

Motion till riksdagen 2012/13:T249

av **Siv Holma m.fl. (V)**

Cykeltrafik för miljö och hälsa

1 Innehållsförteckning

2	Förslag till riksdagsbeslut	2
3	Bakgrund.....	3
4	Öka investeringarna i infrastruktur för cykel	3
5	Mål för ökad cykling.....	4
6	Inrätta nationell cykelsamordnare	4
7	Bygg ut cykelparkeringar vid järnvägsstationer.....	4
8	Möjliggör medtagande av cykel vid resor med tåg och buss.....	4
9	Stimulera klimattramp till jobbet	5
10	Förändra trafikregler och hastigheter för ökad cykling	5
11	Ta hänsyn till cykeltrafiken vid två-plus-ett-väg.....	6

Fel! Okänt namn på

2 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige ska anta mål om att cykelns andel av antalet resor 2020 ska vara minst 20 procent.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att inrätta en nationell cykelsamordnare.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att återkomma med förslag om en ändring i kollektivtrafiklagen så att det blir möjligt att ställa krav på både upphandlad och kommersiell trafik så att resenärerna kan medta cykel.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad 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 det är berättigat och denna efterfrågan finns från resenärer.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utreda hur arbetsgivare och anställda genom ändrad beskattning kan gynnas för ökad arbetspendling med cykel.¹
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utreda möjligheten att tillåta väl avgränsade cykelfält/cykelbanor i motgående riktning på enkelriktad väg.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det lagliga skyddet bör stärkas genom att cyklister ges företräde framför bilar vid cykelöverfarter.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Vägverket bör få i uppdrag att utreda på vilket sätt cykelöverfarter kan göras säkrare och hur dessa kan få ett enhetligt utseende.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att hastighetsbegränsningen i blandad trafik i tätbebyggda områden inte bör överstiga 30 kilometer i timmen.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att cykeltrafikanternas framkomlighet vid byggandet av två-plus-ett-vägar alltid ska vara lika viktigt att beakta som trafiksäkerheten för bilister.

¹ Yrkande 5 hänvisat till SkU.

3 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 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 dessutom 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 i ungefär lika stor utsträckning av cykeln som transportmedel. Eftersom kvinnor dock har lägre tillgång till bil och lägre inkomster än män kan satsningar för en ökad cykeltrafik ändå ses som en jämställdhetsfråga inom trafikpolitiken.

Studier visar även att länder som har hög andel cykeltrafik har färre antal döda i trafiken än länder med låg andel cykeltrafik. 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 till exempel gälla att ta cykel till en kollektivtrafikplats i stället för att åka bil hela vägen. 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.

4 Öka investeringarna i infrastruktur för cykel

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 cykelvägsinvesteringar har stor samhällsekonomisk nytta måste tilldelningen till cykeltrafiken anses vara låg. Cykeltrafiken får ungefär 2 procent av de anslag stat och kommun varje år lägger på drift, underhåll och utbyggnad av vägnätet. En studie gjord av Vägverket visar att fler skulle välja att cykla om samhället satsade på ökad framkomlighet för cyklister. För att utöka cykeltrafiken och stärka målarbetet för ett långsiktigt hållbart samhälle vill Vänsterpartiet öka statens anslag för cykelinvesteringar. Se även vår motion för utgiftsområde 22 (2012/13:T479).

Fel! Okänt namn

5 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 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, på grund av miljö- och klimathot, för en snabb omställning till en ekologiskt hållbar transportsektor. Ett mål om att cykelns andel av antalet resor i Sverige till 2020 ska vara minst 20 procent bör antas. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

6 Inrätta nationell cykelsamordnare

För att stärka arbetet för att uppnå fastställd målsättning om ökad andel cykeltrafik bör det inrättas en nationell cykelsamordnare. Cykelsamordnaren ska ha till uppgift att samordna forskning och utveckling inom området cykeltrafik, vara aktiv och deltagande i infrastrukturplanering på nationell nivå och ansvara för relevanta utbildningar inom området m.m. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

7 Bygg ut cykelparkeringar vid järnvägsstationer

För att stimulera hållbara transporter som cykling till järnvägsstationerna krävs utbyggnad och förbättringar av cykelparkeringar. Vänsterpartiet anser att staten bör medfinansiera en utbyggnad av cykelparkeringar vid tågstationer med 50 procent. Vi planerar därför medel för detta ändamål under utgiftsområde 22 från 2014.

8 Möjliggör medtagande av cykel vid resor med tåg och buss

Ett miljöanpassat samhälle måste målmedvetet arbeta för att undanröja hinder för hållbara transporter. 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 kollektivtrafikla-

gen så att det blir möjligt att ställa krav på både upphandlad och kommersiell trafik så att resenärerna kan medta cykel. Detta bör riksdagen som sin mening 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 det är berättigat och denna efterfrågan finns från resenärer. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

9 Stimulera klimattramp till jobbet

Nästan hälften av alla bilresor i Sverige är kortare än 5 kilometer. Arbets- och tjänsteresorna utgör ungefär hälften av resorna. Ett sätt att stimulera människor att ställa bilen och ta cykeln till arbetet är att ge en cykel till de anställda. En möjlig åtgärd för att stimulera en sådan utveckling kan vara slopad arbetsgivaravgift och förmånsbeskattning för cykel i de fall där arbetsgivare stimulerar sin personal att ta cykel till arbetsplatsen. Regeringen bör utreda hur arbetsgivare och anställda genom ändrad beskattning kan gynnas för ökad arbetspendling med cykel. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

10 Förändra trafikregler och hastigheter för ökad cykling

Det finns idag en rad regler som inte är anpassade till cykeltrafiken. Reglerna är istället utformade med biltrafiken som norm. Genom detta försvåras ambitionen att öka andelen cyklande, eftersom reglerna blir hinder i strävan att göra cykeln till ett attraktivt transportmedel. I dag är dessutom trafiksäkerheten betydligt mer prioriterad för bilar än för cyklar.

Då cykeln är klassad som ett fordon kan det tyckas vara fullt logiskt att den inte kan köra mot enkelriktat. Men farten på cykeln och utrymmet den kräver gör att den har likheter med andra åkdon som har speciella regler, t.ex. skateboard och rullskridskor. Enkelriktade gator leder till att cykeltrafikanten får ta långa omvägar, vilket motverkar användning av cykel. Ett sätt att komma runt denna problematik är att tillåta att cykel körs mot enkelriktat, under förutsättning att det finns tydliga markeringar i gatan för cykelfältet. Självfallet är inte detta möjligt överallt där det är enkelriktade vägar, t.ex. på grund av vägbredd eller andra lokala orsaker. Vänsterpartiets uppfattning är dock att detta skulle vara möjligt på en mängd platser.

Fel! Okänt namn på

Regeringen bör utreda möjligheten att tillåta väl avgränsade cykelfält/cykelbanor i motgående riktning på enkelriktad väg. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Idag är huvudregeln att när en cykelled möter en vägled, så har biltrafiken förkörsrätt. Det finns få goda skäl att denna ordning ska vara rådande. När det gäller gående kontra biltrafik på ett övergångsställe har idag de gående företräde. Vänsterpartiet anser att det även bör gälla för cykelleder och cykelbanor. Det lagliga skyddet bör därför stärkas genom att cyklister ges företräde framför bilar vid cykelöverfarter. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Cykelöverfarter måste även bli säkrare genom t.ex. färgmarkering i gatan eller genom en särskild vägs skylt. Utformning av cykelöverfarter bör vara densamma över hela landet. Vägverket bör få i uppdrag att utreda på vilket sätt cykelöverfarter kan göras säkrare och hur dessa kan få ett enhetligt utseende. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

I så stor utsträckning som möjligt bör cyklister och bilar separeras, dvs. cykelbanor är det allra bästa alternativet. Det är även stora fördelar om man kan separera gående och cyklister från varandra. Där det inte är möjligt att separera bilar från cyklar är det lämpligt att cykelfält anläggs som en del av körbanan. För att öka trafiksäkerheten i blandad trafik krävs hastighetsbegränsningar. I blandad trafik i tätbebyggda områden bör hastighetsbegränsningen inte överstiga 30 km/tim. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

11 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.

En två-plus-ett-väg är ett exempel på mötesseparering 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 ska alltid cykeltrafikanternas framkomlighet vara lika viktigt att beakta som trafiksäkerheten för bilister. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Stockholm den 10 september 2012

Siv Holma (V)

Torbjörn Björlund (V)

Hans Linde (V)

Jens Holm (V)

Kent Persson (V)