inom det klimatpolitiska ramverket: ”Utsläppen från inrikes transporter, utom inrikes flyg, ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010.” Cykeltrafiken kan utgöra ett viktigt redskap för att minska utsläppen av

växthusgaser, inte minst i städer och tätorter, då de flesta bilresor trots allt är kortare än fem kilometer, en sträcka som de flesta vuxna kan cykla med lätthet.

Även inom miljömålssystemet finns det ett etappmål som inriktar sig på de hållbara transportslagen: ”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.” Målet skiljer dock inte på trafikslagen gång, cykel och kollektivtrafik och kan inte anses ha en styrande effekt på transportpolitiken.

För att åtgärder och resurser ska kunna inriktas på att öka cykeltrafiken på det sätt som beskrivs i den nationella cykelstrategin behövs det konkreta nationella målsättningar för hur mycket cykeltrafiken ska öka.

Bra cykelinfrastruktur är avgörande för ökad och säkrare cykling. Den nationella transportinfrastrukturplanen är det viktigaste styrdokumentet för hur transportsystemet i Sverige ska utvecklas och underhållas. Här har dock cykelvägnätet en perifer och nedtonad roll. Cykel bedöms ofta vara en fråga som ska hanteras på kommunal eller möjligen regional nivå. Ambitionerna att arbeta aktivt med att öka cyklingen ser väldigt olika ut i olika kommuner och regioner. Eftersom det bör vara av nationellt intresse att öka cykeltrafiken för såväl minskade utsläpp som ökad folkhälsa, borde staten ta ett större ansvar för att kommuner och regioner tar ansvar för att utveckla cykelinfrastrukturen. Därför bör cykelinfrastrukturen lyftas fram på ett tydligare sätt i kommande nationell plan.

Erfarenheten från ambitiösa regioner som exempelvis Region Skåne, vilka i sin senaste RTI-plan (regionala transportinfrastrukturplan) dubblade avsättningarna till cykelinfrastrukturen, är att det trots denna satsning saknas tillräckliga medel för att bygga ut cykelinfrastrukturen i tillfredsställande omfattning. I dagsläget finns det möjlighet att få statlig medfinansiering till cykelinfrastruktur genom stadsmiljöavtalet, vilket dock förutsätter egna insatser i form av motprestationer. Medfinansiering genom stadsmiljöavtalet kommer dessutom främst större eller medelstora kommuner till del. Det finns i nationell plan också medfinansiering till cykelinfrastruktur genom storstadsförhandlingarna som genomfördes inom ramen för Sverigeförhandlingens uppdrag. Det är bra att det nu finns bättre medfinansieringsmöjligheter än tidigare, men det finns ett stort behov av att investera mer både i cykelinfrastruktur i våra städer och i cykelvägar som binder ihop våra tätorter och regioner. Därför behöver mer resurser avsättas specifikt för cykelåtgärder i den nationella plan som arbetas fram under mandatperioden.

Kommunerna har självklart det yttersta ansvaret för sin egen infrastruktur, men det är rimligt att staten genom att bibehålla och utöka medfinansiering behåller och utvecklar formerna för statlig medfinansiering till cykelvägar. Det är också rimligt att man i den nationella planen reglerar en lägsta nivå för länsplaneupprättarnas investeringar i cykelinfrastruktur samt att man avsätter särskilda resurser för utveckling av ett nationellt stomvägnät för cykel. I uppföljningen av länsplaneupprättarnas investeringar bör åtgärder och investeringar i cykelvägnätet följas upp särskilt. Genom att skapa sig en tydligare bild av hur cykelvägnätet utvecklas kan åtgärder och resurser planeras på ett bättre sätt från nationell nivå.