

Motion till riksdagen 2017/18:2340

av Emma Wallrup m.fl. (V)

Ökad cykeltrafik för miljö och hälsa

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag som stärker cykeln som eget transportslag i trafikplaneringen och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att den nationella cykelstrategin bör innehålla ett nationellt mål om att öka cyklingens andel av antalet personresor och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på en lagstadgad rätt för kommuner att införa krav på gröna res- och transportplaner vid nyetableringar och större ombyggnationer, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att cykeltrafikanternas framkomlighet alltid ska vara lika viktig att beakta som trafiksäkerheten för bilister vid byggande av två-plus-ett-vägar, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med lagändringsförslag som stärker expropriationsmöjligheten för att anlägga cykelleder och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag om ändring i kollektivtrafiklagen så att det blir möjligt att ställa krav på både upphandlad och kommersiell trafik så att resenärerna kan medta cykel, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör få befogenhet att ställa krav på att tågoperatörer ska använda sig av tåg som kan medföra cykel där behov finns, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

Bakgrund

Cykeln har som transportmedel en rad fördelar. En ökad andel cykeltrafik ger minskad miljö- och klimatpåverkan och förbättrad folkhälsa samt minskar trängselproblematiken i våra storstäder. I Trafikverkets stora Kapacitetsutredning 2012 konstateras att bilen måste få en minskad roll och cykeltrafiken förbättrade möjligheter för att vi ska nå våra klimatmål. Åtgärder för att öka andelen cyklister av persontransporterna går dock att genomföra relativt snabbt och förhållandevis billigt.

Det finns även ett flertal positiva sociala dimensioner då det är ett relativt billigt transportfordon, vilket gör att cykeln är tillgänglig även för dem som har låga inkomster. Genom förbättrade möjligheter att cykla ökar möjligheterna att resa för dem som inte har tillgång till bil, och för dem med biltillgång kan bilberoendet minska. Kvinnor och män använder sig av cykeln som transportmedel i ungefär lika stor utsträckning. Eftersom kvinnor dock har lägre tillgång till bil och generellt lägre inkomster än män kan satsningar för en ökad cykeltrafik ändå ses som en jämställhetsfråga inom trafikpolitiken.

Studier visar även att länder som har hög andel cykeltrafik har färre antal döda i trafiken än länder med låg andel cykeltrafik. Samtidigt är olycksrisken för cyklister i dag relativt hög varför åtgärder för ökad cykling måste förenas med åtgärder som stärker tryggheten för dessa trafikanter. För att få fler att använda cykel som transportmedel behövs investeringar i cykelinfrastruktur och att motortrafikens hastighet sänks där cyklister blandas med bilar.

Forskning visar att det är regelbunden motionsutövning som främjar hälsan, och cykeln kan i det sammanhanget vara ett viktigt komplement till flertalet lokala transporter. Det kan t.ex. gälla att ta cykel till en kollektivtrafikplats i stället för att åka bil hela vägen. Världshälsoorganisationen (WHO) hävdar att 100 minuter cykling i veckan minskar risken för att dö i förtid med tio procent i åldern 20–64 år. För att fler ska använda cykel som färdmedel krävs att cykelvägar och kollektivtrafikplatser känns trygga och säkra. Om dessutom barns och ungdomars cyklande stärks skapas goda förutsättningar för framtida transportvanor som är miljövänliga och hälsofrämjande.

Regeringen presenterade 2017 en nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling, efter ett tillkännagivande av riksdagen 2015. Parallellt med arbetet med strategin har regeringen även genomfört en översyn av regler med betydelse för cykling. För att kunna samla forskning och utbildning inom cykling har regeringen och Vänsterpartiet i budgetförslaget för 2018 föreslagit en satsning på ett nationellt kunskapscentrum. Därutöver genomförs en satsning för att ytterligare stimulera cykling genom att 350 miljoner per år under perioden 2018–2020 avsätts till en elfordonspremie vid köp av cykel eller elmoped.

Investeringar i infrastruktur för cykel ger stor samhällsnytta

Trots stora samhällsvinster med cykling är det sällan den ges tillräckliga resurser för investeringar. Med tanke på att ca 10 procent av kortväga resor sker med cykel och då cykelvägsinvesteringar har stor samhällsekonomisk nytta måste tilldelningen till cykeltrafiken anses vara låg. Cykeltrafiken får endast några procent av de anslag stat och kommun varje år lägger på drift, underhåll och utbyggnad av vägnätet. Visserligen

har statens investeringskostnader för gång- och cykelinfrastruktur fördubblats sedan 2012–2013 men investeringsnivån är fortsatt förhållandevis låg jämfört med andra transportslag.

Studier har också visat att fler skulle välja att cykla om samhället satsade på ökad framkomlighet för cyklister. En studie från 2015 genomförd av Lunds universitet av cykelstaden Köpenhamn visar att det finns stora ekonomiska vinster för samhället med ökade investeringar i cykelinfrastruktur och cykelvänlig politik. I studien har hänsyn tagits till de fördelar cykeln har jämfört med bilen när det gäller bl.a. luftföroreningar, klimatförändringar, resväg, buller, väglitage, hälsa och trängsel. Studien visade att om man endast tittar på samhällets kostnader/nytta så kostar en kilometer med bil 0,15 euro, medan samhället tjänar 0,16 euro på varje kilometer som cyklas. För att utöka cykeltrafiken och stärka målarbetet för ett långsiktigt hållbart samhälle vill Vänsterpartiet på sikt öka statens anslag för cykelinvesteringar. Det krävs även ett tydligare nationellt ansvar för att utforma regelverket för cykelinfrastruktur. Under lång tid har cykeltrafiken haft en mycket låg prioritet delvis beroende på att cykeln inte betraktats som ett eget transportslag. Regeringen bör återkomma med förslag som stärker cykel som eget transportslag i trafikplaneringen. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Nationellt mål för ökad cykling

Cykelns andel av antalet resor varierar stort i landet. Av det totala antalet personresor i landet utgör cykeltrafiken mellan 7 och 10 procent. Om människor i allmänhet t.ex. skulle cykla lika mycket som man gör i Örebro, Umeå och Lund skulle antalet cykelresor i landet öka med 50 procent. Enligt Trast (Trafik för en attraktiv stad) är det möjligt att föra över 50 procent av alla bilresor under 3 km till cykel. Det finns således en stor potential för att få fler att använda cykel.

Samhället behöver anta höga ambitioner för ett ökat cyklande. Behovet är större än någonsin, p.g.a. miljö- och klimathot, för en snabb omställning till en ekologiskt hållbar transportsektor. För att nyttja cykelns många fördelar som transportmedel har Vänsterpartiet under lång tid hävdad behovet av att stärka det nationella perspektivet på transportsystemet i dessa frågor. Vänsterpartiet välkomnar därför att Sverige nu äntligen fått en nationell cykelstrategi men saknar en tydlig målsättning i strategin samt åtgärder för att nå ett sådant mål. Den nationella cykelstrategin bör innehålla ett nationellt mål om att öka cykelns andel av antalet personresor. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Gröna res- och transportplaner

Gröna res- och transportplaner innebär att t.ex. arbetsgivare, byggherrar och fastighetsägare tar ett helhetsgrepp om att resandet och godsleveranserna till och från den egna verksamheten ska bli mer hållbara. Det har både i Sverige och internationellt visat sig vara ett sätt att minska bil- och lastbilstrafiken till och från en verksamhet. Utvärderingar av införda gröna resplaner visar på goda effekter i form av exempelvis minskat bilresande och friskare personal.

I dag finns dock inga möjligheter för kommuner att ställa krav på att transportplaner upprättas vid nyetableringar. Redan i utredningen Bilen, biffen och bostaden (SOU 2005:51) föreslås att kommuner ska få denna möjlighet och det nämns ett antal exempel som skulle kunna ingå i en transportplan bl.a. tillgänglighet till kollektivtrafik, säkra cykelparkeringar och resepolicy.

I Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet (2017), som ett stort antal myndigheter tagit fram på regeringens uppdrag, föreslås att möjligheten om en lagstadgad rätt för kommuner att införa krav på gröna res- och transportplaner utreds.

Regeringen har i budgetpropositionen för 2017 aviserat en översyn om lagstadgad rätt för kommuner att införa krav på transportplaner i samband med nyetableringar.

Vänsterpartiet har under många år föreslagit att kommunerna ska ges möjlighet att ställa krav på transportplaner för att få mer hållbara resor och transporter. Inte minst ser vi stora vinster i detta för att öka cyklandet. Då regeringen ännu inte kommit med något konkret förslag på området, och inte heller aviserat något sådant i planerade skrivelser och propositioner, trots att ett flertal rapporter och utredningar lyft förslaget, ser vi behov av att riksdagen gör ett tillkännagivande i frågan så att det inte riskerar att ytterligare skjutas upp.

Regeringen bör återkomma med förslag på lagstadgad rätt för kommuner att införa krav på gröna res- och transportplaner vid nyetableringar och större ombyggnationer. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Ta hänsyn till cykeltrafiken vid två-plus-ett-väg

Staten har ett delat ansvar med kommuner att bidra till att det skapas cykelnät som knyter ihop kommuner. Det är därför nödvändigt att staten uppmärksammar cykeltrafikens behov vid anläggande av vägar. Trafikverket behöver t.ex. en tydligare gränsdragning för när investering ska göras i cykelinfrastruktur vid dragningen av två-plus-ett-vägarnas utbyggnad.

En två-plus-ett-väg är ett exempel på mötteseparering och innebär två körfält i ena riktningen och ett körfält i andra riktningen. Dessa vägar har ett flertal fördelar men innebär ofta försämrade framkomlighet för cyklister. Vid byggande av två-plus-ett-vägar bör alltid cykeltrafikanternas framkomlighet vara lika viktigt att beakta som trafiksäkerheten för bilister. Därför behöver riktlinjerna till Trafikverket göras tydligare gällande när insatserna ska göras för att åtgärda saknade cykellänkar i och med anläggande av två-plus-ett-väg. Cykeltrafikanternas framkomlighet ska alltid vara lika viktig att beakta som trafiksäkerheten för bilister vid byggande av två-plus-ett-vägar. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Stärk markåtkomst för fristående cykelleder

Cykeln har som tidigare nämnts stor potential att öka. Detta gäller både cykling som rekreation och som transportfordon. För att utnyttja dessa möjliga samhällsvinster bör hinder i lagstiftning undanröjas för att lämpliga investeringar i cykelleder ska kunna genomföras. I dag kan cykelvägar anläggas inom ramen för väglagen om de är att

betrakta som en del av väganordningar. Däremot kan en cykelled inte anläggas enligt väglagen om den helt saknar samband med allmän väg.

Vänsterpartiet anser att möjlighet även ska finnas för att säkra marktillgång för cykelleder som är av regionalt och nationellt intresse. I dag finns i många regioner och län intresse av att skapa cykelnät som binder ihop tätorter för att stimulera både arbetspendling och turism. För att skapa sträckningar som gör fristående cykelleder attraktiva utan allt för stora omvägar bör tillgång till expropriationsrätt även finnas för dessa anläggningar. Regelverket för cykling utreddes i Cyklingsutredningen (2012) som rekommenderade att kommuner skulle ges möjlighet att anlägga sammanhängande vandrings- och cykelleder. Slutbetänkandet Fossilfrihet på väg (2013) tillstyrkte ett sådant förslag.

Regeringen bör återkomma med lagändringsförslag som stärker expropriationsmöjligheten för att anlägga cykelleder. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Möjliggör medtagande av cykel vid resor med buss och tåg

Ett miljöanpassat samhälle måste målmedvetet arbeta för att undanröja hinder för hållbara transporter. Med ett ”hela-resan-perspektiv” skulle fler kunna välja cykeln som en del av resan till arbete och studier. För att öka möjligheterna att ta med cykeln inom kollektivtrafiken måste det bli möjligt att ställa detta krav på kommersiell trafik. Regeringen bör återkomma med förslag om ändring i kollektivtrafiklagen så att det blir möjligt att ställa krav på både upphandlad och kommersiell trafik så att resenärerna kan medta cykel. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

I dag har Trafikverket inga befogenheter att tvinga tågoperatörer att använda sig av tåg som kan medföra cykel. Vänsterpartiet anser att en ändring krävs inom detta område. Trafikverket bör få befogenhet att ställa krav på att tågoperatörer ska använda sig av tåg som kan medföra cykel där behov finns. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Cykelregler för säker och ökad cykling

För att öka resande och transporter med cykel krävs förutom infrastruktur att cykla på även trafikregler och planering som främjar att en sådan utveckling blir tillförlitlig och trygg. I ett tillkännagivande till regeringen 2015 beslutades att regeringen bör redogöra för regeländringar för att främja cykeltrafik i städer och inom ramen för detta pröva möjligheten till regeländringar för att göra det möjligt för cyklister över 15 år att använda körbana även i de fall där cykelväg finns. Regeringen tog 2017 fram promemorian Cykelregler som redogörelse för vissa möjliga regeländringar. Promemorian har sedan remitterats.

Vänsterpartiet anser att promemorian innehåller bra förslag men anser att de är för få och att skarpare förslag även behövs på området. Ett flertal remissinstanser har lyft förslag på ytterligare åtgärder för att främja cykling och inom kort kommer Trafikanalys att presentera förutsättningarna för, och konsekvenserna av, sänkt bashastighet i tätort.

Vänsterpartiet utgår från att regeringen kommer att lyssna in de förslag som kommit från remissinstanserna på promemorian samt förslag på åtgärder från Trafikanalys angående sänkt bashastighet i tätorter och återkomma till riksdagen med ett samlat förslag för att främja cykling genom förändrade regelverk inom trafiken.

Emma Wallrup (V)

Stig Henriksson (V)

Amineh Kakabaveh (V)

Yasmine Posio Nilsson (V)

Jens Holm (V)

Birger Lahti (V)

Håkan Svenneling (V)