

Motion till riksdagen 2009/10:T536

av Karin Svensson Smith m.fl. (mp)

Klimat, cykel och hälsa

1 Sammanfattning

Vi behöver ställa om samhället snabbt för att klara klimatet, det är alla överens om. Vi har max tio år på oss enligt FN:s klimatpanel för att undvika eventuella tröskeleffekter som är oreparerbara. Att öka cyklingens andel av persontransporterna är ett av de allra snabbaste sätten att minska utsläppen från denna sektor. Det enda som behövs är att ge cykeln högre prioritet så att det blir mer attraktivt att cykla och mindre attraktivt att köra bil.

I den här motionen försöker vi sätta in cykeln i dess sammanhang, det vill säga i stadsplaneringspolitiken. För vi måste sluta trafikplanera och istället börja stadsplanera. Allt hänger samman, precis som ekosystemet eller blodomloppet i våra kroppar. Blir det bättre för cykling, ja då cyklar vi mer. Blir det bättre kollektivtrafik, ja då åker vi mer kollektivt. Och samtidigt kör vi mindre bil, vilket faktiskt alla tjänar på, det är enormt samhällsekonomiskt lönsamt att ställa bilen hemma.

Det behöver också bli lättare att cykla på landsbygden. Löjligt korta bilresor finns i hela landet, inte bara i städerna, och de ska i första hand ersättas med cykel och gång.

Vi ser också en moderniserad och uppdaterad syn på bilen. Från att ha varit en symbol för frihet och oberoende har den istället blivit en symbol för motsatsen. För hur fri är man när det blir ett måste att köra bil överallt, när barnen inte kan ta sig till skolan på egen hand eller när den lokala affären stänger? När man är rädd för att vistas på gatorna för att trafiken känns otrygg eller när luften är så smutsig att den är farlig att andas?

Motionen är uppdelad i två delar. I den första kan du läsa om bilsamhällets framväxt och vilka problem det skapar. Dessa problem är grunden till de målsättningar Miljöpartiet har satt för hur mycket andelen transporter med cykel bör öka. Vi gör också en internationell utblick och målar upp en vision om hur det gröna cykelsmarta samhället kan se ut och organiseras, där vi tydligt kan se att målen är klart realistiska och på god väg att uppnås på andra håll i Europa. I del två återfinns alla våra politiska förslag i kort text.

Fel! Okänt namn på

Regeringen konstaterar i budgetpropositionen för 2010 att målet om att öka andelen resor med cykel inte nåtts. Vi vill med denna motion visa på ett antal konkreta åtgärder som kan vända utvecklingen, både för klimatet och för folkhälsan.

2 Innehållsförteckning

1	Sammanfattning.....	1
4	Inledning.....	9
5	Bilen som norm i samhällsplaneringen.....	10
6	Cykelns möjligheter – för hälsan, jämställdheten och klimatet	12
6.1	Klimatsmart är mänskligt och barnanpassat	12
6.2	Den smarta staden.....	14
6.3	Den jämställda staden.....	16
6.4	Den hälsosamma staden.....	17
6.5	Goda exempel.....	18
6.6	Löjligt korta bilresor.....	19
7	Vad behöver göras?	20
7.1	Mätbara mål en nyckel till framgång.....	20
7.2	Cykeln måste prioriteras	21
7.3	Minska bilytan till förmån för cykeln	22
7.4	Öka tryggheten för oskyddade trafikanter	23
8	Vem har ansvaret?	25
9	Miljöpartiets förslag	26
9.1	Gör cykeln till norm i samhällsplaneringen.....	26
9.2	Cykelvägar, cykelbanor och cykelfält ska in i kommunens översiktsplan.....	26
9.3	Genomför den nationella cykelstrategin	26
9.4	Tydliga mål och uppföljning	27
9.5	Cykelbokslut.....	27
9.6	Vägverkets regleringsbrev som styrmedel.....	27
9.7	Öronmärk pengar till cykelinfrastruktur och bidrag till kommuner.....	28
9.8	Obligatoriska cykelboxar och förbud av långa lastbilar i storstäder	28
9.9	Se över lagstiftningen	29
9.10	Enkelriktat, väjningsplikt och zebalag.....	29
9.11	Inför grön våg anpassad för cyklister.....	30
9.12	Bygg billigare cykelbanor.....	30
9.13	Inför bilfri zon kring skolor	31
9.14	Maxhastighet 30 km/h där det finns oskyddade trafikanter	31
9.15	Vägverket får i uppdrag att ta fram en strategi för säkra gång- och cykelvägar i anslutning till alla skolor senast 2015	32
9.16	Reseavdraget gynnar bilresor	32
9.17	Möjliggör lokal förvaltning av trängselavgifterna	32
9.18	Förmånsbeskattning som gynnar bilisten.....	33
9.19	Ta bort bilparkeringar för att öka cykelns framkomlighet	33
9.20	Gratis parkeringsplats för bilar ska alltid beskattas	34
9.21	Kommunal parkeringsavgift på arbetsparkering	34
9.22	Felparkerade bilar	35

Fel! Okänt namn på

9.23	Arbetsgivarens roll.....	35
9.24	Resepolicy för myndigheter och statliga bolag	36
9.25	Kommunala parkeringsbolag med helhetsgrepp	36
9.26	Inte en krona – inte en euro till klimatstörande investeringar.....	37
9.27	Gör Gotland till cykelö	37
9.28	Kom ihåg cykelbanan vid byggande av två-plus-väg	38
9.29	Cykeln i kollektivtrafiken	38
9.30	Prioritera motorfordon vid bristande efterlevnad av trafikregler	38

3 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att cykeln och kollektivtrafiken bör bli norm i kommunal planering, med prioritering av kollektivtrafik ifall konflikter mellan dessa uppstår.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Boverket bör utfärda en rekommendation för kommunernas detaljplanering med miniminorm för cykelparkeringar vid nyetablering av bostäder och för arbetsplatsparkering.¹
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag om en förändring i plan- och bygglagen som tydliggör att kommuner ska ta in planeringen av cykelbanor i översiktsplanen.¹
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att föreslagna åtgärder i Vägverkets nationella cykelstrategi bör genomföras.
5. Riksdagen beslutar att fastställa ett mål för att 50 % av arbetspendlingen i tätorter ska ske med cykel senast 2020.
6. Riksdagen beslutar att fastställa ett mål för att 25 % av antalet persontransporter ska ske med cykel senast 2020.
7. Riksdagen beslutar att fastställa ett mål för att antalet allvarligt skadade cyklisterna ska mer än halveras jämfört med i dag senast 2020.
8. Riksdagen beslutar att fastställa ett mål för att minst 80 % av landets cyklisterna ska känna sig trygga i trafiken senast 2020.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att kommuner och myndigheter ska införa cykelbokslut för att visa hur mycket av resurserna som används till cykelåtgärder.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ändra Vägverkets regleringsbrev så att detaljerade och mätbara mål om att öka cyklismen införs med krav om återrapportering.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att öronmärka 2,6 miljarder kronor under hela budgetperioden 2010–2012 för investeringar i säkra gång- och cykelvägar.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa ett statsbidrag på 50 % av kostnaderna till kommuner som delfinansiering av cykelåtgärder.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Vägverket i förordning om lokala trafikföreskrifter bör föreslå en tillbakadragen stopplinje vid varje signalreglerad korsning där cykeltrafik är tillåten.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag om förbud mot lastbilar som är längre än 10 meter i centrum av alla större städer, enligt modell från Göteborg.

Fel! Okänt namn på

15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag om att förbjuda mopeder och andra mindre motorfordon på cykelbanor.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en översyn av plan- och bygglagen samt trafik- och parkeringslagstiftningen med utgångspunkt i cyklisternas behov samt ur ett klimatperspektiv.¹
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör föreslå hur lagstiftningen KAL 1954 kan kompletteras med en miljöaspekt för att möjliggöra en mer offensiv parkeringspolitik.
18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag om att möjliggöra cykeltrafik i motsatt riktning på enkelriktade gator med en hastighet upp till 30 km/h.
19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag om att bilar bör väja för cyklister då cyklisten färdas på huvudled.
20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag om att bilister bör väja för cyklister vid övergångsställen med cykelbana, och inte bara för fotgängare.
21. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en ansvarig myndighet bör utfärda rekommendationer för hur man i tätort ska kunna utforma en grön våg anpassad efter cyklister, dock med prioritet av kollektivtrafik om en konflikt uppstår.
22. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen genom Vägverkets regleringsbrev bör tydliggöra att cykelbanor ska ha hårdgjord yta men inte behöva dimensioneras för att klara 12 ton.
23. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Boverket bör utfärda rekommendationer om bilfria zoner kring alla skolor med självklart undantag för skjuts av funktionshindrade och nödvändiga transporter för kommunernas detaljplanering.¹
24. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Vägverket bör utfärda en maxhastighet på 30 km/h i tätbebyggda områden med oskyddade trafikanter.
25. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Vägverket bör ges i uppdrag att ta fram en plan för att grundskolor ska ha fungerande och trygga gång- och cykelbanor till och från skolan senast 2015.
26. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ändra reseavdraget så att det blir avståndsbaserat och oberoende av färdmedlet.²

Fel! Okänt namn på

27. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma till riksdagen med förslag om att trängselavgifter från landets storstäder kan förvaltas lokalt för att möjliggöra en grundlagsändring i denna fråga.³
28. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ändra förmånsbeskattningen så att drivmedel som betalas av arbetsgivaren inte blir billigare än om en privatperson gör motsvarande tankning med skattad inkomst.²
29. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Boverket bör utfärda rekommendationer för kommunernas detaljplanering om att bilars kantparkeringar bör tas bort så att utrymmet kan användas för kollektivtrafik eller cykeltrafik.¹
30. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag om att införa förmånsbeskattning när arbetsgivaren tar på sig kostnaden för en parkeringsplats som arbetstagaren annars skulle ha betalat.²
31. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör undersöka möjligheterna till lagändring så att utrymme skapas för kommuner att ta ut en avgift för parkering av fastighetsägare, enligt brittisk eller australiensisk modell.³
32. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag om en förändring i parkeringslagstiftningen så att ett felparkerat fordon får flyttas efter ett dygn om övriga förutsättningar för flyttning är uppfyllda.
33. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag om en förändring i parkeringslagstiftningen så att en möjlighet införs att under vissa särskilda förutsättningar använda mekaniska anordningar för att låsa fast ett fordons hjul, s.k. klampning.
34. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att arbetsgivare bör få lov att skattefritt subventionera inköp av en cykel, i likhet med inköp av gymkort.²
35. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en resepolicy som gynnar klimatsmart resande för samtliga statliga myndigheter och statsägda bolag.
36. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att riksdagen och regeringen bör vara ett föredöme i fråga om att öka andelen resor med cykel, och för att underlätta detta bör bättre parkeringsmöjligheter för cykel ordnas i anslutning till både Rosenbad och Riksdagshuset.
37. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att underlätta för kommunerna att införa parkeringsbolag som sköter både bil- och cykelparkeringen, och där bilparkeringen finansierar cykelparkeringen.

Fel! Okänt namn på

38. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att de medel som i dag planeras för att utvidga kapaciteten för flyg-, person- och lastbilstransporter bör överföras till investeringar som underlättar för klimatvänliga transporter av människor och gods – inte en krona till för klimatförstörande investeringar.
39. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Rikstrafiken vid upphandlingen av Gotlandstrafiken bör ställa krav på säker och trygg bilparkering i Nynäshamn och Oskarshamn och därmed uppmuntra till att lämna bilen på fastlandet.
40. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Vägverket eller kommuner inte ska ta bort någon cykelväg eller cykelbar vägren utan att ersätta den med en ny likvärdig eller bättre väg.
41. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag om ändring i kollektivtrafiklagen så att det blir obligatoriskt att ställa krav vid upphandlingen så att resenärerna ska kunna ta med sig cykeln i kollektivtrafiken, i den mån det inte tränger ut resenärer, och att det ska tillhandahållas säkra och väderskyddade cykelparkeringar.
42. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag om krav vid upphandlingen av interregional trafik så att resenärerna ska kunna ta med sig cykeln i kollektivtrafiken, i den mån det inte tränger ut resenärer, och att det ska tillhandahållas säkra och väderskyddade cykelparkeringar.
43. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det i Jernhusens regleringsbrev bör införas att det ska finnas bra och säkra cykelparkeringar på tågstationer för att underlätta kombinationen av cykel och tåg.
44. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det i regleringsbrev för Rikspolisstyrelsen bör göras gällande att bristande efterlevnad av trafikregler bör prioriteras högre när det gäller motorfordon än cyklar, med anledning av att motorfordon utgör en större fara för andra trafikanter.⁴

¹ Yrkandena 2, 3, 16, 23 och 29 hänvisade till CU.

² Yrkandena 26, 28, 30 och 34 hänvisade till SkU.

³ Yrkandena 27 och 31 hänvisade till KU.

⁴ Yrkande 44 hänvisat till JuU.

4 Inledning

Klimatet är vår generations absolut största utmaning. Vi har ungefär åtta till tio år på oss att ställa om samhället, enligt IPCC, FN:s internationella klimatpanel, annars befarar man att så kallade tröskeeffekter kan inträffa då det gått så långt att utvecklingen inte går att backa. I detta arbete behöver vi använda oss av alla åtgärder som kan minska våra utsläpp. Mycket fokus i debatten handlar om de stora systemen som handel med utsläppsätter eller att införa en global koldioxidskatt. Vid klimatmötet i Köpenhamn i december 2009 ska världens länder enas om ett nytt avtal, hur vi går vidare efter Kyoto. Utmaningarna är stora. Åtgärderna är för många människor diffusa och svåra att ta till sig.

Det är lätt att glömma att en stor del av utsläppen kommer från vårt vardagsliv, från maten vi köper, från vår värme- och elproduktion och framför allt från våra transporter. Denna motion handlar om vad vi kan göra i Sverige för att uppmuntra fler att cykla. Fokus ligger på hur vi kan ställa om våra vardagsresor till att bli smartare. Det övergripande syftet är klimatet. Vi måste genomföra alla åtgärder, framför allt de snabba. Att ställa bilen hemma och ta bussen eller cykeln är en omställning man kan göra över en natt. Men då krävs att man vågar prioritera utbyggnad av cykelbanor på bekostnad av bilars körfält och parkeringar. Potentialen är stor eftersom många bilresor är korta. I Sverige är cirka 30 procent av antalet bilresor kortare än 3 km och hälften är kortare än 5 km. Fortfarande lägger vi stora summor pengar på att bygga nya vägar i Sverige medan mindre än en procent av satsningarna går till cykelinvesteringar.

Hälsoargumenten talar sitt tydliga språk för ökad cykling. Idag ger varje satsad krona cirka 11 kronor tillbaka i förbättrad hälsa. Varje år kostar fetma och inaktivitet samhället ungefär 20 miljarder kronor. Trots att vi vet detta bygger vi samhällen som skapar stillasittande människor – barn som inte kan röra sig fritt till skola och aktiviteter utan måste köras av sina föräldrar överallt. Vi som lever i ett samhälle byggt för bilen måste se med nya ögon på de strukturer som vi har skapat, och försöka ta oss ur dem. Bilsamhället är inte längre modernt och framtidsinriktat, snarare är det omodernt och klimat-osmart.

Även privatekonomin, framför allt i kristider, är ett gott skäl för att cykla. Cykelinvesteringen på några tusen är vad bilen kostar under ungefär två månader. I en ekonomisk kris reagerar män och kvinnor på olika sätt, som exempel kan nämnas att kvinnorna väljer att sälja bilen först om de kan, medan männen väntar till sist. Undersökningar visar också att kvinnor och män har olika resmönster, och att kvinnor betydligt mer än män både cyklar och åker kollektivt. En satsning på ökad cykling är en satsning på jämställdheten.

Trots att forskning som visar på cyklingens potential för klimatet, för hälsan och därmed för samhällsekonomin händer väldigt lite. Cyklingen minskar till och med i Sverige. Det framstår tydligt att cyklingen sällan prioriteras när det väl gäller. Alltför lite pengar avsätts i förhållande till bilen, som både

Fel! Okänt namn på

historiskt och nu i modern tid sätts på piedestal av såväl politiker som planerare.

Vi behöver nya styrmedel så att det blir attraktivt för människor att ställa bilen och ta cykeln, gärna kombinerat med att gå och åka kollektivt. Vi behöver samhällen som bygger på närhetsprincip snarare än externa köpcentrum ute längs motorvägarna. Och vi behöver se över de lagar som reglerar trafiken så att de är ändamålsenliga ur klimat- och cykelperspektiv. Det är dags att vi tar upp kampen för en ny modern cykelpolitik som på allvar kan mäta oss med andra länder ute i Europa, och för det krävs modiga politiker.

5 Bilen som norm i samhällsplaneringen

Idag har i genomsnitt varannan person en bil i Sverige. Bilinnehavet ökar för varje dag och om dagens ökningstakt håller i sig kommer vi om tjugo år att ha det bilinnehav som USA har idag (0,77 bilar per person)¹. Bilägandet utvecklas dock olika i olika samhällsgrupper. I Sverige blir det allt vanligare med hushåll som har två eller flera bilar, samtidigt som det blir allt vanligare med hushåll som inte har någon bil.

USA är ett skräckexempel utifrån ett klimat- och hälsoperspektiv. Knappt tre procent av det totala antalet persontransporter på land består av kollektivtrafik, vilket framför allt beror på att det amerikanska samhället är uppbyggt ifrån bilen. De flesta städer saknar stadskärna, vilket gör dem direkt olämpliga för buss- eller spårtrafik. Anmärkningsvärt är att dessa städer trots allt inte är de bästa ens för bilister. Resvaneundersökningar har visat att de stadsstrukturer som upplevs som smidigast att köra bil i inte är de städer där man har verkat för en god framkomlighet för bilismen, utan tvärtom². För att vägarna inte ska korka igen krävs en fungerande kollektivtrafik. Los Angeles, en stad utformad utifrån bilismen, är exempelvis känd för sina bilköer och väldigt svår att köra bil i.

Etableringen av externa köpcentra leder till ett ökat transportbehov, och därmed en ökad klimatpåverkan. En studie i Linköping pekar på att trafikarbete med bil för dagligvaruinköp kan öka med femtio procent i samband med att externhandel byggs ut³. Mellan åren 1980 och 2000 mer än fördubblades antalet externa etableringar⁴. År 2004 planerade drygt var tredje kommun för en expansion av externhandel⁵. Denna utveckling motverkar visionen om att minska de tvungna resorna. Korta avstånd till service ökar möjligheterna att gå och cykla, därför behöver nyetableringen av externa köpcentra avstanna. I både Danmark och Norge finns en restriktiv lagstiftning mot nyetablering av externa köpcentra.

¹ "Handbok för bilsnål samhällsplanering", Lunds kommun, december 2005, s 14.

² "Handbok för bilsnål samhällsplanering", Lunds kommun, december 2005, s 15.

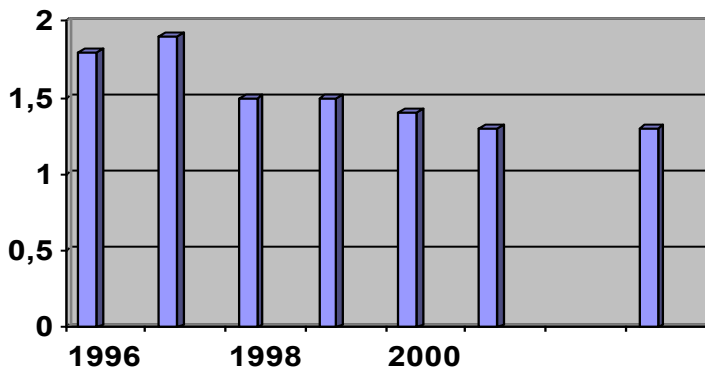
³ "Strategi för minskat transportberoende", MVB (Miljövärdsberedningen) 2006:2, s 35.

⁴ "Strategi för minskat transportberoende", MVB 2006:2, s 34.

⁵ "Strategi för minskat transportberoende", MVB 2006:2, s 34–35.

Diskussionen om olika transportsätts förutsättningar måste innehålla en viktig aspekt, nämligen att det svenska samhället i grunden är byggt med bilen som utgångspunkt. USA sågs som en förebild och Sverige var länge biltätast i Europa. Innan bilsamhällets framväxt färdades människor med häst och vagn, till fots eller med cykel. På 1950-talet var cykeltrafikens andel fem gånger så stort som idag. Ungefär samtidigt slog idén igenom om att bilarna skulle ta över. Detta ansågs vara det moderna samhället och många vägar och gator byggdes för långt fler fordon än vad som senare kom att trafikera dem. Ett sådant exempel är Slussen i Stockholm. Man var då inte lika medveten som idag om de problem som bilismen för med sig i form av buller, hälsorisker, klimat- och partikelutsläpp, barriäreffekter med mera. Den då moderna bilanpassade staden har kommit att bli den osmarta omänskliga staden. Effekten på cykeltrafikens andel av transporter de senaste tio åren syns i tabell 1 nedan. Från 1996 har de successivt minskat från 2,0 procent till 1,3 procent 2005–2006. Det verkar som att minskningen avstannat under den senare perioden, men statistiken för resor med cykel är bristfällig och därmed är det svårt att utläsa tydliga tendenser.

Tabell 1. Transportarbete per person och dag fördelat på färd sätt (i km)



Källa: SIKÅ.

I avhandlingen "Bilsamhället" redogör Per Lundin för hur bilen kom att få den plats i samhället som den har idag. Han menar att ingen ställde sig frågan om det verkligen var ett bilsamhälle vi ville ha. Alla antog att det var den enda möjliga vägen att modernisera och utveckla samhället. De trafiktekniska experterna fick makten över problemformuleringen och politiken kapitulerade och gjorde, något oreflekterat, experternas förslag till sina egna.

Den enda förebilden var den amerikanska med väl tilltagna parkeringsytor och separering mellan bilar och andra transportslag. Den gamla stadsbyggnadsplanen kunde, om den blev kvar, *bilda öar i trafikledernas, parkeringsområ-*

Fel! Okänt namn på

*denas och den glesa bebyggelsens hav*⁶. Detta ansåg exempelvis Sig Nordqvist, civilingenjör med stort inflytande över den svenska trafikplaneringen. Nordqvist gjorde studiebesök i USA och kom hem fullastad med argument för att Sverige borde välja samma väg. Han är en av dessa experter som fick ett helt avgörande inflytande över utvecklingen till ett bilsamhälle.

Den oplanerade och explosionsartade ökningen av antalet bilar ledde till ökad trängsel och fler olyckor. Svaret kom att bli parkeringsnormer och trafikseparering. Bara under 1950-talet steg bilinnehavet från en bil på 36 personer till en bil på 13 personer. Sverige hade då högst biltäthet i Europa.

I samhällsdebatten rådde konsensus om att massbilismen orsakade trängsel och säkerhetsproblem, men ingen visste riktigt hur detta skulle lösas. Okunskapen och osäkerheten hos de etablerade makthavarna gjorde att trafikexperterna med USA som förebild fick stort inflytande. Bilentusiasterna var dessutom, precis som idag, mycket välorganiserade. Kungliga Automobilklubben (KAK), Motormännens Riksförbund och Motorförarnas helnykterhetsförbund påverkade utvecklingen kraftigt tillsammans med bilindustrin, oljebolag och vägentreprenörer. I den statliga utredningen *Vägplan för Sverige* som antogs 1958 blev dessa grupperns åsikter tydligt till politik. Fler och fler fick råd att skaffa bil och arbetarrörelsen drev under andra halvan av 1950-talet att varje arbetarfamilj skulle ha råd att äga en bil.

I Sverige är det framförallt två saker som är orsaken till det bilorienterade samhälle vi har idag, parkeringsnormerna och trafiksepareringen, som med stor kraft slog igenom och som gav bilen kraftigt företräde och försprång framför andra transportslag.

6 Cykelns möjligheter – för hälsan, jämställdheten och klimatet

6.1 Klimatsmart är mänskligt och barnanpassat

Ett klimatsmart samhälle är också mänskligt. Där får människor företräde framför bilar. Det som behövs i det vardagliga livet finns i närområdet och gör att det går att cykla och gå dit. Det skapar också sociala mötesplatser. Detta i kombination med en bekväm och snabb kollektivtrafik gör att bilen bara används när den verkligen behövs. Därmed ökar både trafiksäkerheten och barns rörelsefrihet.

Idag består 10–20 procent av ytan i en genomsnittlig svensk stad av infrastruktur för person- och godstransporter, och vägarna står för den allra största delen⁷. Att använda en större del av denna yta till kollektivtrafik och cykel är

⁶ Lundin, Per, *Bilsamhället – Ideologi, expertis och regelskapande i efterkrigstidens Sverige*, Stockholmia förlag, Stockholm 2008, s. 19.

⁷ ”Handbok i bilsnål samhällsplanering”, Lunds kommun, december 2005, s. 21.

Fel! Okänt namn på

inte bara klimatsmart. Mark kan också frigöras för exempelvis bostäder, parker och lektytor för barn.

Få barn har en säker och trygg skolväg för gång och cykling. Undersökningar visar att endast cirka hälften av barnen mellan 7 och 12 år har tillgång till ett säkert och tryggt vägnät för gång till skolan. För cykling var andelen mindre, mellan 3 och 36 procent. Internationellt finns det många exempel på hur man genom fartdämpande åtgärder har lyckats vända negativa trender i gång och cykel till skolan, till och med i miljöer som klassats som mycket farliga för barn⁸.

Många föräldrar skjutsar av olika skäl sina barn till och från skolan. Trafikvanorna har förskjutits mer och mer mot bilen, och många föräldrar är med rätta oroliga över trafiksituationen på väg till och kring skolan. I undersökningar har det visat sig att cirka 90 procent av trafiken i närheten av skolor utgörs av föräldrar som skjutsar sina barn till skolan. Denna negativa spiral leder till en ständigt försämrad trafiksituation, ökade klimatutsläpp och partikelutsläpp, buller men framför allt sämre hälsa och mindre vardagsmotion för barnen. Barn som får möjlighet att röra sig i vardagen är friskare, orkar mer och har bättre inlärningsförmåga. Fysisk aktivitet varje dag minskar risken för diabetes och övervikt samt hjälper till att bygga upp ett starkt skelett. Fysisk aktivitet bidrar också till ett ökat välbefinnande, självförtroende och ger bättre kondition. Alla dessa faktorer har idag en negativ utveckling som enkelt kan vändas genom nya vanor.

En resväg på 2 km tar cirka 8 minuter att cykla och 20 minuter att gå för ett barn. Genom att gå till skolan får barnen också möjlighet att lära känna sin närmiljö. Att skjutsa sitt barn överallt begränsar barnets rörelsefrihet eftersom det blir beroende av föräldrarnas tid och tillgång till bil. Många bilresor är korta. I Sverige är cirka 30 procent av antalet bilresor kortare än 3 km och hälften är kortare än 5 km. Om man byter ut alla bilresor under 2 km mot cykel eller gång skulle vi på ett år spara 130 miljoner liter bensin och utsläppen av koldioxid skulle minska med 300 000 ton⁹.

Ett projekt i Göteborg, På egna ben, har låtit skolor tävla om vem som kan få flest elever att gå och cykla till skolan. Det har varit mycket framgångsrikt och både barn och föräldrar är nöjda. Barnen promenerar eller cyklar tillsammans och får möjlighet att prata en stund innan skoldagen börjar. Dessutom får de gratis motion, vilket spelar stor roll för hälsan och för inlärningen i skolan. Trafikkontoret som står bakom projektet har också utformat studiematerial som ska bidra ytterligare till hållbara resvanor¹⁰.

Ett liknande projekt har också genomförts i Linköping. 18 skolor och 2 500 elever deltog. Bilskjutsandet minskade med 40 procent bland de 15 procent som normalt skjutsar sina barn till skolan. Det innebär 150 utblivna bilister till skolan och en besparing på 3,3 ton koldioxid under en tvåmånadersperiod¹¹.

⁸ Mail från Johan Faskunger, fil dr Fysisk aktivitet & hälsovetenskap.

⁹ Vägverkets rapport "Tryggt och roligt med vandrande skolbuss".

¹⁰ www.paegnaben.se.

¹¹ Vägverkets hemsida www.vv.se.

Fel! Okänt namn på

Vandrande skolbussar är ett framgångsrikt sätt att få barnen att promenera till och från skolan tillsammans i grupp och med någon av barnens förälder. Alla som vill kan delta men det lättaste är om barnen bor i samma område eller på vägen till skolan, samt att de har samma tider i skolan. Antingen hämtar gruppen upp barnen hemma eller så bestämmer man en fast mötesplats. De skolor som har testat rekommenderar att fem familjer går samman och på så sätt ansvarar för en skoldag var i veckan¹².

Många barn har också flera idrotts- och kulturaktiviteter i veckan som innebär skjutning. Ett positivt exempel kommer från tjejfotbollslaget Boo FF som numera cyklar till de flesta matcher och träningar. I genomsnitt cyklar varje tjej mellan 6 och 8 km till träningarna två gånger i veckan. De gånger de måste köra bil samåker de och packar bilarna ordentligt fulla. Föreningen samarbetar med företaget Respect som hjälper företag och organisationer att minska sin klimatpåverkan och är troligtvis landets första "klimatneutrala" ungdomsfotbollslag¹³.

6.2 Den smarta staden

En snabb utblick visar tydligt hur framtidens städer ser ut. Cyklingen ökar kraftigt i nästan alla storstäder. Cyklandet har ökat med 35 procent i New York City mellan 2007 och 2008 och med 75 procent från år 2000, dock från en låg nivå. Stadens mål är att dubbla antalet resor med cykel till 2015 och tredubbla till 2020¹⁴. I Köpenhamn görs sedan länge ett strategiskt arbete för att öka andelen cyklister och samtidigt minska biltrafiken. Och det har lyckats. År 2006 cyklade 36 procent av dem som skulle till jobbet, en ökning från 31 procent år 1995. Målsättningen är att Köpenhamn ska bli världens bästa cykelstad och att minst 50 procent av arbetsresorna ska ske med cykel år 2015¹⁵.

I många andra städer i Europa har man liknande mål och gör stora satsningar. Cykeltrafikens andel ligger på runt 12 procent i Sverige, på 50-talet var den ungefär fem gånger större. I vissa holländska städer ligger cyklandet på runt 25 procent av transportererna. Groningen i Nederländerna är en stad med 185 000 invånare där 57 procent av personresorna är med cykel¹⁶. Det är ingen tillfällighet, utan beror på medveten planering och målstyrning.

Vi har mycket att lära från städer ute i Europa. Det handlar bland annat om att andra europeiska städer inte anpassat sina medeltida stadskärnor efter bilen, vilket underlättar för gång, cykel och kollektivtrafik. Skillnaden i ambitionsnivå mellan städer i Sverige är också stor. Göteborg har lanserat kampanjen "Nya vägvanor" som vill få resenären att tänka alternativ till bilen. Enligt Göteborgs stad skulle en enda bortvald bilresa leda till 10 procent

¹² Vägverkets rapport "Tryggt och roligt med vandrande skolbuss".

¹³ Svenska Dagbladet 2 juli 2009.

¹⁴ www.washingtonpost.com, maj 2008.

¹⁵ Rapport Miljömetropolen – vores vision CPH 2015, www.tmf.dk/miljometropolen.

¹⁶ [http://en.wikipedia.org/wiki/Groningen_\(city\)](http://en.wikipedia.org/wiki/Groningen_(city)).

mindre trängsel i staden. Detta i kontrast till Stockholm som minskat sina anslag till utbyggnad av cykelbanenätet från 120 miljoner om året till 18,5 miljoner år 2009¹⁷.

Begrepp som borde utredas och eventuellt tas in i trafiklagstiftningen är cykelgata och lågfartsgata för blandtrafik där cykeltrafiken har prioritet. Den gemensamma nämnaren för framgångsrika cykelstäder är att politikerna har vågat satsa, och prioritera. Det handlar också om att föra in nya kostnader i kommunbudgeten som man inte haft förut. En sådan är säkra och väderskyddade parkeringar som efterfrågas av många. Avsaknad av detta är ett viktigt skäl till att många inte cyklar. Man vågar helt enkelt inte lita på att cykeln står kvar när man kommer ut.

En viktig regel för att cykelparkeringen ska bli attraktiv och användas är att den ligger nära slutmålet, exempelvis tågstationen eller mataffären. Det finns olika varianter av cykelparkeringar. En är en box där man kan låsa in cykel, hjälm, regnkläder med mera. Den är relativt kostsam och tar mycket plats. I Holland och Danmark är cykelförvaring i parkeringshus vanligt förekommande. Ofta kombineras det med service i samma byggnad. Många äldre tågstationer har möjlighet till den här typen av förvaring eftersom man ofta har en del byggnader som inte längre används. Det kräver dock ett stort kundunderlag för att vara effektivt. Lund är den enda stad i Sverige som hitintills har en liknande parkering vid sin tågstation.

Två i sammanhanget intressanta processer pågår parallellt i Sverige idag. Den ena är en allt högre grad av urbanisering där allt fler människor lämnar landsbygden till förmån för stadens utbud av framför allt arbete. Den andra är stadsutglesning som innebär att städerna sprider ut sig med bebyggelse, externa köpcentrum och villamattor som ofta kräver bil för att transporterna sig.

För att få till den smarta staden måste kollektivtrafiken fungera. För detta krävs ett underlag där människor inte bor alltför utspritt över stora områden. För att cyklingen ska fungera krävs ett samhälle som skapar närhet mellan bostad, arbete och service. Här är det viktigt att det finns sammanhängande cykelstråk mellan bostadsområden, centrum och affärer, och framför allt i områden där det vistas mycket barn.

I den bästa av världar fungerar också kombinationen kollektivtrafik och cykel så att den sammanhållna resan till arbetet kan börja med cykel, fortsätta på pendeln och därefter avslutas med cykel. Väl framme tillhandahåller arbetsgivaren en väderskyddad och säker cykelparkering. För att människor ska göra det här valet behövs ett nytt ”mindset” där man ser cykeln istället för bilen som första val när det gäller korta resor.

Men det räcker inte att satsa på cykelinfrastruktur och kollektivtrafik för att få bilister att byta transport sätt. Man måste samtidigt sända en tydlig signal från samhället om vad som är önskvärt och använda sig av olika typer av styrmedel. Exempel på detta är trängselavgifterna i Stockholm och höjda avgifter på bilparkeringar. Man måste också öka attraktiviteten i cyklandet. Genom att se till att snöröjningen fungerar på cykelbanorna på vintern, ha bra

¹⁷ SvD 09-08-15, ”Livsfarligt att cykla i City”.

Fel! Okänt namn på

halkbekämpning och belysning kan man minska de stora säsongsvariationer som i hög grad kännetecknar cyklingen. Hög tillgänglighet på service är ytterligare ett viktigt instrument. Vid stora knutpunkter är det utmärkt med en serviceanläggning för cyklar. Även offentligt finansierade pumpar fyller en viktig funktion runt om i staden.

Den generella komforten avgörs i stor utsträckning av den mängd buller och avgaser man som cyklist utsätts för. För att öka komforten är det viktigt att hålla bilars hastigheter nere och minska mängden stora lastbilar och öka tryggheten genom att planera korsningar för cyklister samt tydligt visa i det offentliga rummet att man prioriterar cyklars framkomlighet före bilars.

6.3 Den jämställda staden

Män och kvinnor transporterar sig på olika sätt. Män åker generellt mer bil än kvinnor, och de åker också längre. Kvinnors resmönster omfattar ofta en kombination av cykel och kollektivtrafik¹⁸. Forskare vid VTI har tittat på detta och kommit fram till att bilen fortfarande är en manlig arena. Många förklaringar pekar på kvinnans fortsatta roll som huvudsansvarig för barn och hem. Hon arbetar ofta närmare hemmet än mannen. Män och kvinnor är lika medvetna om bilens negativa aspekter men flera studier visar att kvinnor har större förståelse för miljö- och trafiksäkerhetsaspekter. De tar också lättare till sig argument som är kritiska till bilismen¹⁹. Detta är en viktig aspekt att ta hänsyn till i stadsplaneringen.

En Sifundersökning som Stockholm City gjorde i maj 2008 visade att det främst är kvinnor mellan 30 och 40 år som är benägna att ändra livsstil för att minska sina utsläpp av klimatgaser. Stockholms stad har haft ett projekt om att ”Konsumera smartare” som visar att männen släpper ut cirka 70 procent och kvinnorna 30 procent av de totala utsläppen. Den huvudsakliga orsaken är att män tar bilen till jobbet och flyger mer än kvinnor²⁰. Detta visar sig också i reseavdragen som utnyttjas till två tredjedelar av män, vilket innebär att männens bilåkande subventioneras med ungefär 14 miljarder kronor varje år.

Vi anser att kvinnors prioriteringar borde märkas mer i stadsplaneringen. En satsning på förbättrad cykeltrafik är också en satsning på ökad jämställdhet. Men det är också en satsning på ökad rättvisa. För om man granskar siffrorna som visar att bilinnehavet i landet ökar, ser man också att andelen hushåll med fler än en bil ökar, och andelen hushåll utan bil ökar. Att lägga majoriteten av infrastruktursatsningarna på de människor som kör bil är alltså en satsning på ökad orättvisa, på ökad ojämställdhet och på ökade klimatutsläpp.

¹⁸ Vägverkets Nationell strategi för ökad och säker cykeltrafik (2000:8) s. 8.

¹⁹ www.vti.se, sammanfattning av Män och kvinnor i trafiken. En litteraturstudie.

²⁰ www.stockholm.city.se 27 maj 2008.

6.4 Den hälsosamma staden

Satsning på ökad cykling har stora samhällsekonomiska vinster. Varje satsad krona ger 11 kr tillbaka²¹. Idag står cyklingen för hela tio procent av resorna men den får bara cirka en procent av de 22–23 miljarder kronor som satsas av stat och kommun på vägnätet varje år²². Samtidigt kostar fysisk inaktivitet sex miljarder kronor och övervikt minst 16 miljarder kronor årligen²³. Målet är att cyklingen ska öka men för att uppnå detta krävs en modig politisk prioritering.

Vardagsmotionen är oerhört viktig för hälsan. Rekommendationen från bland annat Världshälsoorganisationen WHO för att uppnå positiva hälsoeffekter är regelbunden fysisk aktivitet minst 30 minuter om dagen. Studier visar också att stresstoleransen och det allmänna välbefinnandet förbättras av motion. I en tid då varannan man och cirka var tredje kvinna i Sverige är överviktig eller fet, och cirka 21 procent av barnen²⁴, borde finansieringen för ökad vardagscykling vara betydligt större än idag. Att öka cyklingen leder också till minskade kostnader för samhället. Enligt Vägverket blir det en minskad kostnad på 12 000 kronor per år för en person i 50–60-årsåldern som går från ett inaktivt liv till att börja cykla. Det beror bland annat på mindre problem med diabetes, högt blodtryck och hjärtsjukdomar.

Endast 20 procent av befolkningen över 30 år får tillräckligt med fysisk aktivitet i sin vardag. Generellt beräknas otillräckligt fysiskt aktiva inte kunna prestera mer än 80 procent av sin kapacitet under en normal arbetsdag²⁵. Ett positivt exempel kommer från Östergötland där de anställda på SISU (SISU Idrottsutbildarna är idrottens studie- och utbildningsorganisation) får träna en hel timma om dagen på arbetstid. De väljer själva, att cykla till jobbet är ett alternativ. På det här sättet har man fått anställda att börja träna och samtidigt minskat utgifterna för sjuk personal. Man har utvärderat reformen och kan konstatera att det finns ett tydligt samband mellan de anställdas prestation och deras kondition. Arbetsgivaren har gått med vinst genom att satsa på de anställdas hälsa²⁶.

En viktig anledning till att många inte cyklar är att de inte har en cykel i gott skick. En lösning som har testats i två projekt har varit att erbjuda de anställda en leasingcykel, ett samarbete mellan Eskilstuna kommun, Vägverket Region Mälardalen samt företaget Hälsocykeln. Systemet fungerar ungefär som en förmånsbil eller en hem-PC och inkluderar service, hjälm, regnkläder och självriskeliminering. På ett äldreboende valde cirka 50 av de 100 anställda att prova på konceptet. De flesta cyklade redan men 30 procent körde bil året runt. I projektet ingick även seminarier och lagtävling för att

²¹ Mail från fil dr Johan Faskunger, källa National Institute for Health and Clinical Excellence, NICE Storbritannien.

²² Debattartikel av Faskunger, Svensson Smith, Åkesson, Skånska Dagbladet 2007-08-16.

²³ Statens folkhälsoinstitut, Byggd miljö och fysisk aktivitet – stödjande miljöer för fysisk aktivitet, s. 6.

²⁴ www.forskning.se, statistiskt material från SCB 2007.

²⁵ www.halsocykeln.se.

²⁶ <http://www.aftonbladet.se/kropphalsa/article15666.ab>.

Fel! Okänt namn på

peppa de anställda. De anställda som deltog i projektet ökade antalet cykeldagar med nästan 45 procent²⁷.

6.5 Goda exempel

I Odense i Danmark har man gjort en lyckad satsning på att främja cykling under fyra års tid. Man genomförde ett 50-tal åtgärder för 20 miljoner danska kronor. Efter fyra år hade Odense vunnit över 2 000 levnadsår, ökat cyklingen med 24 procent samt minskat kollisioner och krascher med 20 procent. Staden gick också med vinst. Tack vare minskat insjuknande i kroniska sjukdomar, ökad produktivitet på arbetsplatsen, minskad sjukfrånvaro och minskade kostnader för trafikskador fick man 33 miljoner danska kronor tillbaka. På köpet fick man en mycket attraktiv stad med grönare framtoning med fler grönytor, rabatter och dylikt²⁸.

Freiburg i Tyskland, ungefär lika stort som Uppsala, är också en stad värd att studera. Politikerna har medvetet gjort det lätt att cykla och åka kollektivt, och svårt att köra bil. Ungefär 30 procent av resorna i staden görs med cykel. Eftersom stadskärnan är gammal förstod man tidigt att det inte skulle finnas plats för särskilt många bilar utan att riva och bygga om. Innerstaden är därför bilfri sedan 1973. Insikten gjorde också att man tidigt byggde ut spårvägen istället för att som många andra städer lägga ner den på 1960- och 70-talet och satsa på bilen som yttransportmedel. År 1989 beslutade kommunfullmäktige om ett heltäckande transportsystem som bygger på fem huvudprinciper:

- ? Dämpa trafiken i bostadsområden. Generell hastighetsbegränsning till 30 km/h.
- ? Koncentrera biltrafiken till snabba genomfartsvägar (delvis i tunnlår) med få trafikljus och hastighetsbegränsning 70 km/h.
- ? Styra ut bilparkering ur staden genom avgifter och regler för att stimulera koppling till kollektivtrafik (Park & Ride).
- ? Utbyggnad av kollektivtrafik, integrera spårvägsnätet med nybyggd s-bahn (snabba pendeltåg) och järnväg. Lågt insteg i vagnar och prioritet i trafiken ger ökad tillgänglighet och snabba transporter.
- ? Underlätta för cyklister. I dag finns mer än 500 km kopplade cykelbanor och 5 000 cykelparkeringar i innerstaden. Bevakade cykelparkeringar finns vid pendeltågsstationer.²⁹

Alla dessa åtgärder har tillsammans bidragit till en relativt hållbar stad som människor trivs i. Politikernas miljötänk löper som en råd tråd genom planeringen. Exempelvis har man löst finansieringen av utbyggnaden av kollektivtrafiken genom korsfinansiering. Detta innebär att kollektivtrafiken ingår i samma bolag som vatten, el och gas och att förluster i vissa delar av bolaget täcks av vinst i andra. Två nya moderna miljöstadsdelar har byggts på senare

²⁷ www.vv.se.

²⁸ Mail från Johan Faskunger, fil dr Fysisk aktivitet & hälsovetenskap, Karolinska Institutet.

²⁹ Sveriges Natur, nr 2008-3.

tid. Trafikplaneringen har varit grunden och man startade tidigt med en spår-vagnslinje för att kollektivtrafiken skulle vara på plats redan när människorna började flytta in. Man har också använt sig av ett intressant ekonomiskt styrmedel för att få människor att avstå från bil. De som väljer att vara utan bil eller att avstå rätten till parkering har fått sänkta hyror. I stadsdelen Vauban har detta varit framgångsrikt och endast cirka 80 av 1 000 hushåll har bil. I hela Freiburg ligger biltätheten på cirka 280 per 1 000 invånare, vilket kan jämföras med Stockholms län som vid årsskiftet 2008/09 låg på 400, vilket var lägst i landet. Västra Götalands län låg på 451 och snittet i riket på 463.³⁰

Ett exempel på nytänkande och modern stadsplanering kommer från Visby som nu satsar på att binda ihop stadens olika stadsdelar. Stadsarkitektkontoret jobbar med att införa silning som innebär ett jämnare trafikflöde fördelat på flera parallella stråk. Avstånden krymper och resorna blir kortare. Gator som tidigare har varit bilfria kan med den nya strategin få biltrafik, men i liten omfattning och med låg hastighet. Trafiksepareringen finns dock kvar på vissa platser med tyngre trafik³¹.

Sedan 1960-talet har stadsplaneringen gått ut på att separera olika trafikslag för att få en så säker trafikmiljö som möjligt. Bostadsområden skulle vara helt bilfria och bilarna skulle köra snabbt och säkert en bit bort. En allvarlig bieffekt var att separeringen skapade barriäreffekter mellan områden och långa omvägar för bilister. Gång- och cykelvägar upplevdes också som otrygga efter mörkrets inbrott eftersom separeringen ledde till alltför lite trafik och det blev lätt att känna sig ensam.

Lund är den stad i Sverige som har högst andel cyklister. Skälet till detta är en mycket medveten strategi om att förenkla och förbättra för cyklisterna och samtidigt göra det mindre attraktivt att köra bil. Man har bland annat gjort tydligt markerade stråk med färdvisningar, man visar tydligt i den fysiska miljön genom upphöjningar och färgad asfalt, man delar ut cykelkartor och man genomför informationsinsatser till kommuninvånarna. Indragen stopplinje, så kallade cykelboxar, och grön våg för cyklister är två särskilt viktiga åtgärder för att öka cykelns konkurrensförmåga i relation till bilen. Många gator är bilfria och cykelparkeringarna har hög prioritet. Exempelvis har Lund landets enda parkeringshus för cyklar vid tågstationen. Kommunen lånar också ut cyklar till privatpersoner till en mycket låg avgift samt erbjuder sina anställda tjänstecyklar.

6.6 Löjligt korta bilresor

Ungefär hälften av alla bilresor är kortare än 5 kilometer. I tätorter är generellt sett en mycket stor andel, cirka 70–80 procent, kortare än 3–4 kilometer. Det är där den stora potentialen finns för överföring av resor från bil till cykel. Redan en överföring av 10 procent av de allra kortaste resorna skulle

³⁰ www.regionfakta.com.

³¹ Etapp, Gotlands stadsarkitektkontor nr 5, 2009.

Fel! Okänt namn på

innebära en väsentlig ökning av cykeltrafiken. Den avgörande faktorn för ökad cykling är att infrastrukturen är attraktiv. Studier visar att varje procents restidsförkortning för cykelresor ger en minskning av biltrafikarbetet med 0,3 procent³².

I Skåne har några kommuner gått samman i projektet ”Inga löjliga bilresor”. Målet är att få ner de korta bilresorna på upp till 5 km. För ett par år sedan var 50 procent av bilresorna i Malmö löjligt korta, nu är andelen nere på 36 procent. Genom att skicka in ett tävlingsbidrag och berätta om sin löjligaste bilresa kan man tävla om en cykel. Ett par exempel på löjliga bilresor är³³:

Jag tar bilen 1 km i Limhamn för att hämta en pizza. Det värsta är att vid pizzerian är det bilkaos med alla som hämtar så det tar lång tid innan man hittat en plats att stanna vid. Hade jag tagit cykeln och tagit några tidningar om den hade den varit varmare än vad den är nu med den löjliga bilresan.

Ja, jag har tagit bilen till jobbet (cirka 600 m) därför att hemma har jag inte gratis parkering före kl. 18.00.

Jag och pappa tog bilen till postlådan som ligger 25 m från ytterdörren och sen tillbaka.

7 Vad behöver göras?

7.1 Mätbara mål en nyckel till framgång

Vi menar att vi måste lära mer av vår omvärld när det gäller satsningar på cykeln. Många städer och länder i Europa ligger långt före Sverige när det gäller många av de åtgärder som föreslås i den här motionen. En av anledningarna till att vi inte har lyckats bättre i Sverige är att vi inte har haft några mätbara mål med krav på uppföljning. Detta har också lett till att vi har bristande underlag när det gäller att ta reda på hur det förhåller sig idag. Därför vill vi ställa ökade krav på Vägverket att ta sitt sektorsansvar för cyklingen och vända den nu pågående negativa trenden med minskad cykling.

Miljöpartiet anser att:

- ? 50 procent av arbetspendlingen i tätorter ska ske med cykel senast 2020.
- ? 25 procent av antalet persontransporter ska ske med cykel senast 2020.
- ? Antalet allvarligt skadade cyklister ska mer än halveras jämfört med idag senast 2020.
- ? Minst 80 procent av landets cyklister ska känna sig trygga i trafiken senast 2020.

³² Vägverket, Publikation 2000:8, *Nationell strategi för ökad och säker trafiksäkerhet – Mer cykeltrafik på säkrare vägar*, s. 7, 21.

³³ www.ingalojligabilresor.nu.

7.2 Cykeln måste prioriteras

År 2000 utvecklade Vägverket en nationell cykelstrategi. Där anges två övergripande mål: att cykeltrafiken ska bli säkrare och att cykeltrafikens andel av resorna ska öka. Där konstateras att det för att nå målen krävs satsningar på cykeltrafiken i kombination med en medveten samhällsplanering. Målsättningen med cykelstrategin var att utgöra ett underlag för infrastrukturplanering, fysisk planering, länstransportplaner, verksamhetsplanering samt forskning och utveckling.

Hittills har tyvärr ambitionerna i cykelstrategin inte tagits på allvar, varken vad gäller investeringar eller samhällsplanering. Andelen resor med cykel har minskat istället för att öka. Enligt de konkreta målen i cykelstrategin angavs att cyklingens andel av alla personresor ska öka med en tredjedel fram till 2010, från 12 till 16 procent. Sedan Vägverket fick sitt uppdrag och satte upp målet har cyklingen minskat från 12 till 9 procent bland kvinnor och 10 procent bland män³⁴. Under dessa år har vi alltså kommit längre ifrån målet.

Med tanke på den negativa utvecklingen för cyklingen de senaste åren är det dock osannolikt att Vägverkets cykelstrategi räcker för att vända utvecklingen och nå det mål som har satts upp. Därför krävs ytterligare initiativ. Vi måste göra det lättare att ”leva med cykel”. Pendla, storhandla, transportera barn etc. går utmärkt om man har rätt utrustning. Smarta ”Christianiacyklar”, cykelkarror, lådor att ha på pakethållaren för att få plats med matpåsarna – allt finns men används fortfarande alltför sällan. Innovation och demonstration av denna typ av transporter bör uppmuntras genom Vägverket och Energimyndigheten. Staten måste ta ett större ansvar för att på ett pedagogiskt och positivt sätt berätta hur man på många platser i landet kan leva ett praktiskt och hälsosamt liv utan att äga en bil. Genom att hyra bil de veckor eller helger man har behov av den eller vara med i en bilpool sparar man både pengar och miljö. Men det kräver också investeringar i form av större parkeringar för cyklar, inte bara vid viktiga knutpunkter utan även vid mataffärer, fritidsanläggningar med mera.

Cykelinfrastrukturen i Sverige måste få kosta mer pengar än idag. Miljöpartiet anser att staten bör ta ett större ansvar för att öka cyklingen. Vårt budgetförslag från hösten 2008 innehöll därför en satsning på 750 miljoner kronor 2010 för investeringar i säkra gång- och cykelvägar i det statliga vägnätet, samt ett 50-procentigt bidrag till kommunerna för att öka cyklingens andel av persontransporterna. Vi trappar sedan upp stödet successivt till 850 miljoner kronor 2011 och 1 miljard kronor 2012. Det innebär att 2,6 miljarder kronor öronmärks under hela budgetperioden för investeringar i säkra gång- och cykelvägar.

Åtgärderna kan till exempel gälla bidrag till kommuner som anlägger cykelvägar, ändrar korsningar så att det blir indragen stopplinje för bilar vid trafikljus (så kallade boxar), hastighetsdämpning till 30 km/tim, införande av så kallade stadsgator där olika transportsätt kan kombineras på ett säkert sätt

³⁴ SIKA Statistik, 2007:19, RES 2005–2006, Den nationella resvaneundersökningen, s. 22.

Fel! Okänt namn på

med mera. Anslaget bör administreras av Vägverket som en del av dess sektorsansvar.

7.3 Minska bilytan till förmån för cykeln

En av de viktigaste åtgärderna för att öka cykelresornas andel är att våga ta konflikten med bilarna i den fysiska planeringen. I dagsläget utgår trafikplaneringen från bilen som norm. Det innebär att cykel, liksom kollektivtrafik och fotgängare, ofta får stå tillbaka för bilens framkomlighet. Att planera för ökad framkomlighet innebär i de allra flesta fall att det underförstått handlar om bilarnas framkomlighet. Skulle begreppet framkomlighet breddas och även inkludera fotgängare, cyklister och kollektivtrafikresenärer skulle åtgärderna bli annorlunda. Större utrymme i stadsmiljön skulle prioriteras för dessa andra transportslag.

En cykel mäter en kvadratmeter på vägen, en åttondel av en bil. En spårvagn kräver endast 0,75 kvadratmeter per person³⁵. Detta ytmått visar tydligt vilka transportmedel som är yteffektiva. I städer och tätorter där utrymmet alltid är begränsat av bebyggelse måste vi alltså använda ytan smartare. Utbyggnad av bilparkeringar utanför stadskärnorna, god kollektivtrafik vid knutpunkter samt sammanhängande cykelstråk är ett måste för att underlätta för människor att inte ta bilen in i staden. Detta så kallade park and ride-system kräver en mycket tät kollektivtrafik för att vara attraktiv, i kombination med en reserverad parkeringsplats. Parkeringsbiljetten gäller ofta som färdbiljett inom kollektivtrafiken i park and ride-system.

Många goda exempel visar att man genom att ta bort parkeringsplatser i innerstaden, höja priset på dem som finns kvar och förbättra för gång, cykel och kollektivtrafik kan minska antalet bilar. Ett försök som gjordes utanför sjukhuset i Karlstad blev framgångsrikt³⁶. Parkeringsplatserna räckte inte till för alla bilar, dessutom behövdes en del av ytan till bland annat en helikopterplatta. Syftet var alltså att använda ytan mer effektivt. Man började ta betalt för personalens p-platser och minskade antalet. Samtidigt förbättrade man cykelparkeringen och genomförde en hel del informationsinsatser. Resultatet blev att framför allt buss, men även cykel, samåkning och gång ökade. Bilresorna minskade, likaså andelen personer som ville ha fler parkeringsplatser. Investeringen var cirka en miljon kronor att jämföra med cirka 70 miljoner som ett nytt p-hus hade kostat.

Fakta:

- ? Cykelfält – målade områden för cykeltrafik som ligger direkt i vägbanan
- ? Cykelbanor – upphöjt område för cykeltrafik bredvid trottoar
- ? Cykelväg – enskild väg för cykeltrafik, finns främst i mindre tätbyggda områden

³⁵ www.sparvagssallskapet.se.

³⁶ www.vv.se.

Detta exempel är ett bland många där motståndet mot förändringen i början är stor, men där de flesta efter ett tag ändå upplever det som positivt. Ett annat exempel är cykelfälten på Hornsgatan i Stockholm som gav upphov till het politisk strid. I boken ”1000 meter cykelfält som skakade Stockholm” kan man läsa om processen som ledde fram till de idag mycket populära cykelfälten. Utvärderingar visar att olyckorna har blivit färre och cyklisterna fler. På Hornsgatan har antalet olyckor sjunkit med hela 75 procent. Cykelbanor och cykelfält byggs ut allt mer i Sveriges städer. Ofta orsakar de en konflikt med bilismen eftersom de kräver mindre körfält för bilar och/eller färre kantparkeeringar, men i slutändan är ändå de flesta trafikanter nöjda med resultatet.

7.4 Öka tryggheten för oskyddade trafikanter

Många människor upplever att det är otryggt att cykla i stadsmiljö. Oftast beror det på att bilen har varit utgångspunkten i stadsplaneringen, och att fotgängare och cyklister har fått hålla till godo med den yta som råkat bli över. För ökad trygghet är det viktigt att separera gång- och cykeltrafik, idag blandas de ofta vilket orsakar konflikter, olyckor och upplevd osäkerhetskänsla. Tydliga avskiljningar, markeringar och övergångsställen skapar en bättre trafikmiljö där pendlare cyklister på väg till och från jobbet kan cykla snabbt, och fotgängare kan promenera i lugn takt utan att riskera att bli påkörda av en cyklist. Detta är också viktigt ur funktionshindrades perspektiv eftersom undersökningar visar att många känner sig otrygga på ställen med ett stort antal cyklister.

Forskning visar att blandtrafik (bilar och cyklar) upplevs som osäkert av cyklister. Vid etablering av cykelfält (målade i vägbanan) visar sig säkerheten bli högre och bilarnas hastighet lägre. Cykelbanor (upphöjda bredvid trottoar) är dyrare att bygga och fungerar bra där det inte är så många korsningar. Cykelfälten däremot fungerar bäst på en gata med många korsningar och många fotgängare. De är också relativt billiga att anlägga eftersom man i princip endast flyttar strecken i gatan. De fungerar bra för vuxna cyklister på huvudgator med stort cykelflöde, då ökar cykelns konkurrenskraft gentemot bilen. I bostadsområden där det bor många barn är det däremot bättre med cykelbanor. Cykelfält kan upplevas som osäkra, och det är paradoxalt nog också orsaken till att de ökar trafiksäkerheten. Varken bilister eller cyklister invaggas i falsk trygghet, vilket kan vara fallet med cykelbanorna³⁷.

Bilars hastighet är helt avgörande för hur många och hur allvarliga olyckorna blir för oskyddade trafikanter på de ställen där de delar samma körbanor och där de korsar varandra. En förbättrad efterlevnad av hastigheterna kan minska antalet döda med 30 personer per år på det kommunala vägnätet. Hastighetsmätningar i tätort gjorda 2003 visar att ju lägre tillåten hastighet desto fler kör för fort. Ungefär hälften av bilisterna följde hastighetsbegränsningen, vid 70 km/h följde nästan dubbelt så många hastighetsbegränsningen

³⁷ 1000 meter cykelfält som skakade Stockholm, Beckman, Linusson m.fl. s. 51–57.

Fel! Okänt namn på

jämfört med 50 km/h. Vid 30 km/h, där det ofta finns mycket goda skäl till låga hastigheter, framför allt vid skolor, kör allra flest för fort³⁸. Enligt en undersökning från försäkringsbolaget If har det skett en trafikolycka eller incident i var fjärde skola i Östergötland och Gävleborg³⁹.

I Göteborg har man genom gupp, avsmalningar, cykelöverfarter och upphöjda övergångsställen lyckats minska bilarnas hastighet radikalt. Sedan 1990 har antalet dödade och skadade minskat med 70 procent. I Stockholm har antalet dödade och skadade däremot fördubblats⁴⁰. Den stora skillnaden ligger i att Stockholms politiker prioriterat hög hastighet för bilar, trots den negativa säkerhetsaspekt som detta för med sig för oskyddade trafikantgrupper. Ytterligare en aspekt är att cyklingen i Göteborg minskar samtidigt som den ökar i Stockholm, vilket bidrar till komplexiteten i diskussionen kring cykling och säkerhet.

Studien ”Safety in numbers” visar att ju fler som går och cyklar desto säkrare är det, eftersom bilister tenderar att anpassa sitt beteende efter antalet oskyddade trafikanter som finns i närheten. Däremot är det så att ju fler som går och cyklar desto mindre uppmärksam blir man som fotgängare eller cyklist. Detta samband visar att det är bilister och inte cyklister och fotgängare som ändrar sitt beteende som leder till ökad säkerhet då antalet oskyddade trafikanter ökar⁴¹.

För att pendling till och från arbete ska fungera behövs sammanhängande cykelbanor och cykelfält, gärna i röd asfalt eller på annat sätt tydligt markerade. För att människor ska välja att pendla med cykel måste man kunna cykla snabbt och ska inte behöva dela utrymme med fotgängare och bilar. Cykelbanorna bör rensas även från mopeder och andra mindre motorfordon för att öka säkerheten. Idag cyklar många bara under sommarmånaderna trots att det är lätt att byta till vinterdäck och fortsätta cykla med bra kläder. Bra vinterväghållning och belysning är nödvändigt för att detta ska fungera.

Varje stopp en vardagscyklist tvingas göra motsvarar en extra färdsträcka på cirka 140 meter. Ett stopp i en backe flerdubblar den energi cyklister behöver för att nå sin normala färdhastighet⁴². För att ytterligare förstärka cykelns konkurrenskraft gentemot bilen understryker dessa siffror att det är viktigt att ta bort hinder och underlätta för cyklister att få en sammanhängande resa utan onödiga stopp. Grön våg anpassad för cyklisters hastighet istället för enbart bilars in till staden på morgonen och grön våg ut från stan på eftermiddagen är ett koncept som har fungerat bra i Stockholm. Detta håller också bilars hastighet nere, vilket är bra för säkerheten.

³⁸ www.ntf.se.

³⁹ DN 090816, ”Föräldrar som lämnar barn stor trafikfara vid skolor”.

⁴⁰ 1000 meter cykelfält som skakade Stockholm, Beckman, Linusson m.fl. s. 64–65.

⁴¹ Safety in numbers, Jacobsen, <http://injuryprevention.bmj.com/cgi/content/abstract/9/3/205>.

⁴² www.cykelplanera.se.

8 Vem har ansvaret?

Den största delen av cykeltrafiken sker på det kommunala vägnätet, det är i huvudsak också kommunen som på lokal nivå planerar för cykeltrafiken. Vägverkets regionala kontor ansvarar för viss planering av regionala cykels-tråk. I detta arbete samarbetar kommunerna, länsstrafikbolagen, turistförening-arna och cykelorganisationerna. Planeringsarbetet behöver dock samordnas. Många olika väghållare berörs, vilket är ett stort problem⁴³. Generellt är gång-och cykelvägar som ligger parallellt med allmän väg Vägverkets ansvar och ska skötas enligt samma kriterier som närliggande vägnät.

I Nationell strategi för ökad och säker cykeltrafik slår Vägverket fast: ”Vägverkets roll som sektorsföreträdare behöver utvecklas ytterligare i den kommande planeringen. I denna roll ligger att i hög utsträckning agera och samspela med andra aktörer⁴⁴.” Miljöpartiet menar att denna roll som sektors-företrädare är oerhört viktig och att Vägverket inte har tagit sitt ansvar fullt ut.

En rapport som Mistra har finansierat visar att de kommuner i Sverige som har cykelplaner är mer framgångsrika, har färre svåra planeringskonflikter och använder sina resurser mer effektivt. Runt en tredjedel av Sveriges kom-muner, regioner och organisationer med ansvar för trafikplanering behöver ta fram nya cykelplaner med uppdaterad information om vad som är bäst ur cykelsynpunkt så att de mest kostnadseffektiva åtgärderna kan vidtas, visar studien⁴⁵.

Det är tydligt att cykelpolitiken har präglats av en låt-gå-mentalitet som nu visar sig vara mycket ineffektiv och kostsam. I ett PM som vi låtit riksdagens utredningstjänst göra framstår problemet med dålig cykelplanering som mycket akut. Sveriges kommuner har fått svara på frågor om hur mycket man satsat på cykeltrafiken i form av cykelbanor de senaste åren, och om investe-ringarna har ökat eller minskat. Utredaren konstaterar att svaren inte ger något bra underlag för att svara på frågan. Svaren utgörs av grova uppskattningar, vilket beror på att den kommunala redovisningen inte är utformad för att hämta efterfrågad information. Kommunerna har också ombetts att svara på hur antalet cyklister har utvecklats de senaste tio åren. Flera kommuner upp-ger att cyklandet har varit oförändrat eller ökat marginellt. Några kommuner saknar helt data. Flera kommuner säger också att de data de har inte är att lita på⁴⁶.

⁴³ Vägverkets Nationell strategi för ökad och säker cykeltrafik (2000:8) s. 67.

⁴⁴ Vägverkets Nationell strategi för ökad och säker cykeltrafik (2000:8) s. 65.

⁴⁵ Decision support for cycle planning, dr Pelle Envall, s. 3.

⁴⁶ PM riksdagens utredningstjänst 2009-06-26, dnr 2008:1764.

Fel! Okänt namn

9 Miljöpartiets förslag

9.1 Gör cykeln till norm i samhällsplaneringen

Bilen är fortfarande norm i planerandet av nya bostadsområden. När nya bostäder byggs finns en parkeringsnorm som visar en nivå av parkeringsplatser per lägenhet. Motsvarande krav på tillgänglighet för kollektivtrafik eller cykelparkeringar finns inte. Bilparkeringsplatser tar upp stora ytor, till exempel tar en enda parkerad bil upp 25–30 kvadratmeter – en yta stor nog att rymma ett normalt studentrum eller minst tio parkerade cyklar.⁴⁷

Miljöpartiet förespråkar att cykeln och kollektivtrafiken blir norm i kommunal stadsplanering, med prioritering av kollektivtrafik om konflikt mellan dessa uppstår. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening. Transportbehoven måste huvudsakligen tillgodoses genom kollektivtrafik, cykel och gång. Ett exempel är en hållplatsnorm för kollektivtrafik vid planering av ny bebyggelse, vilket bör kompletteras med att begränsa antalet parkeringsplatser. Denna begränsning bör kopplas till tillgängligheten i kollektivtrafiken – ju bättre kollektivtrafik, desto lägre antal parkeringsplatser. På så sätt ökar tillgängligheten till kollektivtrafiken och antalet parkeringsplatser per lägenhet minskar. Det ska också finnas en miniminorm för cykelparkeringar. Detta är inte bara relevant för ny etablering av bostäder, utan även för arbetsplatsparkering. Boverket bör få i uppdrag att utfärda rekommendationer för kommunernas detaljplanering utifrån detta perspektiv. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

9.2 Cykelvägar, cykelbanor och cykelfält ska in i kommunens översiktsplan

Samhällsplaneringen sker i hög grad utifrån bilismens behov och förhållanden. Cyklisternas trafiksituation glöms ofta bort i den tidiga planeringen. För att få en välplanerad trafik vid byggande av ny infrastruktur är det viktigt att även cykeltrafiken tas med tidigt i planeringsprocessen. Regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag om att kommuner ska ta in planeringen av cykelbanor redan i översiktsplanerna och inte nöja sig med detaljplanen som är fallet idag. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

9.3 Genomför den nationella cykelstrategin

De två övergripande målen i Vägverkets cykelstrategi från år 2000 är att cykeltrafiken ska bli säkrare och att cykeltrafikens andel av resorna ska öka. Strategin definierar fem insatsområden som särskilt viktiga: infrastruktur,

⁴⁷ ”Handbok i bilsnål samhällsplanering”, Lunds kommun, december 2005, s 21.

organisation, kunskapsuppbyggnad, kommunikation och uppföljning. De konkreta åtgärderna handlar bland annat om att regionala cykelprogram ska skrivas, Vägverket ska bygga ett antal demonstrationsprojekt, en kunskapsdatabas ska skapas och att ramprojekt för forskning och utveckling ska sätts. Verksamheten ska ledas av en nationell cykelsamordnare och i varje region ska regionala samordnare tillsättas för att öka samarbetet mellan olika aktörer. Tyvärr har stora delar av strategin varken påbörjats eller genomförts. Miljöpartiet anser att de föreslagna åtgärderna i cykelstrategin är effektiva för att nå målet om ökad cykling och att den därför bör uppdateras och genomföras. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

9.4 Tydliga mål och uppföljning

Undersökningar visar tydligt hur viktigt det är att alla kommuner och myndigheter som arbetar med cykelinvesteringar utformar mätbara mål och har tydliga krav på återrapportering. För att öka andelen resor med cykel och öka trafiksäkerheten för cyklister behövs därför tydliga mål. Miljöpartiet anser att riksdagen bör fastställa följande mål:

- ? 50 procent av arbetspendlingen i tätorter ska ske med cykel senast 2020.
- ? 25 procent av antalet persontransporter ska ske med cykel senast 2020.
- ? Antalet allvarligt skadade cyklister ska mer än halveras jämfört med idag senast 2020.
- ? Minst 80 procent av landets cyklister ska känna sig trygga i trafiken senast 2020.

9.5 Cykelbokslut

Idag saknas information om cykelsatsningar och cyklismens utveckling helt i många kommuner. Utan detta underlag är det omöjligt att ta fram strategier för ökad cykling. Miljöpartiet anser därför att kommuner, landsting och myndigheter ska införa cykelbokslut med mätbara mål och krav på uppföljning för att kunna redovisa detaljerat för hur mycket av resurserna som används till cykelåtgärder. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening. Inte minst är det viktigt att Vägverket upprättar cykelbokslut då de har ett nationellt ansvar för cykeltrafiken.

9.6 Vägverkets regleringsbrev som styrmedel

En av anledningarna till att så lite har hänt på cykelområdet trots en ambitiös nationell cykelstrategi är att Vägverket saknar tydlig styrning på cykelområdet. Miljöpartiet anser att regeringen bör ändra regleringsbrevet till Vägverket så att detaljerade och mätbara mål om att öka cyklismen och krav om återrap-

Fel! Okänt namn på

portering införs, på samma detaljnivå som gäller för bilinfrastruktur. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

9.7 Öronmärk pengar till cykelinfrastruktur och bidrag till kommuner

Ett viktigt skäl till den låga aktiviteten i omställningen till ett cykelsmart samhälle är att pengar till cykelinfrastruktur generellt sett inte har öronmärkts i budgeten, till skillnad från bilinfrastruktur vars anslag är distinkt specificerade. Miljöpartiet föreslår därför att regeringen öronmärker 2,6 miljarder kronor under hela budgetperioden 2009–2011 för investeringar i säkra gång- och cykelvägar. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening. Vi vill också införa ett statsbidrag på 50 procent för kommuner som delfinansiering av cykelåtgärder. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening. Bidraget ska kunna styras till kommuner som identifierar överdimensionerade bilvägar där en bilfil enkelt kan göras om till cykelfält, samt till kommuner som tar bilparkering och gör om till cykelparkering på platser där cykling särskilt ska uppmuntras, som exempelvis kring skolor och högskolor.

9.8 Obligatoriska cykelboxar och förbud av långa lastbilar i storstäder

På många håll i landet finns så kallade cykelboxar, även benämnda indragen stopplinje, framför övergångsställen. Detta innebär att bilarnas stopplinje är tillbakadragen och att cyklister får möjlighet att stanna framför bilarna. Vid grönt ljus får de starta först vilket skapar trygghet, framför allt då cyklister slipper hamna bredvid stora tunga lastbilar. Den näst vanligaste olyckan med dödlig utgång som involverar lastbil var kollision med gångtrafikanter eller cyklister. Olyckor där cyklister och gångtrafikanter var inblandade inträffar oftast när lastbilen svängt och cyklisten eller gångtrafikanter hamnat i en död vinkel för lastbilschaufförer enligt uppgifter från Trygg-Hansa.

Ett exempel från juli 2009 är då en cyklist i centrala Stockholm dödades av en cementbil. Man kan också förbjuda långa lastbilar, vilket man har gjort i Göteborgs innerstad. Ett av de huvudsakliga skälen är att oskyddade trafikanter med rätta upplever lastbilarna som hotfulla på de trånga gatorna. För att underlätta för mindre fordon som levererar gods till affärerna i innerstaden har man gjort om många gator till så kallade gångfartsområden. Där får enbart bilar som lossar och lastar lov att stanna⁴⁸. Miljöpartiet anser att alla övergångsställen borde utrustas med en cykelbox, olika stor beroende på mängden cyklister som rör sig på vägen. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening. Lastbilar längre än 10 meter bör av trafik säkerhetsskäl förbjudas inne i centrum av alla större städer. Detta bör riksdagen ge regeringen

⁴⁸ Logistikmagasinet, nr 2 2 juni 2009.

tillkänna som sin mening. Regeringen bör även återkomma med förslag om att förbjuda mopeder och andra mindre motorfordon på cykelbanor. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

9.9 Se över lagstiftningen

Flera olika lagar påverkar trafiken och därmed cyklingen. Det är trafikförordningen (TIF) och fordonskungörelsen (FK) som reglerar cykeln som fordon och cyklisten som förare. Vägmarkesförordningen (VMF) reglerar vägmärken, vägmärkingar med mera. Kollektivtrafiklagen är också viktig, eftersom det är den som avgör om exempelvis det vinnande företaget vid en upphandling måste tillhandahålla säkra och väderskyddade parkeringar för cyklar och ha tåg och bussar som kan transportera cyklar. Eftersom stora delar av lagstiftningen är gammal och framtagen med bilen som norm anser Miljöpartiet att det är hög tid att göra en översyn och revidering av plan- och bygglagen, trafik- och parkeringslagstiftningen och andra berörda lagar ur ett klimat- och cykelperspektiv. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening. En viktig aspekt handlar om möjligheten att ta ut en marknadsmässig avgift för parkeringar. Vad gäller garageparkering och tomtmarksparkering är det idag inga problem att höja priserna, men kantparkeringar regleras i en gammal lag, lagstiftningen KAL 1954. Den är problematisk eftersom den säger att man bara får ta ut en avgift så att trafiken inte störs, det handlar om ”trafikens ordnande”. Vi anser att denna lagstiftning bör kompletteras med en miljöaspekt för att möjliggöra en mer offensiv parkeringspolitik. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

9.10 Enkelriktat, väjningsplikt och zebra

Ett exempel på att planeringen skett med bilen som utgångspunkt är enkelriktade gator som tvingar cyklister att ta omvägar, trots att vägbredden gör det möjligt att låta bilar möta cyklister. Att låta cyklister köra mot enkelriktat skulle på många håll öka framkomligheten utan att bidra till större risker⁴⁹. Detta är sedan länge tillåtet i bland annat i Tyskland, Holland, Schweiz, Frankrike, Danmark, England, Österrike, Belgien med flera länder⁵⁰. Miljöpartiet anser att det borde tillåtas även i Sverige. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

Ett annat exempel är väjningsplikten. En cykel måste alltid väja för en bil, även om cykeln kommer på huvudled och bilen från sidan. Miljöpartiet anser att det är dags att se cykeln som ett fordon i trafiken och låta bilar väja även för cyklister då cyklisten färdas på huvudled. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

⁴⁹ Vägverkets Nationell strategi för ökad och säker cykeltrafik (2000:8) s. 77.

⁵⁰ Mail från Krister Isaksson, Trafikkontoret i Stockholm.

Fel! Okänt namn på

Den så kallade zebralagen som innebär att bilar måste stanna för fotgängare vid obehagade övergångsställen vid lägre hastigheter har blivit omdebatterad. Ett av problemen är att bilarna ofta kommer med hög hastighet. Detta kombineras med att många fotgängare tar för givet att bilen ska stanna och därmed blir oförsiktiga. Miljöpartiet anser att zebralagen ska gälla även för cyklister, det vill säga att bilar måste stanna även då cyklister vill följa en cykelbana som går parallellt med ett övergångsställe. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening. Detta är ett bra sätt att visa vilket transportmedel som samhället anser ska ha företräde i trafiken. Detta måste dock kombineras med att man i gaturummet tydligt visar vad som gäller i form av informationsskyltar, avsmalningar av gatan och annat, samt att man kraftigt minskar bilarnas hastighet vid övergångsställen till cirka 30 km/h. Gupp är inte att förorda då det inte är bra för vare sig kollektivtrafiken eller för yrkeschaufförers arbetsmiljö. Vid sådana hastigheter är det lättare att ha uppsikt över trafiken runt omkring och oskyddade trafikanter blir inte lika utsatta.

9.11 Inför grön våg anpassad för cyklister

Grön våg anpassad för cyklisters hastighet istället för enbart bilars är ett koncept som har fungerat bra i bland annat Stockholm. Den gröna vågen går in till staden på morgonen och ut från stan på eftermiddagen. Generellt har den gröna vågen varit anpassad för bilar, vilket har lett till att cyklisterna sällan har hunnit med och därför har fått onödigt många stopp. Grön våg innebär ökat trafikflöde genom korsningarna och en tidsvinst för cyklisterna. Det håller också bilars hastighet nere, vilket är bra för trafiksäkerheten. Vi anser att ansvarig myndighet bör utfärda rekommendationer för hur man i tätort ska kunna utforma grön våg anpassad efter cyklister, med första prioritet av kollektivtrafik om dessa hamnar i konflikt. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

9.12 Bygg billigare cykelbanor

Idag kräver lagen att cykelbanor, precis som bilvägar, byggs för att klara fordon på 12 ton. Detta är en gammal regel som är kvar från tiden då vi inte hade små och smidiga snöröjningsmaskiner. Idag väger de från ungefär ett ton. Detta är bortkastade pengar och Miljöpartiet anser att denna regel bör ändras. Däremot vill vi behålla de hårdgjorda ytorna som är viktiga ur säkerhetssynpunkt. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening. Så kallade ”sommarcykelvägar” belagda med grus är inte tillräckligt bra ur trafiksäkerhetssynpunkt och bör bytas ut på cykelvägar som används eller som har potential att användas till pendling året runt.

9.13 Inför bilfri zon kring skolor

Många framgångsrika kommunala exempel visar att det finns en stor potential att minska bilåkandet till skolor, och samtidigt förbättra säkerheten, minska utsläppen av klimatgaser och öka barnens vardagsmotion. Miljöpartiet anser att det är dags att ta ett större grepp och inte nöja sig med frivilliga projekt på kommunal basis. Behovet av detta visar sig bland annat i försäkringsbolaget Ifs studie⁵¹ som ger vid handen att föräldrar som lämnar sina barn vid skolan är den största risken för säkerheten kring skolorna. Hela sex av tio rektorer anser att trafiksäkerheten utanför låg- och mellanstadieskolor är ett problem.

Vi anser att alla skolor ska ha en bilfri zon i anslutning till entrén. Kommunen ska utifrån statliga rekommendationer få möjlighet att anpassa detta till lokala förhållanden. Där det inte fungerar, framför allt i stadsmiljö, ska skolan kunna ansöka om undantag. Självklart ska det råda undantag för funktionshindrade och nödvändiga transporter till skolan. Alla skolor bör också ha mötesplatser en bit ifrån skolan där föräldrar vid behov kan släppa av barnen om de får skjuts eller blir hämtade. Alla skolor ska också – utan undantag – ha fungerande och trygga gång- och cykelbanor till och från skolan. Omkring alla skolor ska lågfartszon gälla, det vill säga max 30 km/h. Vägverket bör få i uppdrag att ta fram riktlinjer och samfinansiera viktiga satsningar i infrastrukturen så att kommunerna kan leva upp till dessa krav.

Vi anser att alla skolor ska ha en bilfri zon i anslutning till entrén. Kommunen ska utifrån rekommendationer från Boverket få möjlighet att anpassa detta till lokala förhållanden. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening. Där det inte fungerar, framför allt i stadsmiljö, ska skolan kunna ansöka om undantag. Självklart ska det råda undantag för skjuts för funktionshindrade och nödvändiga transporter till skolan. Alla skolor bör också ha mötesplatser en bit ifrån skolan där föräldrar vid behov kan släppa av barnen om de får skjuts eller blir hämtade.

9.14 Maxhastighet 30 km/h där det finns oskyddade trafikanter

En av de mest effektiva åtgärderna för att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter, såsom cyklister och fotgängare, är sänkta hastigheter. Enligt NTF klarar en fotgängare som blir påkörd i 30 km/h livhanken i nio fall av tio, medan nio av tio dör om de blir påkörda i 50 km/h⁵². Vägverket bör därför utfärda en maxhastighet på 30 km/h i tätbebyggda områden med oskyddade trafikanter. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

⁵¹ www.if.se.

⁵² Sydsvenskan 09-08-17, ”Fartdårar pejas av skolans elever”.

Fel! Okänt namn

9.15 Vägverket får i uppdrag att ta fram en strategi för säkra gång- och cykelvägar i anslutning till alla skolor senast 2015

Alla grundskolor ska också – utan undantag – ha fungerande och trygga gång- och cykelbanor till och från skolan. Vägverket ges uppdraget att ta fram en plan för att detta ska vara uppfyllt senast till 2015. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening. Omkring alla skolor ska lågfartszon gälla, det vill säga max 30 km/h. Vägverket bör få i uppdrag att ta fram riktlinjer och samfinansiera viktiga satsningar i infrastrukturen så att kommunerna kan leva upp till dessa krav.

9.16 Reseavdraget gynnar bilresor

Reseavdraget gynnar idag arbetsresor med bil. Avdrag kan idag göras på kostnader över 8 000 kronor. Eftersom resor med kollektivtrafik och cykel oftast är billigare går det vanligtvis inte att göra avdrag för dem. Till skillnad från bilresor, där avdraget baseras på avståndet, baseras avdraget för kollektivtrafik och cykel på faktisk kostnad. Den som väljer att byta bilresa mot ett mer klimatsmart transportsätt straffas då med lägre avdrag.

Den del av avdraget som går till bilresor uppgår årligen till cirka fem miljarder kronor och används huvudsakligen av resenärer i och kring storstäder, där tillgången till kollektivtrafik i de flesta fall är god⁵³. Dagens system är svårt att kontrollera och fusket är utbrett. Granskningar har visat att över hälften av reseavdragen varit felaktiga. Skattefelet på grund av felaktiga deklarerationer uppskattas uppgå till över tre miljarder kronor årligen och de förlorade skatteintäkterna till cirka 1,4 miljarder kronor årligen⁵⁴. Avdrag med egen bil är 18,50 kronor/mil, för motorcykel 9 kronor/mil, moped 4,50 kronor/mil och cykel 250 kronor/år (cirka 1,50–2 kronor/mil)⁵⁵. Vi vill ändra reseavdraget så det blir avståndsbaserat och oberoende av färdmedel. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

9.17 Möjliggör lokal förvaltning av trängselavgifterna

Ekonomiska styrmedel som trängselavgifter är ett effektivt verktyg som bör användas i alla större städer. Intäkterna kan i sin tur användas till satsningar på kollektivtrafiken. Att som med trängselavgifterna i Stockholm lägga pengarna på nya motorvägar är en katastrof ur klimatsynpunkt. Själva syftet att

⁵³ Miljöpartiet, PM ”Subventioner av fossila bränslen”, nov 2007, s 9 (med hänvisning till Naturvårdsverket), siffran togs fram då avdrag gjordes för kostnader över 7 000 kr, vilket nu är ändrat till 8 000 kr.

⁵⁴ ”KOLL framåt – Nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling”, Underlagsrapport åtgärdsområde Beskattning/Regelverk, s. 7.

⁵⁵ Skatteverket 2009:1.

minska trängseln och miljöpåverkan förfelas och vi fortsätter att bygga in oss i klimatförstörande strukturer för femtio, hundra år framöver. Det behövs en grundlagslagändring så att trängselavgifterna kan förvaltas lokalt. Beslut om användningen av intäkterna ska inte behöva gå via riksdagen. Regeringen bör därför skyndsamt återkomma till riksdagen med förslag om hur trängselavgifterna ska kunna förvaltas lokalt, för att möjliggöra en grundlagsändring i samband med nästa val. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

9.18 Förmånsbeskattning som gynnar bilisten

För förmånstagaren är en tjänstebil i regel något billigare att köra än om han/hon skulle tanka motsvarande bil privat. Om arbetsgivaren även betalar bränslet för privat körning beskattas förmånen utifrån marknadsvärdet gånger 1,2, vilket leder till att det blir billigare att låta arbetsgivaren betala bränslet än att betala själv med skattad inkomst⁵⁶. Utifrån ett klimatperspektiv är det oacceptabelt att bilen som är en klimatbov subventioneras. Även utifrån ett genusperspektiv är det problematiskt, eftersom det framför allt är män som har tjänstebil medan kvinnor i större utsträckning åker kollektivt⁵⁷. Miljöpartiet vill ändra detta så att drivmedel som betalas av arbetsgivaren inte blir billigare än om en privatperson gör motsvarande tankning med skattad inkomst. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

9.19 Ta bort bilparkeringar för att öka cykelns framkomlighet

I dagsläget har många av storstäderna kapacitetsbrist på cykelnäten. En effektiv åtgärd för att öka cykelns framkomlighet är att ta bort kantparkeringar och använda utrymmet till att bygga cykelbanor eller cykelfält. Det är ett tydligt sätt att prioritera cykeln i gaturummet. Samtidigt kan åtgärder göras för att öka framkomligheten i kollektivtrafiken. Miljöpartiet har tidigare föreslagit att bussfiler ska införas på stadsgator bredare än tolv meter, vilket också i många fall kräver att parkeringsplatser för bilar tas bort. Vi anser att Boverket ska få i uppdrag att utfärda rekommendationer för hur kantparkeringar ska tas bort för att ge utrymme för kollektivtrafik och/eller cykel. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

⁵⁶ ”KOLL framåt – Nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling”, Underlagsrapport åtgärdsområde Beskattning/Regelverk, s. 5.

⁵⁷ ”KOLL framåt – Nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling”, Underlagsrapport åtgärdsområde Beskattning/Regelverk, s. 5.

Fel! Okänt namn

9.20 Gratis parkeringsplats för bilar ska alltid beskattas

Redan idag är fri parkeringsplats förmånsbeskattad, men det finns flera tillfällen då dagens system inte fungerar, till exempel vid beskattning av förmånsbilar. Miljöpartiet vill att när arbetsgivaren tar kostnaden för en parkeringsplats som arbetstagaren annars skulle ha betalat för så ska det alltid förmånsbeskattas. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening. Detta oberoende av om en privat bil ingår i tjänsten eller inte. Särskilt angeläget är det att förmånsbeskatta gratis parkering vid arbetsplatsen i städer, där priset för parkering är högt och där det finns reella alternativ för arbetspendling i form av kollektivtrafik. I dagsläget är gratis parkering vid arbetsplatsen inte skattepliktig om bilen används i tjänst över ett visst antal dagar och en viss årlig körsträcka.

Ett av problemen vad gäller beskattningen av fri parkeringsplats gäller förmånsbilarna. Beskattningen av förmånsbilar utgår från ett schablonvärde som inte tar hänsyn till andra tillkommande förmåner, som till exempel fri parkeringsplats. En parkeringsplats i Stockholms innerstad är värd mycket mer än en parkeringsplats i Haparanda, och borde beskattas därefter. Så är det inte idag. I praktiken subventionerar alltså landsbygden storstädernas förmånsbilar. Detta förhållande missgynnar både klimatet och de boende på landsbygden som är beroende av bil. Därför bör en översyn av beskattningen av förmånsbilar göras utifrån ett klimatperspektiv.

I en undersökning i Göteborgs stad fick resenärer som använder bilen till och från arbetet svara på frågan hur mycket de betalar för en parkeringsplats. Cirka 90 procent av de tillfrågade uppgav att de inte betalar för sina parkeringsplatser. Om marknadsmässiga parkeringsavgifter skulle gälla angav cirka 30 procent att de skulle byta till annat färdmedel⁵⁸. Mycket tyder på att fusket i dagens system är stort⁵⁹. Därför bör Skatteverket få i uppdrag att skärpa kontrollen av beskattningen av fri parkeringsplats.

9.21 Kommunal parkeringsavgift på arbetsparkering

Tillgången till parkeringsplatser, särskilt heldagsparkering, är en avgörande faktor som påverkar hur attraktiv bilen är som färdmedel för arbetspendling. En mer restriktiv strategi och effektiva åtgärder när det gäller arbetsplatser främjar därför kollektivtrafiken. En förutsättning är att det finns en effektiv kollektivtrafik som kan nyttjas istället för bilen. Att belägga arbetsplatsparkering med en kommunal avgift skapar ett incitament för arbetsgivare och pendlare att överväga andra sätt att resa än med bil.

⁵⁸ ”Strategi för minskat transportberoende”, Miljövårdsberedningens promemoria 2006:2, s. 75.

⁵⁹ ”KOLL framåt – Nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling”, Underlagsrapport åtgärdsområde Beskattning/Regelverk, s. 14.

Vi föreslår därför att lagutrymme skapas för kommuner att ta ut en avgift för parkering av fastighetsägare enligt brittisk eller australiensisk modell. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening. Därmed skapas ett incitament att hålla antalet särskilt anordnade parkeringsplatser minimalt, respektive att omvandla långtidsparkering till korttidsparkering. Om avgiften för parkeringsplatsen dessutom öronmärks för kollektivtrafiksatsningar kan åtgärden ha en dubbel effekt. Förslaget omfattar inte parkeringsplatser som reserverats för rörelsehindrade.

9.22 Felparkerade bilar

Felparkerade bilar är ett bekymmer för framkomligheten och innebär också en fara för cyklister. Enligt förslag från Parkeringsutredningen⁶⁰ bör ett parkerat fordon få flyttas redan efter tre dygn om övriga förutsättningar för flyttning är uppfyllda. Vi föreslår ytterligare en skärpning så att ett parkerat fordon får flyttas redan efter ett dygn om övriga förutsättningar för flyttning är uppfyllda. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening. Parkeringsutredningen föreslår även att man öppnar möjligheten för att under vissa särskilda förutsättningar använda mekaniska anordningar för att låsa fast ett fordons hjul, så kallad klampning. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

Ett annat problem är att cykelbanan ofta används som taxificka eller för att lossa och lasta varor. Miljöpartiet anser att parkeringsbolagen borde få ökade krav på att bötesfälla bilar som parkerar i cykelbanan. Bötesbeloppen borde höjas för att i högre utsträckning avskräcka förare från att parkera i cykelbanor och cykelfält.

9.23 Arbetsgivarens roll

Arbetsgivare kan göra mycket för att underlätta cyklandet, både till och från arbetet, men också vid tjänsteärenden. För många arbetsgivare är det självklart att ha bilparkeringsplatser till sina anställda. Minst lika självklart borde det vara att ha bra och säkra parkeringsmöjligheter för cyklar eftersom ökat cyklande betalar sig genom en friskare personal. Arbetsgivaren kan också på olika sätt styra över kortare tjänsteärenden till cykel. Tjänstecyklar kan till exempel ordnas genom leasingavtal med en lokal cykelhandlare. Idag har många, framför allt högre chefer, tjänstebilar fast de inte behövs i tjänsten. Många undersökningar visar att tjänstebil ökar andelen bilresor, såväl i tjänsten som privat. Miljöpartiet anser därför att endast de tjänstebilar som verkligen behövs, exempelvis inom hemtjänsten, borde finnas kvar. De företag som erbjuder tjänstebil ska erbjuda cykel som ett alternativ.

⁶⁰ SOU 2006:109.

Fel! Okänt namn på

För att underlätta även för lite längre arbetspendlande med cykel är duschmöjlighet på arbetsplatsen viktigt. Idag gäller att: ”På arbetsställen, där arbetet är smutsande eller svett drivande, skall det finnas tillgång till dusch.⁶¹” För kontorsarbetsplatser och liknande finns inga krav om dusch utan där räcker det med tvättplats i anslutning till toalett. Miljöpartiet anser att det är rimligt att större arbetsplatser, oavsett typ av arbete, erbjuder sina anställda möjlighet att duscha för att uppmuntra och möjliggöra transport till arbetet som kräver fysisk aktivitet.

Att låta cykling utomhus räknas som träning, precis som cykling på gym, borde vara en självklarhet. Arbetsgivare borde därför få lov att subventionera inköp av en cykel på samma sätt som inköp av ett gymkort. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

9.24 Resepolicy för myndigheter och statliga bolag

Staten är direkt eller genom statsägda bolag en betydande arbetsgivare. En resepolicy som tydligt styr tjänste- och arbetsresor skulle därför ha en kändbar effekt på kollektiv- och cykeltrafik. Krav på en tydlig, möjligen gemensam, resepolicy som gynnar klimatsmart resande för samtliga statliga myndigheter och statsägda bolag skulle vara en stark signal till omvärlden och kollektivtrafikbolagen. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening. Samtliga arbetsgivare kan genom tydliga resepolities styra sina arbetsresor så att primärt cykel och kollektivtrafik används där så är möjligt. Det sker i viss mån redan idag, men skulle kunna utvecklas i större utsträckning. Vidare kan arbetsplatser i offentlig sektor främja nyttjandet av arbetspendling med kollektivtrafik genom att begränsa utbudet av bilparkeringsplatser och öka utbudet av cykelparkeringsplatser, ge bidrag till kollektivtrafikkort samt genom att påverka att det finns lämpliga hållplatser och förbindelser för de egna anställda.

9.25 Kommunala parkeringsbolag med helhetsgrepp

Ett problem när det gäller cykelinfrastrukturen är finansieringen. Kommunens budget verkar aldrig riktigt räcka till. En möjlighet som används i andra länder är att låta det kommunala parkeringsbolaget även ta hand om cykelparkeringen. Målet för bolaget blir då att låta bilparkeringen betala för cykelparkeringen. Miljöpartiet vill att denna typ av finansiering ska uppmuntras även i svenska kommuner. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

⁶¹ Arbetsmiljöverket 102 § i AFS 2000:42 – Arbetsplatsens utformning.

9.26 Inte en krona – inte en euro till klimatstörande investeringar

EU är en viktig aktör när det gäller offentliga investeringar i infrastruktur, både i medlemsländerna och i vår omvärld. EU har möjlighet att påverka utvecklingen i rätt riktning, bland annat genom lagstiftning. Ett exempel är att EU:s krav på partikelhalter i unionens storstäder har gjort att cykeln blir ett effektivt medel för att få ner mängden partiklar. Men samtidigt som man säger sig prioritera hållbar utveckling och klimatet satsar man enorma resurser på väginvesteringar för bilar. Som exempel kan nämnas ”The Baltic Sea Strategy” som ska möjliggöra förbättrad infrastruktur längs hela Östersjökusten. Strategin är framtagen som EU:s första regionala strategi och ska koordinera EU-fonder och medlemsstaternas arbete.

Tanken är att Östersjön ska bli en konkurrenskraftig och hållbar region. Men tittar man på investeringarna är det allt annat än hållbart. Det kommer att bli mer fossildriven sjöfart och fler och snabbare vägar, i princip inga resurser satsas på att förbättra cyklingen. Euro Velo Network är ett nätverk bestående av tolv europeiska organisationer och sköts av European Cyclist’s Federation (där Cykelfrämjandet ingår) tillsammans med olika nationella center. Euro Velo 10 är ett förslag till sammanhållen cykelväg runt Östersjön på ungefär 800 mil. Cykelorganisationerna arbetar aktivt för att detta projekt ska ingå i EU:s Östersjöstrategi och att man även gör en cykelväg runt Gotland⁶².

Offentliga investeringar är otroligt viktiga för att vi ska lyckas ställa om samhället på kort tid. Därför menar vi att alla de medel som idag planeras för att utvidga kapaciteten för flyg, person- och lastbil bör överföras till investeringar som underlättar för klimatvänliga transporter av människor och gods. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

9.27 Gör Gotland till cykelö

Idag väljer många att ta med sig bilen då de åker till Gotland. Miljöpartiet vill införa ekonomiska styrmedel så att fler människor lämnar bilen hemma och istället tar med sig cykeln. Det kan innebära bra paketpris på att ställa bilen på fastlandet, ta med sig cykeln på båten, kombinerat med anpassat boende och god information till cyklister. Rikstrafiken bör i upphandlingen av Gotlands- trafikerna ställa krav på säker och trygg bilparkering i Nynäshamn och Oskarshamn och därmed uppmuntra att lämna bilen på fastlandet. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening. Låt Gotland bli en riktig cykelö med högklassig cykelväg runt hela kusten, gärna som en del av en sammanhållen cykelväg runt Östersjön och EU:s Östersjöstrategi.

⁶² Svenska Cykelfrämjandet, seminarium i Visby 2 juli 2009.

Fel! Okänt namn

9.28 Kom ihåg cykelbanan vid byggande av två-plus-ett-väg

När man bygger nya vägar, till exempel två-plus-ett-vägar eller breddar befintlig väg, försvinner ofta vägren där man tidigare har kunnat cykla. Miljöpartiet anser att Vägverket eller kommunen inte ska kunna ta bort cykelväg eller cykelbar vägren utan att ersätta den med en ny likvärdig eller bättre väg. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening. Samma sak gäller när biltrafiken intensifieras så mycket att man måste bygga en tunnel eller en bro för att en cykelöverfart inte längre är säker ur trafiksynpunkt. Dessa pengar ska tas från vägbudgeten eftersom det är biltrafiken som orsakar det ändrade behovet och därmed kostnaden.

9.29 Cykeln i kollektivtrafiken

Kombinationen av klimatsmarta transportmedel behöver underlättas. I dagsläget är förutsättningarna att ta med sig cykel på tåget eller i kollektivtrafiken begränsade. Kollektivtrafiklagen behöver ändras att det blir obligatoriskt att ställa krav i upphandlingen på att resenärerna ska kunna ta med sig cykel på kollektivtrafiken, i den mån det inte tränger ut resenärer, och att det vid stationer ska tillhandahållas säkra och väderskyddade cykelparkeringar. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening. Motsvarande krav bör ställas vid interregional trafik. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening. Inte minst är det betydelsefullt att kunna ta med cykeln på tåget för att öka möjligheterna för cykelturism.

Det bör även förtydligas i Jernhusens regleringsbrev att det ska finnas bra och säkra cykelparkeringar på tågstationer för att underlätta kombinationen av cykel och tåg. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

9.30 Prioritera motorfordon vid bristande efterlevnad av trafikregler

Utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv är motorförarens brott mot trafikreglerna mer allvarligt än en cyklist. En cyklist som inte har lyse är främst en fara för sig själv medan en bilist som kör mot rött är en fara för fler än sig själv. Självklart ska alla trafikanter följa trafikreglerna, det är en förutsättning för ett fungerande och säkert trafiksystem. Men vi anser att det är viktigt att de resurser polisen har för att följa efterlevnaden av trafikreglerna kanaliseras där de gör mest nytta utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv. Vi anser därför att polismyndigheten bör prioritera bristande efterlevnad av trafikregler när det gäller motorfordon högre än i fråga om cyklar, med anledning av att motorfordon utgör en större fara för andra trafikanter. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

Fel! Okänt namn på

Stockholm den 6 oktober 2009

Karin Svensson Smith (mp)

Per Bolund (mp)

Gunvor G Ericson (mp)

Thomas Nihlén (mp)

Tina Ehn (mp)

Lage Rahm (mp)