

Kommittémotion

Motion till riksdagen 2015/16:277

av Emma Wallrup m.fl. (V)

Ökad cykeltrafik för miljö och hälsa

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att den nationella cykelstrategin bör innehålla ett nationellt mål om att öka cykelns andel av antalet personresor och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen till riksdagen bör återkomma med förslag på regelverk innebärande att kommuner ska ålägga samhällsbyggare att i transportplaner redovisa att deras byggprojekt leder till trafiksååla transportlösningar, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att cykeltrafikanternas framkomlighet alltid ska vara lika viktig att beakta som trafiksåkerheten för bilister vid byggande av två-plus-ett-vågar och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör få befogenhet att stålla krav på att tågoperatörer ska använda sig av tåg som kan medföra cykel där det är berättigat och denna efterfrågan finns från resenärer och tillkännager detta för regeringen.

Bakgrund

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

Det finns även ett flertal positiva sociala dimensioner då det är ett relativt billigt transportfordon, vilket gör att cykeln är tillgänglig även för dem som har låga

inkomster. Genom förbättrade möjligheter att cykla ökar möjligheterna att resa för dem som inte har tillgång till bil, och för dem med biltillgång kan bilberoendet minska. Kvinnor och män använder sig av cykeln som transportmedel i ungefär lika stor utsträckning. Eftersom kvinnor dock har lägre tillgång till bil och lägre inkomster än män kan satsningar för en ökad cykeltrafik ändå ses som en jämställdhetsfråga inom trafikpolitiken.

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

Forskning visar att det är regelbunden motionsutövning som främjar hälsan, och cykeln kan i det sammanhanget vara ett viktigt komplement till flertalet lokala transporter. Det kan till exempel gälla att ta cykel till en kollektivtrafikplats i stället för att åka bil hela vägen. För att fler ska använda cykel som färdmedel krävs att cykelvägar och kollektivtrafikplatser känns trygga och säkra. Om dessutom barns och ungdomars cyklande stärks skapas goda förutsättningar för framtida transportvanor som är miljövänliga och hälsofrämjande.

Investeringar i infrastruktur för cykel ger stor samhällsnytta

Trots stora samhällsvinster med cykling är det sällan den ges tillräckliga resurser för investeringar. Med tanke på att ca 10 procent av kortväga resor sker med cykel och då cykelvägsinvesteringar har stor samhällsekonomisk nytta måste tilldelningen till cykeltrafiken anses vara låg. Cykeltrafiken får ungefär 2 procent av de anslag stat och kommun varje år lägger på drift, underhåll och utbyggnad av vägnätet. Studier visar att fler skulle välja att cykla om samhället satsade på ökad framkomlighet för cyklister.

En studie i år från Lunds universitet av cykelstaden Köpenhamn visar att det finns stora ekonomiska vinster för samhället med ökade investeringar i cykelinfrastruktur och cykelvänlig politik. I studien har hänsyn tagits till de fördelar cykeln har jämfört med bilen när det gäller bland annat luftföroreningar, klimatförändringar, resväg, buller, vägslitage, hälsa och trängsel. Studien visade att om man endast tittar på samhällets kostnader/nytta så kostar en kilometer med bil 0,15 euro, medan samhället tjänar 0,16 euro på varje kilometer som cyklas. För att utöka cykeltrafiken och stärka målarbetet för ett långsiktigt hållbart samhälle vill Vänsterpartiet på sikt öka statens anslag för cykelinvesteringar.

Nationellt perspektiv nödvändigt

Vänsterpartiet ser positivt på det tillkännagivande som riksdagen 2015 gett regeringen om att en nationell cykelstrategi ska tas fram. Vänsterpartiet är därför nöjd med den budgetuppgörelse som vi gjort med regeringen avseende anslag för detta ändamål. I arbetet med att ta fram en sådan strategi ska regeringen bl.a. beakta vikten av en sammanhängande cykelinfrastruktur och att cykeln bör betraktas som ett eget transportsätt.

För att nyttja cykelns många fördelar som transportmedel har Vänsterpartiet under lång tid hävdat behovet av att stärka det nationella perspektivet på transportsystemet i dessa frågor. Behov av åtgärder för att nå ett ekologiskt hållbart och fossilfritt transportsystem är dock brådskande och bör omfatta en ambition om ökad andel persontransporter med cykel.

Nationellt mål för ökad cykling

Cykelns andel av antalet resor varierar stort i landet. Av det totala antalet personresor i landet utgör cykeltrafiken mellan 7 och 10 procent. Om människor i allmänhet t.ex. skulle cykla lika mycket som man gör i Örebro, Umeå och Lund skulle antalet cykelresor i landet öka med 50 procent. Bland storstäderna låg Malmö år 2013 högst med 15 procent cykelresor. Enligt Trast (Trafik för en attraktiv stad) är det möjligt att föra över 50 procent av alla bilresor under 3 km till cykel. Det finns således en stor potential för att få fler att använda cykel.

Samhället behöver anta höga ambitioner för ett ökat cyklande. Behovet är större än någonsin, på grund av miljö- och klimathot, för en snabb omställning till en ekologiskt hållbar transportsektor. Den nationella cykelstrategin bör innehålla ett nationellt mål om att öka cykelns andel av antalet personresor. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Trafiksnål samhällsplanering

Inom samhällsplaneringen finns stora möjligheter att minska transportsektorns miljö- och energipåverkan. Trafikplaneringen måste ta sin början i att skapa ett hållbart samhälle som är tillgängligt för alla, men som samtidigt reducerar så mycket som möjligt av onödiga resor och transporter. En sådan utveckling är bra för både miljön och energiförbrukningen och för dem som inte har tillgång till bil.

Trafiksnål samhällsplanering innebär att bebyggelse förtätas, redan exploaterad mark tas i anspråk och infartsparkeringar byggs ut för att få ett mer transporteffektivt och därmed energisnålare samhälle. En sådan planering skapar större förutsättningar för att fler ska kunna gå eller cykla mellan olika punkter.

På korta transportsträckor som motsvarar merparten av förflyttningarna i större städer har gång och cykel den största potentialen, vilket kräver fler trafiksäkra cykelbanor och regionala cykelleder samt satsningar på möjligheter till låncyklar.

Det finns mycket som talar för att transportplaner skulle kunna leda till ett mer intensifierat arbete med att minska transporternas miljöbelastning. Trafiksnåla lösningar gynnar också grupper som inte har eller har liten tillgång till bil.

I dag finns det inte några krav på att den som bygger nya bostads- eller företagsområden ska redovisa vilka transportbehov som uppkommer efter att byggnationen är slutförd. Redan i utredningen Bilén, biffen och bostaden (SOU 2005:51) nämns ett antal exempel som skulle kunna ingå i en transportplan: En transportplan bör innehålla åtgärder som placering och utformning av hållplatser, informationssystem för kollektivtrafiken, placering av byggnader så att avståndet till kollektivtrafik minimeras, infrastruktur för videokonferenser, säkra p-platser för cyklar, särskilda p-platser för bilpoolsbilar, tankställen för miljöfordon och ekonomiska incitament för miljöanpassat resande, införande av bilpool, parkerings- och resepolicy.

Regeringen bör till riksdagen återkomma med förslag på regelverk innebärande att kommuner ska ålägga samhällsbyggare att i transportplaner redovisa att deras byggprojekt leder till trafiksnåla transportlösningar. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Förändra trafikregler och hastigheter för ökad och säkrare cykling

Det finns i dag en rad regler som inte är anpassade till cykeltrafiken. Reglerna är i stället utformade med biltrafiken som norm. Genom detta försvåras ambitionen att öka andelen cyklande, eftersom reglerna blir hinder i strävan att göra cykeln till ett attraktivt transportmedel. I dag är dessutom trafiksäkerheten betydligt mer prioriterad för bilar än för cyklar. En nödvändig utgångspunkt är därför att skapa en sammanhängande och säker infrastruktur för cyklister.

Vänsterpartiet välkomnar riksdagens uppmaning till regeringen i mars 2015 att regler kan behöva ändras för att det ska bli enklare och säkrare att cykla i städer samt att se över möjligheten för cyklister över 15 år att använda körbana trots att det finns cykelbana. Vi delar därmed trafikutskottets uppfattning att det finns skäl för riksdagen att ta initiativ om regler för cykeltrafik trots att trafikregler för cykling nyligen har varit föremål för utredning och överväganden. Åtgärder brådskar för ett hållbart transportsystem.

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

Staten har ett delat ansvar med kommuner att bidra till att det skapas cykelnät som knyter ihop kommuner. Det är därför nödvändigt att staten uppmärksammar cykeltrafikens behov vid anläggande av vägar.

En två-plus-ett-väg är ett exempel på mötesseparering och innebär två körfält i ena riktningen och ett körfält i andra riktningen. Dessa vägar har ett flertal fördelar men innebär ofta försämrad framkomlighet för cyklister. Vid byggande av två-plus-ett-vägar ska alltid cykeltrafikanternas framkomlighet vara lika viktigt att beakta som trafiksäkerheten för bilister. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Möjliggör medtagande av cykel vid resor med tåg och buss

Ett miljöanpassat samhälle måste målmedvetet arbeta för att undanröja hinder för hållbara transporter. Med ett ”hela-resan-perspektiv” skulle fler kunna välja cykeln som en del av resan till arbete och studier. För att öka möjligheterna att ta med cykeln inom kollektivtrafiken måste det bli möjligt att ställa detta krav på kommersiell trafik.

Regeringen bör återkomma med förslag om ändring i kollektivtrafiklagen så att det blir möjligt att ställa krav på både upphandlad och kommersiell trafik så att resenärerna kan medta cykel. Vänsterpartiet har föreslagit detta i riksdagsmotion Fördubblad kollektivtrafik V540.

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

Emma Wallrup (V)

Stig Henriksson (V)

Amineh Kakabaveh (V)

Jens Holm (V)

Birger Lahti (V)

Hans Linde (V)

Håkan Svenneling (V)