

## Motion till kommunfullmäktige: Cykelhighway mellan Malmö och Lund

Klimatet och oljeberoendet är vår generations största utmaning. Även om Sverige kunnat notera två kalla vintrar i rad stiger världens genomsnittstemperatur stadigt. Glaciäravsmältningen har aldrig varit så kraftig och de extrema väderleksfenomenen blir allt påtagligare. Såväl människor som djur får väldigt svårt att anpassa sig till klimatförändringarna. De fundamentala livsbetingelserna är hotade. Enligt FNs klimatpanel har mänskligheten max åtta till tio år på sig för att ställa om samhällena. Annars befaras att så kallade tröskeeffekter kan inträffa och det gått så långt att den negativa utvecklingen kanske inte går att backa. I detta arbete behövs alla åtgärder som kan konkret minska det som bidrar till växthuseffekten. Mycket fokus i debatten handlar om komplexa system; handel med utsläppsrätter, kolsänkor, global koldioxidskatt. Åtgärder som för många människor är diffusa och svåra att ta till sig. Utmaningarna är gigantiska och resultatet från de två senaste klimatkonferenserna inger mycket litet hopp.

En anseelig del av utsläppen uppstår emellertid i vardagen - från maten, boendet och framför allt transporter. Alla miljöbilar till trots, så har 94 % av energin till svenska transporter ett fossilt ursprung. Lundabornas oljeanvändning motsvarar förvisso en mikroskopisk andel av världstotalen. Men goda exempel sprider sig och för många av oss är klimatansvar en etisk fråga där vi vill kunna säga till våra barn och barnbarn att vi gjorde vad vi kunde.

Denna motion handlar om ett projekt Lunds kommun kan verka för i syfte att uppmuntra till minskad bilism och fler längre cykelfärder. Fokus ligger på hur personresor kan ställas om och bli smartare. Att lämna bilen hemma för att i stället ta tåg, buss eller cykel är en omställning som oftast går att göra över en natt. Men då krävs att politiken vågar prioritera kollektivtrafik och utbyggnad av cykelbanor på bekostnad av motorvägsavfarter, parkeringar och annat som gynnar ökad bilism. Potentialen för omställning är stor eftersom många bilresor är korta. I Sverige är ungefär hälften av alla bilresor kortare än 5 km. I tätorter var cirka 70-80 procent kortare än 4 km. 2008 rapporterades att 30 procent av alla bilresor i Helsingborg var kortare än en km! Fortfarande läggs 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. Den relativa risken att dö i förtid är 40 procent högre för människor med en passiv livsstil. Världhälsoorganisationen, WHO, har tagit fram redskap för att beräkna samhällsnyttan med satsningar på cykling. Forskarnas säkerställda beräkningar visar att samhällsnyttan är tre till fem gånger investeringen. För att inte riskera kritik för uppblåsta siffror räknar forskarna bara på kostnader för förtidig död och alltså inte på de långt större kostnaderna för sjukvård. Även privatekonomin, framför allt i kristider, är ett gott skäl för att cykla. Ett cykelinköp motsvarar ungefär de rörliga kostnaderna för någon månads bilkörning. Allt talar allt för att bilbränslet kommer att bli dyrare, särskilt sedan det internationella energiorganet IEA nyligen konstaterade att maxutvinningen för råolja passerades 2006.

Även om alla ovan nämnda fakta är kända byggs ännu samhällen som skapar stillasittande människor – barn som inte kan röra sig fritt till skola och aktiviteter utan måste köras av sina föräldrar överallt. Externa köpcentra tillåts utarma stadskärnor och slå ut kvartersbutiker. Vi som lever i ett samhälle byggt för bilen måste se med nya ögon på de strukturer som skapats för detta fordon och försöka frigöra oss från dem. Detta är givetvis svårare för människor som lever utanför städer, men det är ingen ursäkt för att stadsbornas bilvanor ska fortsätta som tidigare. Bilsamhället är inte längre modernt och framtidsinriktat, det är omodernt och klimat-osmart.

Trots att forskning som visar på cyklingens goda effekt för klimat, för hälsa och samhällsekonomi händer väldigt lite. Sverige intar en pinsam jumboplacering bland de nordiska länderna när det gäller satsningar på cyklist. År 2000 satte Vägverket upp ett nationellt mål att öka cyklingen i

Sverige från 12 procent av alla transporter till 16 procent 2010. Men enligt de senaste siffrorna cyklar svenskarna istället allt mindre. Idag uppskattar Vägverket att siffran är nere på ca 10 procent av alla persontransporter. När säkra cykelbanor kommer i konflikt med bilparkeringar väljer tyvärr oftast de flesta kommunpolitiker fortfarande det senare.

Köpenhamn är en av världens bästa cykelstäder. Detta kan inte ha undgått någon av oss skåningar när vi åker dit. Bilinnehavet i Köpenhamns kommun är lågt. Bland Europas huvudstäder är det bara Tirana som har ett lägre bilinnehav. Det är dyrare att äga och köra bil i Danmark. Det avsätts rejäla anslag för cykelinfrastruktur som tar fysiskt utrymme från bilen. Det pågår för närvarande mellan 40 och 60 cykelprojekt i Köpenhamn. Många städer i Holland kan också tjäna som ett föredöme. I Amsterdam finns en mycket genomtänkt infrastruktur med ett nätverk av cykelbanor. Exempelvis finns sammanlagt 400 kilometer cykelbana helt skild från annan trafik. För att djärva målsättningar om miljöanpassning av transporter ska infrias krävs att beslut om infrastruktur och markanvändning återspeglar den fördelning mellan transportslagen som är optimal i målhänseende.

Motorvägen mellan Malmö och Lund ansågs vara en symbol för modernitet när den anlades som den första motorvägen i Sverige. Med tanke på att såväl Malmö som Lund vill tillhöra miljöeliten bland kommuner bör den lokala trafikpolitiken distansera sig från 1990-talets fossilbränsleepok. Att anlägga den första cykelhighwayen mellan våra städer kan fungera både som en symbolisk manifestation och ett praktiskt redskap för att visa politiker inte bara pratar klimat utan också vill underlätta för enskilda som vill minska sina ekologiska fotavtryck.

Det finns mycket som behöver analyseras innan det råder full klarhet över alla de krav en attraktiv cykelhighway behöver uppfylla. På Lunds Tekniska Högskola finns sedan länge en välrenommerad forskning vars resultat och projekt bör tas till vara i kommunens praktiska arbete. Men ett omständligt utredande och behov av att kontrollera för alla faktorer, som tyvärr alltför ofta blivit en lundensisk vana, ska inte hindra att det viktigaste snabbt kommer igång.

Åtskilligt talar för att den skånska blåsten är den faktor som mest talar mot cykling på slätten. Därför är läplanteringar en av de åtgärder som bör stå överst på dagordningen. För att dessa samtidigt ska bli något som ökar den biologiska mångfalden och värnar om de ekosystemtjänster som exempelvis pollinatörer såsom humlor och bin utför bör kunskaper från den ekologiska forskningen vid Lunds universitet vara ett väsentligt underlag vid utformningen av läplanteringarna. Många fågelarter har minskat pga industriella jordbruksmetoder. För att återskapa de biotoper som exempelvis raphönor trivs i krävs täta buskage av slån, hagtorn eller nypon. Vegetationen bör dock inte vara så hög att hindrar sikt eller upplevs som otrygg. När cykelväg läggs i tunnel avstår en del kvinnor från att cykla när det är mörkt. Utöver ovanstående behövs givetvis många fler åtgärder såsom rätning och breddning av befintlig cykelväg, prioritering i förhållande till korsande bilvägar, skyltning, belysning och andra faciliteter för cyklister om Lund och Malmö fortsatt ska kunna hävda sin tätposition i Sverige som cykelstäder.

Jag yrkar på att kommunfullmäktige

- ger tekniska nämnden i uppdrag att utforma en plan för att anlägga en cykelhighway mellan Malmö och Lund
- att kommunen verkar för att de EU-medel som ingår i det pågående interregprojektet för att främja cyklingen i Öresundsregionen om möjligt används för läplanteringar
- att tekniska nämnden bjuder in sina motsvarigheter i Malmö, Burlöv och Staffanstorp för att försöka göra nämnda cykelhighway som ett gemensamt projekt
- att den kommunstyrelsearbetsgrupp som tillsats för att hantera infrastrukturfrågor som är gemensamma för Malmö och Lund uppmanas att ha med en cykelhighway i sitt arbete

Lund den 8/2 2011, Rolf Englesson

