



Cykelfrågor

Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet ett trettiotal motionsyrkanden om cykeltrafik från den allmänna motionstiden 2014. Motionerna rör bl.a. infrastrukturåtgärder, trafikregler för cykling samt cykelturism.

I betänkandet lyfter utskottet fram cykeln som ett transportmedel med många fördelar, inte minst ur ett klimat- och kapacitetsperspektiv, men även ur ett folkhälsoperspektiv. Utskottet föreslår två tillkännagivanden till regeringen för att främja cykling.

Det första tillkännagivandet uttrycker att regeringen bör återkomma till riksdagen med en nationell cykelstrategi. I arbetet med att ta fram en sådan strategi ska regeringen bl.a. beakta vad utskottet har anfört om vikten av en sammanhängande cykelinfrastruktur och att cykeln bör betraktas som ett eget transportsätt.

I det andra tillkännagivandet framförs att regeringen bör redogöra för regeländringar för att främja cykeltrafik i städer, och inom ramen för detta pröva möjligheten till regeländringar för att göra det möjligt för cyklister över 15 år att använda körbana även i de fall där cykelväg finns.

I betänkandet finns två reservationer från SD och V.

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	3
Redogörelse för ärendet.....	5
Ärendet och dess beredning.....	5
Bakgrund.....	5
Utskottets överväganden.....	8
Infrastruktur och förutsättningar för cykling.....	8
Trafikregler för cykling.....	14
Cykelturism.....	17
Reservationer.....	19
1. Infrastruktur och förutsättningar för cykling, punkt 1 (V).....	19
2. Trafikregler för cykling, punkt 2 (SD).....	20
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	21
Motioner från allmänna motionstiden 2014/15.....	21

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. **Infrastruktur och förutsättningar för cykling**

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att regeringen bör ta fram en nationell cykelstrategi som beaktar vad utskottet anför om bl.a. en sammanhängande cykelinfrastruktur och att cykeln bör betraktas som ett eget transportsätt. Därmed bifaller riksdagen delvis motionerna

2014/15:25 av Nina Lundström (FP) yrkandena 1 i denna del och 2–5,

2014/15:123 av Jan Lindholm (MP),

2014/15:239 av Maria Stockhaus och Erik Andersson (M),

2014/15:607 av Stina Bergström och Lise Nordin (MP) yrkande 1,

2014/15:753 av Kerstin Nilsson (S),

2014/15:827 av Rickard Nordin (C),

2014/15:1359 av Solveig Zander (C),

2014/15:1844 av Johan Forssell (M),

2014/15:1985 av Karin Svensson Smith (MP) yrkandena 1, 5 och 6,

2014/15:2318 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 11 och

2014/15:2587 av Annie Löf m.fl. (C) yrkande 13 och

avslår motionerna

2014/15:607 av Stina Bergström och Lise Nordin (MP) yrkande 2,

2014/15:1985 av Karin Svensson Smith (MP) yrkande 8 och

2014/15:2214 av Jan R Andersson (M).

Reservation 1 (V)

2. **Trafikregler för cykling**

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet anför om att regeringen bör återkomma till riksdagen med en redogörelse för regeländringar för att främja cykeltrafik i städer och inom ramen för detta pröva möjligheten till regeländringar för att göra det möjligt för cyklister över 15 år att använda körbana även i de fall där cykelbana finns. Därmed bifaller riksdagen delvis motionerna

2014/15:25 av Nina Lundström (FP) yrkande 1 i denna del och

2014/15:607 av Stina Bergström och Lise Nordin (MP) yrkande 7 och

avslår motionerna

2014/15:607 av Stina Bergström och Lise Nordin (MP) yrkandena 3–6,

2014/15:1645 av Penilla Gunther (KD) och

2014/15:1985 av Karin Svensson Smith (MP) yrkandena 2 och 4.

Reservation 2 (SD)

3. **Cykelturism**

Riksdagen avslår motionerna

2014/15:13 av Nina Lundström (FP),

2014/15:31 av Nina Lundström (FP) yrkande 5 och

2014/15:1792 av Daniel Bäckström (C).

Stockholm den 19 februari 2015

På trafikutskottets vägnar

Karin Svensson Smith

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Karin Svensson Smith (MP), Jessica Rosencrantz (M), Pia Nilsson (S), Suzanne Svensson (S), Edward Riedl (M), Lars Mejern Larsson (S), Tony Wiklander (SD), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Borian Åberg (M), Lars Tysklind (FP), Emma Wallrup (V), Robert Halef (KD), Johan Andersson (S), Teres Lindberg (S), Rikard Larsson (S) och Jimmy Ståhl (SD).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlas 31 motionsyrkanden från den allmänna motionstiden 2014. En förteckning över de förslag som behandlas redovisas i bilaga 1.

I samband med beredningen av ärendet sammanträffade utskottet den 4 december 2014 med företrädare för Cykelfrämjandet och Svensk Cykel. Vidare informerade infrastrukturminister Anna Johansson den 3 februari 2015 utskottet om regeringens arbete med cykelfrågor.

Bakgrund

Nationella mål för cykeltrafiken

Riksdagen godkände våren 2009 regeringens förslag om transportpolitikens övergripande mål och tillhörande funktions- och hänsynsmål (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257). Enligt funktionsmålet ska bl.a. förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras så att de utgör de mest attraktiva färdmedlen i allt fler situationer. Inte minst när det gäller korta resor är gång och cykel goda alternativ. Kombinerade resor med gång eller cykling och kollektivtrafik bör underlättas, och cykelturismen i Sverige bör utvecklas. För detta talar inte bara tillgänglighets- och valfrihets-skäl utan även klimat- och hälsoskäl. Transportpolitiken ska göra klimatsmarta val attraktiva och tillgängliga.

Några uppgifter om cykeltrafik

Av Trafikverkets rapport Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder – förslag för lösningar till år 2025 och utblick mot år 2050 (2012:100) framgår att andelen cykelresor av korta resor är ca 10 procent. I rapporten anges att en prognos för persontransporter från 2001 till 2020 visar att antalet resor kommer att öka med 13 procent när det gäller alla färdmedel men endast med 1 procent när det gäller cykelresor. Undersökningar visar dock att ca 20 procent av korta arbets- och fritidsresor med bil skulle kunna ersättas med gång och cykel. Vidare anges i rapporten att det är realistiskt att 30 procent av de korta resorna sker med cykel fram till 2050. Med starka styrmedel skulle cykling t.o.m. ha en potential att utgöra 50 procent av de korta resorna, förutsatt att infrastruktur, drift och underhåll anpassas.

I utredningen Ökad och säkrare cykling – en översyn av regler ur ett cyklingssperspektiv (SOU 2012:70) redovisas att ungefär var tionde resa i Sverige är en cykelresa och att medelreslängden för resan är ungefär tre kilometer. I cykelutredningen anges att andelen resor är högre om man begränsar sig till tätbebyggda områden. Enligt utredaren verkar det som om trenden går mot att

cykeln används för allt längre resor även om cykling fortfarande generellt sett väljs som transportsätt i huvudsak vid kortare resor och att antalet resor avtar vid resor som överstiger fem kilometer. I storstadsregioner är medellängden på en cykelresa längre, åtta–nio kilometer. Vidare anges att andelen cykelresor varierar över landet, över året och i olika åldersgrupper. I åldersgruppen 25–44 år görs de längsta cykelresorna medan personer i åldersgruppen 13–17 år är mest beroende av cykeln som transportmedel och också är de som cyklar mest sett till andelen resor.

Trafikanalys inledde i januari 2011 en ny nationell resvaneundersökning. Undersökningen beräknas pågå t.o.m. 2014.

Jämförelsevis kan nämnas att i Köpenhamn cyklar över 50 procent av dem som har mindre än tio kilometer till arbetet eller studieorten. Av dem som har mellan två och fem kilometer till arbetet eller studieorten cyklar 64 procent.

Cykelutredningen

Hösten 2010 tillkallade regeringen en särskild utredare för att se över de regler som påverkar förutsättningarna för att cykla. Översynen skulle syfta till att öka cykeltrafiken och göra den säkrare. I oktober 2012 lämnade den särskilde utredaren sitt betänkande Ökad och säkrare cykling – en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv (SOU 2012:70) (fortsättningsvis cykelutredningen). Inledningsvis framhålls i utredningen att cykling har fått alltmer uppmärksamhet de senaste åren och att cykling som transportsätt kommer att öka. Faktorer som bidrar till den ökade uppmärksamheten är, menar utredaren, de samhälleliga förändringar som medfört en ökad betydelse av miljö- och folkhälsofrågor.

I utredningen konstateras att cyklingsintressen i huvudsak kan tillgodoses inom ramen för den lagstiftning och de planeringsprocesser som gäller i dag. Det är enligt utredarens bedömning inte främst regeländringar som krävs, utan incitament för att lagstiftningen och planeringsprocesserna ska tillämpas på ett sådant sätt att cyklingen beaktas. Det behövs också, menar utredaren, ytterligare ekonomiska satsningar på cykling och en ökad politisk prioritering av cyklingsfrågan nationellt, regionalt och lokalt.

I utredningen uppskattas att det behövs satsningar på åtgärder för cykling med 800–1 000 miljoner kronor i närtid. Utredaren understryker dock att det med ökad cykling också står mycket att vinna samhällsekonomiskt, bl.a. ur ett folkhälso- och miljöperspektiv.

Utredaren framhåller att ökad tillgänglighet och framkomlighet samt ökad säkerhet och trygghet för cyklister är avgörande för att öka cyklingen. För detta krävs, menar utredaren, att cykling ses som ett eget likvärdigt transportsätt inom trafikslaget väg, men liksom övriga transportsätt hanteras utifrån sina egna förutsättningar.

När det gäller trafikregler av betydelse för cykling konstaterar utredaren att de flesta problemen inte har sin grund i reglerna i sig och därför löses bättre genom åtgärder i trafikmiljön. I utredningen återfinns dock följande förslag till författningsändringar i fråga om trafikregler:

- Cyklar med mer än två hjul eller med en sidvagn eller cykelkärra tillkopplad ska under vissa förutsättningar få föras på körbanan även om det finns en cykelbana.
- Skyldigheten för bl.a. cyklister att använda vägrenen ska förtydligas.
- Barn ska t.o.m. det år de fyller åtta få cykla på trottoaren om cykelbana saknas.
- Förare ska få väjningsplikt mot bl.a. cyklister som färdats ut på eller just ska färdas ut på en cykelöverfart. Vissa krav ska ställas på cykelöverfarternas utformning, och en hänsynsbestämmelse för bl.a. cyklister ska införas för att tillgodose trafiksäkerheten.
- En möjlighet att inrätta s.k. cykelgator ska införas.

I utredningen anges vidare att kommunerna, inom ramen för den gällande lagstiftningen och utifrån det kommunala planmonopolet, har goda möjligheter att ta ett ansvar för planeringen av cykelparkeringar och se till att fastighetsägare ordnar cykelparkering, även vid kollektivtrafiknoder. När det gäller cykelparkeringar framhåller utredaren att ett arbete med att skapa en samlad policy för cykelparkeringar vid större kollektivtrafiknoder bör påbörjas och föreslår att regeringen ger bl.a. Trafikverket i uppdrag att göra en nationell behovsanalys för cykelparkeringar. Även utvecklingsplaner för driftsinsatser behöver tas fram, och ansvaret för varje objekt behöver fastställas.

Utredningen har sedermera blivit föremål för remissbehandling.

Olycksutvecklingen för cyklister

Generellt är cyklister en trafikantgrupp som är mycket utsatt. Skadade cyklister, särskilt i singelolyckor med lindriga skador, är dessutom starkt underrepresenterade i den officiella statistiken. Det beror på att det sällan finns skäl för polisen att utreda om det skett något trafikbrott i samband med olyckan. Av uppgifter från Trafikanalys framgår att antalet förolyckade cyklister under 2013 uppgick till 13 personer. Av de som omkom i trafiken var 5 procent cyklister. Det är det lägsta antalet i modern tid. Mellan åren 1985 och 2013 har antalet omkomna cyklister minskat med 64 procent. Antalet skadade cyklister har däremot ökat. Antalet allvarligt skadade cyklister uppgick till 45 personer 2013. Av uppgifter från Trafikverket framkommer att en ny problembild har vuxit fram genom sjukhusens registrering av skadade i trafiken på senare år. Åtta av tio som skadas allvarligt skadas vid singelolyckor. Resterande 20 procent skadas vid kollisioner med andra trafikanter, främst bilister, men även med andra cyklister och fotgängare. Halka är orsaken till närmare hälften av alla singelolyckor.

Utskottets överväganden

Infrastruktur och förutsättningar för cykling

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen tillkännager för regeringen att en nationell cykelstrategi bör tas fram som bl.a. beaktar vad utskottet anför om en sammanhängande cykelinfrastruktur och att cykeln ska betraktas som ett eget transportsätt. Riksdagen bifaller därmed delvis motionsförslag om detta. Utskottet avslår övriga motionsförslag.

Jämför reservation 1 (V).

Motionerna

I motion 2014/15:25 av Nina Lundström (FP) yrkande 3 framförs att cyklingens villkor och säkerhet borde göras än mer tillgängliga genom en nationell informationskampanj om cykling. Motionären anser att kunskapen om bl.a. trafikregler och säkerhet bör spridas för att genom ökad kunskap förebygga olyckor och tillbud. I yrkande 4 påpekas att vägskyltning för bilism är en självklarhet, men precis som bilister behöver cyklister bra och tydlig skyltning. I motionen framhålls att för arbetspendlare som pendlar genom flera kommuner i länet är det viktigt att cykelstråken har en enhetlig skyltning som är kontinuerlig och inte försvinner vid kommungränsen. I yrkande 5 menar motionären att barn bör uppmanas att cykla eftersom resmönster och folkhälsa kan grundläggas i unga år. Motionären lyfter bl.a. fram att cykelbanor och vägar bör ingå i planeringen av skollokaler. Vidare anger motionären att yngre barn bör tillåtas att cykla på gångvägar. I motion 2014/15:25 anges i yrkande 1 att det behövs åtgärder för att förebygga olyckor och tillbud vad gäller cyklismen. Motionären anser att en cykelinfrastruktur med bra underhåll och med en beläggning av god standard liksom förutsägbarhet för framkomligheten är grundläggande för säkerheten. Motionären framhåller att det exempelvis finns många vägar som saknar vägren. I stället bör man anpassa vägnätet för cyklister eller bygga parallella cykelvägar om det krävs. I yrkande 2 framförs att ökad cykling även innebär att säkra och trygga cykelparkeringar behöver planeras och anordnas. Motionären understryker att det är viktigt att cykelparkeringar inte glöms bort vid planering och byggnation av exempelvis arbetsplatser och bostäder.

I motion 2014/15:123 av Jan Lindholm (MP) framförs att Trafikverket bör få ett tydligare uppdrag att utveckla möjligheterna att cykla trafiksäkert utanför tätorter på det statliga vägnätet. Motionären anger att allt fler väljer cykel inte bara i stadsmiljö utan även för längre transporter och att även cykel på semester växer. Både ett hälso- och ett klimatperspektiv talar för cykeln som transportmedel. Motionären pekar på att det ofta inte finns någon eller väldigt

liten plats för någonting annat än bilen utmed våra landsvägar. Motionären framhåller behovet av åtgärder för att fler ska få möjlighet att cykla även utmed riksvägar där bilismen i dag tar större delen av utrymmet.

I motion 2014/15:239 av Maria Stockhaus och Erik Andersson (båda M) yrkas dels att infrastrukturen för cyklisterna måste förbättras genom väl utformade och underhållna snabbcykelvägar med hög säkerhetsstandard, dels att Trafikverkets uppdrag att förbättra cykelinfrastrukturen ses över. Som skäl för yrkandet framförs att cykling har blivit ett viktigt transportmedel och att insikten om cykelns avgörande roll i morgondagens hållbara städer har ökat väsentligt. Motionärerna framhåller att cykling bör underlättas eftersom den ger både miljö- och hälsovinster. Motionärerna pekar bl.a. på att det behövs längre cykelstråk som förbinder förorter med tätorter och stadskärnor. Vidare lyfter motionärerna fram att ett flertal åtgärder måste vidtas för att prioritera cykelsäkerheten och reducera antalet cykelolyckor. Motionärerna menar även att regeringen skyndsamt bör tillsätta en utredning med en tidsplan och målbeskrivning för hur ett nät av snabbcykelvägar längs större statliga vägar kan bli verklighet. I detta arbete bör Trafikverket medverka.

I motion 2014/15:607 av Stina Bergström och Lise Nordin (båda MP) konstateras i yrkande 1 att cykelutredningen lyfter fram att det behövs mer pengar till cykelinfrastruktur. Motionärerna framhåller att det är viktigt att de aviserade ökade medlen till klimatsmarta transporter också kommer cykelinfrastrukturen till del. I yrkande 2 anges att Trafikverket bör se till att alla två-plus-ett-vägar som tidigare haft, eller som bör ha, goda cykelmöjligheter nu garanteras en cykelväg eller motsvarande för att skapa en trygg och säker cykelmiljö. Motionärerna anger att Trafikverket eller kommunen inte bör kunna ta bort en cykelväg eller cyklingsbar vägren utan att ersätta den med en ny likvärdig eller bättre cykelväg.

I motion 2014/15:753 av Kerstin Nilsson (S) framhålls att det bör tas fram enhetliga regler för hur cykelbanetrafik ska anläggas och utformas. Motionären framhåller att det i trafikförordningen saknas definitioner av hur utformning och skyltning av cykelbanor och korsningar för cykeltrafik ska se ut. Det leder till att utformning och skyltning av cykelvägar kan se väldigt olika ut, vilket medför en säkerhetsrisk. Motionären understryker att om vi med hänsyn till miljö- och hälsoaspekter gärna ser fler cyklisterna är det också viktigt att vi värnar om deras säkerhet.

I motion 2014/15:827 av Rickard Nordin (C) framförs att man måste ta hänsyn till samtliga trafikslag när man bygger vägar. Motionären framför att det krävs ett helhetstänkande och en annan syn när vägar planeras och byggs. I motionen anges att cyklisterna, elcyklisterna och mopedisterna ofta trängs undan och inte kan köra på en väg efter att en väg bana exempelvis har breddats.

I motion 2014/15:1359 framhåller Solveig Zander (C) att staten måste ta initiativ och skapa förutsättningar för att alla kommuner ska kunna ta fram en cykelstrategi. Strategierna bör, menar motionären, innefatta trafiksäkerhet, parkering, motion, turism och arbetstillfällen. Motionären menar att det finns

mycket att vinna på att cyklingen ökar. I motionen framhålls bl.a. att det är miljövänligt och bra för folkhälsan.

I motion 2014/15:1844 av Johan Forssell (M) konstateras att cykeln idag ses som ett självklart färdmedel. Motionären framhåller vidare att genom att förbättra förutsättningarna för cykling kan man göra stora vinster när det gäller folkhälsa, framkomlighet och miljö. I motionen framförs att det är viktigt att cykeln ses som ett tryggt färdmedel. Motionären lyfter vidare fram att det går att skapa smarta lösningar som ökar både framkomligheten och säkerheten för cyklister. I motionen anges att kraven på säkra cykelvägar kommer att öka i takt med att fler väljer cykeln som transportmedel. Därför är det enligt motionären viktigt att fortsätta se över säkerheten för cyklister.

I motion 2014/15:1985 av Karin Svensson Smith (MP) yrkande 1 framhålls att ett antal åtgärder bör vidtas i syfte att öka cyklingen. Motionären anger att det finns starka motiv för att öka cyklingen såsom bl.a. behoven av att minska klimatpåverkan, motverka sjukdomar som kan relateras till bristande rörlighet, förbättra hushållens ekonomi och göra tätortstrafiken mer yteffektiv. Motionären menar därför att Trafikverket bör få i uppdrag att bidra till att cykeltrafiken senast 2020 är dubbelt så stor som biltrafiken. I yrkande 5 framhålls att cyklister och gående bör skiljas så långt det är möjligt. Begreppet GC-vägar (gång och cykel) bör därför fasas ut. I yrkande 6 anges att Trafikverket bör få i uppdrag att skapa tydliga normer för drift och underhåll av hur cykelinfrastrukturen ska skötas. I yrkande 8 framhåller motionären att det bör ställas krav på att det skapas s.k. cykelboxar, ett utrymme för cyklister framför bilarnas stopplinje, vid varje trafikljusreglerad korsning i tätorter.

I motion 2014/15:2214 av Jan R Andersson (M) framhålls att Sverige i dag har ett antal nationella cykelleder. Motionären anger att när en cykelled får nationell status är det Trafikverket som ansvarar för exempelvis särskild skyltning till hotell, restaurang och toalett längs leden. Trafikverket tar dock inget ekonomiskt ansvar för att underhålla de gjorda investeringarna i nationella cykelleder, vilket kan leda till att dessa nedprioriteras efter att de blivit byggda. Motionären menar därför att de ökande nationella investeringarna i cykelleder bör leda till ett nationellt ansvar för drift och underhåll av nationella cykelleder.

I motion 2014/15:2318 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 11 framhålls att cyklandet snabbt ökar i Sverige. Motionärerna menar att det är en glädjande utveckling eftersom det minskar trängseln i trafiken samt miljö- och klimatpåverkan samtidigt som det bidrar till bättre hälsa. Motionärerna anger att det i den nationella transportplanen för transportsystemet 2014–2025 planeras för stora satsningar på cykling som också bör genomföras. Motionärerna menar vidare att Trafikverkets arbete med att samordna och stötta kommunala och regionala cykelsatsningar bör fortsätta. I motionen framhålls att den enskilt viktigaste åtgärden för att främja cykling är att förbättra infrastrukturen. Men motionärerna menar att även ett väl fungerande samarbete mellan aktörer på nationell, regional och lokal nivå kan ge goda effekter.

I motion 2014/15:2587 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 13 anfördes att cykeln är ett hållbart färdmedel som bidrar till en säker och miljövänlig närmiljö. Motionärerna framhåller att de vill ge större möjligheter att cykla i säkrare och grönnare miljöer än det i många fall finns idag. I motionen anges att tätorter behöver knytas ihop genom bilfria cykelförbindelser för att främja cykelpendling.

Utskottets ställningstagande

Transportsektorn står inför många angelägna utmaningar inte minst när det gäller klimatfrågan och övriga miljöfrågor såsom buller samt trängseln i städerna. Utskottet vill därför i detta sammanhang lyfta fram cykeln som ett transportmedel med många fördelar, något som också framgår av den cykelutredning som i oktober 2012 lämnade betänkandet Ökad och säkrare cykling – en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv (SOU 2012:70). Cykeln tar mindre av gatumarken i anspråk, vilket minskar trängseln. Ur ett miljö- och klimatperspektiv är cykeln i princip oslagbar som transportmedel. Cykling har dessutom positiva effekter på folkhälsan. Mot den bakgrunden instämmer utskottet i vad som anförts i de här behandlade motionerna om att det är angeläget att stärka cykelns roll som transportmedel och göra det mer attraktivt att cykla. Det är enligt utskottets mening också angeläget att säkerheten för cyklister blir bättre och att antalet allvarligt skadade cyklister minskar.

Utskottet kan inledningsvis konstatera att cykelfrågor är föremål för övervägande på i första hand lokal nivå; exempelvis ingår större delen av cykelvägnätet i kommunernas vägnät. I sammanhanget vill utskottet framhålla Sveriges kommuner och landstings roll och arbete med att förbättra förutsättningarna att färdas med cykel. Utskottet vill också gärna lyfta fram att det på regional och lokal nivå har vidtagits ett antal initiativ för att förbättra infrastrukturen för cykeltrafik. Som exempel kan nämnas att det i den nationella transportplanen ingår ett regionalt cykelstråk, det s.k. Täbystråket som är ett snabbcykelstråk. Utskottet vill också peka på att Stockholms stad i februari 2013 antog en ny cykelplan för att utveckla cykelvägnätet ytterligare. Örebro var först i Sverige med s.k. huvudcykelstråk. Dessa utmärker sig bl.a. genom orangefärgade linjer som skiljer gående och cyklande åt, samt genom skyltning i samma färg. Längs huvudcykelstråken är cykelbanorna genomgående, vilket innebär att bilvägarna korsar cykelvägen i stället för tvärtom. När det gäller åtgärder som rör cykelparkeringar kan bl.a. nämnas cykelparkeringen Bike & Ride Malmö C. som öppnades i februari 2014. Anläggningen är till största del underjordisk och rymmer totalt över 1500 cyklar, varav cirka 700 platser finns inom en låst cykelparkeringsdel.

Utskottet har vid tidigare tillfällen framhållit att förbättrad infrastruktur för cykling är den enskilt viktigaste åtgärden för att nå målet om en ökad cykelandel av resandet. Utskottet ansluter sig alltså till denna bedömning och ser därför med tillfredsställelse att ett ökat fokus har riktats mot cykling och cy-

kelåtgärder i åtgärdsplaneringen för 2014–2025. Detta gäller såväl i den trafikslagsövergripande nationella planen för utveckling av transportsystemet som i länsplanerna för regional infrastruktur. Utskottet är därför mycket positivt till den satsning på 4,8 miljarder kronor som görs i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportsystemet för 2014–2025. Utskottet kan konstatera att detta innebär en betydande ökning jämfört med den tidigare planperioden. Utskottet kan dock se att det finns behov av ytterligare insatser för att möjligheten att cykla i säkra och gröna miljöer ska öka. Enligt utskottets uppfattning är en viktig utgångspunkt vid planering att skapa en sammanhängande och säker infrastruktur för cykling. God drift och underhåll av cykelvägar är också av stor betydelse liksom cykelparkeringar av god kvalitet. Utskottet vill också peka på betydelsen av en enhetlig utformning och skyltning av cykelbanor och korsningar för cykeltrafik. För att underlätta för cykelpendling anser utskottet även att tätorter i högre grad bör knytas ihop genom bilfria cykelförbindelser, exempelvis genom snabbcykelvägar.

Med anledning av motionsförslagen om cykelbanor och två-plus-ett-vägar välkomnar utskottet även att det i regeringens fastställelsebeslut om den nationella trafikslagsövergripande planen för transportsystemet för perioden 2014–2025 underströks att det är angeläget att Trafikverket aktivt och kontinuerligt arbetar med cykling vid planering av ny infrastruktur och att det sker tidigt i planeringsprocessen. Särskilt vid investeringar som innebär mittseparering behöver frågan uppmärksammas för att säkerställa att trafiksäkerheten och tillgängligheten för cyklister inte försämras.

Utskottet är av den uppfattningen att cyklingens förutsättningar i än högre utsträckning bör beaktas vid planeringen av transportsystemet och att man då även bör anlägga ett nationellt perspektiv. Utskottet menar därför att det finns behov av en nationell strategi för cykling som beaktar en rad viktiga frågor för att öka cyklingen på ett säkert sätt. Utskottet vill dock samtidigt framhålla vikten av ett väl fungerande samarbete mellan aktörer på nationell, regional och lokal nivå. Det kan omfatta bl.a. kunskapsspridning, arbete med regionala cykelstråk och enhetligt formspråk för vägvisning. Även cykelutredningen lyfter fram att det bl.a. krävs en ökad politisk prioritering av cyklingsfrågan nationellt, regionalt och lokalt.

I cykelutredningen framhålls att ökad tillgänglighet och framkomlighet samt ökad säkerhet och trygghet för cyklister är avgörande för att öka cyklingen. För detta krävs, menar utredaren, att cykling ses som ett eget likvärdigt transportsätt inom trafikslaget väg, men liksom övriga transportsätt hanteras utifrån sina egna förutsättningar. I proposition (2012/13:25) Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem konstaterade den tidigare regeringen att infrastrukturen traditionellt har utformats utifrån bilismens behov och krav medan cykling vid infrastrukturplaneringen ofta har betraktats som ett transportsätt som är likställt med gång. Regeringen menade att för att cykling på allvar skulle kunna bidra till att lösa framtida problem i transportsystemet behövde den i större utsträckning ses som ett eget transportsätt med specifika behov i infrastrukturen. Detta förstärktes enligt regeringen av den utveckling

som sker av cykeln som ett fordon, exempelvis genom ökad andel elcyklar men även genom att hastigheten har ökat.

Utskottet kan ansluta sig till bedömningen att cykling bör behandlas som ett eget transportsätt. Det gäller inte minst vid utformningen av infrastruktur. Det kan enligt utskottet innebära att exempelvis gång- och cykelvägar separeras i största möjliga utsträckning. Utskottet har tagit del av att just separerade cykelbanor är en hörnsten i Nederländerna och Danmark samt andra länder som lyckats öka cykelns andel av persontrafiken. Även för många gångtrafikanter skulle det förmodligen upplevas som en förbättring om cykeltrafiken samlades i en separat infrastruktur och konfliktytorna mellan de två olika kategorierna av oskyddade trafikanter därmed minskade. Utskottet tillstår dock att det inte alltid är praktiskt möjligt att separera gång- och cykelvägar, i synnerhet utanför tätorter. Utskottet förutsätter samtidigt att de behöriga myndigheterna arbetar för att främja cykling, genom exempelvis separerade gång- och cykelvägar, när det är lämpligt.

Utskottet vill framhålla att det också är viktigt att satsningarna på cykeltrafik på alla nivåer nogga följs upp. Utskottet välkomnar därför att infrastrukturminister Anna Johansson vid besök i utskottet pekade på att det finns ett behov av att förbättra statistiken och uppföljningen när det gäller bl.a. andelen cyklister i transportsystemet och antalet cykelolyckor. Infrastrukturministern underströk att detta är viktigt för att rätt beslut och åtgärder tas för att främja en säker cykling. Utskottet välkomnar även att infrastrukturministern i svar på skriftlig fråga den 18 februari 2015 framhållit att cykling är en högt prioriterad fråga för regeringen och att den avser att ta ytterligare initiativ för en ökad och säker cykling.

Mot denna bakgrund föreslår utskottet att riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen om att utforma en nationell strategi för cykling med beaktande av vad utskottet anfört ovan om åtgärder för att främja en ökad och säker cykling. Utskottet tillstyrker därmed delvis motionerna 2014/15:25 av Nina Lundström (FP) yrkandena 1 (delvis) och 2–5, 2014/15:123 av Jan Lindholm (MP), 2014/15:239 av Maria Stockhaus och Erik Andersson (båda M), 2014/15:607 av Stina Bergström och Lise Nordin (båda MP) yrkande 1, 2014/15:753 av Kerstin Nilsson (S), 2014/15:827 av Rickard Nordin (C), 2014/15:1359 av Solveig Zander (C), 2014/15:1985 av Karin Svensson Smith (MP) yrkandena 5 och 6, 2014/15:2318 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 11 samt 2014/15:2587 av Annie Löf m.fl. (C) yrkande 13 och avstyrker motionerna 2014/15:607 av Stina Bergström och Lise Nordin (båda MP) yrkande 2, 2014/15:1844 av Johan Forssell (M), 2014/15:1985 av Karin Svensson Smith (MP) yrkandena 1 och 8 samt 2014/15:2214 av Jan R Andersson (M).

Trafikregler för cykling

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen tillkännager för regeringen att den bör återkomma till riksdagen med en redogörelse för regeländringar för att främja cykeltrafik i städer och inom ramen för detta pröva möjligheten till regeländringar för att göra det möjligt för cyklisterna över 15 år att använda körbana även i de fall där cykelbana finns.

Jämför reservation 2 (SD).

Gällande rätt

I 3 kap. 6 § trafikförordningen (1998:1276) anges bl.a. att cyklar vid färd på väg ska föras på cykelbana om sådan finns. Vidare framgår att om särskild försiktighet iakttas får dock cyklande använda körbanan även om det finns en cykelbana när det är lämpligare med hänsyn till färdmållets läge. Även cyklar med fler än två hjul eller en cykel som drar en cykelkärra eller en cykel som har en sidvagn får föras på körbanan även om det finns en cykelbana om det är lämpligare med hänsyn till fordonets bredd.

Motionerna

I motion 2014/15:25 av Nina Lundström (FP) yrkande 1 framförs att trafikregler påverkar både säkerheten och flödet i trafiken. Motionären menar därför att vissa trafikregler bör ses över. Motionären pekar bl.a. på att stopplikten vid rödljus bör ses över och att det borde vara möjligt för cyklisterna att svänga höger vid rött om trafikflödet medger detta. Motionären framför att åtgärder såsom separata trafikljus för cyklisterna har inrättats i Danmark. Vidare framhåller motionären att reglerna vad gäller skyldighet att använda cykelbana om sådan finns bör ses över. I motionen anges att det som bör avgöra valet av cykelbana eller väg är faktorer såsom fart, säkerhet och framkomlighet.

I motion 2014/15:607 av Stina Bergström och Lise Nordin (båda MP) anges i yrkande 3 att det sedan 90-talet har varit känt bland trafikplanerare att risken för att en cyklist som blir påkörd av en bil i 50 km/h ska omkomma är mycket hög medan risken är liten vid hastigheter under 30 km/h. Motionärerna hänvisar vidare till att en grupp trafikforskare vid en sammanställning av relevant forskning om hastigheter och hållbarhet kommit fram till att bilar inte ska köra fortare än 30 km/h i staden. En bilist som kör i 30 km/h kan samspela med de som cyklar på ett helt annat sätt än den som kör i 50 km/h. Enligt motionärerna bör Trafikverket därför få i uppdrag att utfärda en bashastighet på 30 km/h i tätorten. I yrkande 4 framför motionärerna att cykeltrafik i motsatt riktning på enkelriktade gator bör möjliggöras. I motionen framhålls att ett exempel som visar att planeringen skett med bilen som utgångspunkt är just enkelriktade gator som tvingar cyklisterna att ta omvägar, trots att vägbredden ofta gör det

möjligt att låta bilar möta cyklister. Detta är också enligt motionärerna något som är tillåtet i ett flertal andra länder. I yrkande 5 framför motionärerna att en cykel alltid måste väja för en bil, även om cykeln kommer på huvudled och bilen från sidan. Motionärerna anser att bilister bör väja för cyklister då cyklisterna färdas på en huvudled. I yrkande 6 framhåller motionärerna att bilister bör lämna företräde för cyklister vid övergångsställe där det finns cykelbana. I motionen anges att det är viktigt med en enhetlig nationell trafikregel om detta för att säkerställa att regelverket är tydligt. I yrkande 7 konstaterar motionärerna att bilen prioriteras i de flesta tätorter framför övrig trafik. Motionärerna menar att många som vill cykla snabbt följaktligen ofta väljer bilar- nas körfält eftersom bl.a. underlaget är dimensionerat för hög hastighet. Motionärerna anser därför att kravet på cyklister att använda cykelbanan bör tas bort för alla kategorier av cyklister.

I motion 2014/15:1645 av Penilla Gunther (KD) framhålls att Transportstyrelsens föreskrifter om effekten på belysning för cyklar bör ses över. Motionären konstaterar att det saknas en gemensam standard för vilken belysning som bör användas och hur cyklister ska hantera sin belysning. Motionären pekar bl.a. på att bilister är skyldiga att blända av vid ett möte, men att det inte finns några sådana regler för cyklister.

I motion 2014/15:1985 av Karin Svensson Smith (MP) yrkande 2 framhålls att det bör vara tillåtet för cyklister att göra en högersväng i korsningar även vid rödljus. Motionären menar att internationella erfarenheter visar att detta kan göras utan försämrad säkerhet. Vidare framhåller motionären att det kan öka cyklisters framkomlighet. I yrkande 4 anser motionären att mopedkörning på cykelbanor bör vara förbjudet. Som skäl för yrkandet framför motionären att det är problem med trängsel på städernas infrastruktur för cyklister. Mopedister på cykelinfrastrukturen kan då få potentiella cyklister att avhålla sig från att cykla, menar motionären.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla att det är angeläget att olika trafikreglerande åtgärder prövas för att främja en ökad cyklism i samhället samtidigt som det är viktigt att arbetet med att öka trafiksäkerheten drivs vidare.

Utskottet kan också ansluta sig till motionärernas grundläggande bedömning att de regler som rör cyklingen måste vara ändamålsenliga för att kunna bidra till målen om ökad och säker cykling. Utskottet välkomnar därför den cykelutredning som har tillsatts av regeringen och har i uppdrag att se över de regler som påverkar förutsättningarna för att cykla. Utredningen är remissbehandlad och regeringen beslutade under sommaren 2014 bl.a. om vissa förordningsändringar på cykelområdet. Dessa trädde i kraft hösten 2014. Ändringarna avser bl.a. införandet av möjligheten för breda cyklar att använda körbanan trots att det finns en cykelbana. Utskottet är positivt till ändringarna.

Utskottet är således medvetet om att trafikreglerna för cykling nyligen har varit föremål för utredning och överväganden och har även tagit del av cykelutredningens konstaterande att de flesta problemen kopplade till trafikregler och cykling inte har sin grund i reglerna i sig utan bättre löses genom åtgärder i trafikmiljön. Enligt utskottets uppfattning finns det ändå skäl för riksdagen att i nuläget ta initiativ om regler för cykeltrafik med anledning av motionsyrkandena. Skälet för detta är att utskottet kan konstatera att den befintliga cykelinfrastrukturen i dagsläget i alla delar inte uppfyller de rimliga krav som cyklister ställer på denna. För att cykelbanan ska vara ett fullgott alternativ för människor som vill använda cykeln som transportmedel och exempelvis pendla till och från arbetet med cykel behöver cykelinfrastrukturen vara sammanhängande och utan onödiga hinder samt väl underhållen. Så är inte alltid fallet, inte minst vintertid med i vissa fall oplogade cykelbanor. Cyklister ska inte heller bli tvungna att ta onödiga omvägar. Utskottet vill även framhålla att cyklister håller väldigt olika hastighet på cykelbanorna, vilket kan ha negativa effekter på både säkerheten, inte minst för gångtrafikanter, och framkomligheten. Enligt utskottets uppfattning är det viktigt att möjliggöra cykling som alternativ både för dem som vill använda cykeln som transportmedel i hög hastighet och dem som vill cykla i lägre hastighet men även för mer utsatta cyklister såsom barn.

Utskottet anser därför att regeringen bör återkomma till riksdagen med en redogörelse för regeländringar för att främja cykeltrafik i städer, och inom ramen för detta pröva möjligheten till regeländringar för att göra det möjligt för cyklister över 15 år att använda körbanan även i de fall där cykelbana finns. Utskottet har dock tagit del av vad som framförs i cykelutredningen som skäl för att inte ändra huvudregeln om att cyklister ska färdas på cykelbanan om sådan finns. Utredaren pekar bl.a. på att cyklister är en heterogen grupp med väldigt skilda förutsättningar fysiskt men även när det gäller förmågan att göra de riskbedömningar och andra överväganden som måste göras. Det innebär enligt utredaren att den svagaste cyklistens behov och säkerhet måste vara utgångspunkten vid de överväganden som görs. Utskottet kan således konstatera att det kan finnas negativa konsekvenser av en regeländring som man inte kan bortse från. Utskottet är också av den grundläggande uppfattningen att cyklar och bilar av trafiksäkerhetsskäl bör separeras i största möjliga mån. Men så länge cykelinfrastrukturen inte medger detta anser utskottet ändå att regelverket måste ge utrymme för en större flexibilitet. Utskottet är medvetet om att en regeländring som gör det valfritt att använda körbanan i stället för cykelbanan skulle kunna få konsekvenser för bl.a. barn, varför ändringen bör begränsas till cyklister över 15 år.

Mot denna bakgrund föreslår utskottet att riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen om att den bör återkomma till riksdagen med en redogörelse för regeländringar för att främja cykeltrafik i städer och inom ramen för detta pröva möjligheten till regeländringar för att göra det möjligt för cyklister över 15 år att använda körbanan även i de fall där cykelbana finns. Utskottet välkomnar i sammanhanget att infrastrukturminister Anna Johansson i svar på

skriftlig fråga den 18 februari 2015 lyfte fram att regeringen är positiv till att pröva och se om förslaget om att låta cyklister välja att cykla på körbanan trots att det finns en cykelbana med modifieringar kan göras genomförbart. Utskottet förutsätter vidare att det inom Regeringskansliet pågår ett löpande arbete med att tillse att gällande trafiklagstiftning är ändamålsenlig bl.a. mot bakgrund av utvecklingen av cykelinfrastrukturen. Utskottet tillstyrker därmed delvis motionerna 2014/15:607 av Stina Bergström och Lise Nordin (båda MP) yrkande 7 samt 2014/15:25 av Nina Lundström (FP) yrkande 1 (delvis) och avstyrker motionerna 2014/15:607 av Stina Bergström och Lise Nordin (båda MP) yrkandena 3–6, 2014/15:1645 av Penilla Gunther (KD) och 2014/15:1985 av Karin Svensson Smith (MP) yrkandena 2 och 4.

Cykelturism

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om cykelturism. Utskottet betonar att det är mycket viktigt att cykelturismen kan utvecklas och framhåller att det pågår ett arbete som kan komma att väl tillgodose ändamålet med motionerna.

Motionerna

I motion 2014/15:13 av Nina Lundström (FP) konstateras att cykelturismen växer runt om i världen. Däremot är åtgärder som behövs för svenska förhållanden inte sammanfattade, och aktörer agerar enligt motionären utan helhetsgrepp. I motionen pekas på insatser som krävs för cykelturism, exempelvis lättillgängligt kartmaterial, skyltning av nationella cykelleder, information även på engelska som hopkopplingen av cykling med andra transportslag. Motionären framhåller att de berörda verk som ansvarar för vägar, cykelbanor, planering och besöksnäring därför tillsammans med turistorganisationer bör skapa förutsättningar för ökad cykling i Sverige.

I motion 2014/15:31 av Nina Lundström (FP) yrkande 5 framhålls att Gotland är en fantastisk destination för cyklister och att cykelturismen med en gemensam satsning tillsammans med Stockholms län skulle kunna locka till sig fler nationella men även internationella besökare. Motionären menar att cykelturismen skulle kunna få ett kraftfullt uppsving genom ett utökat cykelvägnät parallellt med ökad säkerhet på länsvägarna. Det skulle också, anser motionären, stärka Gotlands ställning som cykeldestination.

I motion 2014/15:1792 av Daniel Bäckström (C) framförs att antalet regionala, nationella och transnationella cykelleder ökar i Europa. Motionären konstaterar att i Sverige beräknas cykelturismen omsätta mellan 150 och 200 miljoner kronor varje år. Det ger enligt motionären en mycket stor potential för företagsutveckling och goda möjligheter att stärka cykelturismen som näringsgren i Sverige. Motionären framför att det på nationell nivå både i Sverige

och Norge finns ett stort intresse av att påskynda utvecklingen för att öka cyklingen. I motionen framförs att en unionsled mellan Moss i Norge och Karlstad bedöms ha goda förutsättningar att bli en attraktiv turistled i Europa och kunna bidra till att regionen kan profilera sig som en gränsregion för cykelturism och rekreation. Motionären yrkar därför att regeringen undersöker förutsättningarna för svensk-norska cykelvägar och tillkomsten av en unionsled mellan Moss och Karlstad.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att det är viktigt att förbättra för cyklingen såväl till vardags som vid rekreation och instämmer med motionärerna i att det är mycket positivt om cykelturismen kan utvecklas. Cykelturism är ett miljövänligt och hälsosamt alternativ, och utskottet föreställer sig att ökad cykelturism också kan komma att bidra till ökad användning av cykeln som transportmedel till vardags.

Det är därför med tillfredsställelse som utskottet konstaterar att den nationella trafikslagsövergripande planen för transportsystemet för perioden 2014–2025 innehåller satsningar på cykling kopplat till besöksnäringen genom medfinansiering av bl.a. Kattegattleden och Ölandsleden. Medlen kan även användas till åtgärder som planskilda korsningar, skyltning och cykelparkeringar vid bytespunkter.

Utskottet konstaterar även att Trafikverket i januari 2014 har tagit fram dokumentet Cykelleder för rekreation och turism (TRV 2011/1328). Dokumentet anger klassificerings- och kvalitetskriterier för korta (lokala), medellånga (regionala) och långa (nationella) rekreations- och turistcykelleder. I dokumentet ingår även riktlinjer för en enhetlig utmärkning av dessa. Vidare anges att en referensgrupp för bedömning av turistcykelleder ska bildas för att skapa förutsättningar för en hög standard på nationella och regionala turistcykelleder. I gruppen ingår representanter från Tillväxtverket, Trafikverket, regionförbunden och turistbranschen. Utskottet välkomnar initiativet.

Utskottet finner att det pågår arbete som kan komma att väl tillgodose ändamålen med motionerna, varför utskottet avstyrker motionerna 2014/15:13 av Nina Lundström (FP), 2014/15:31 av Nina Lundström (FP) yrkande 5 och 2014/15:1792 av Daniel Bäckström (C).

Reservationer

1. **Infrastruktur och förutsättningar för cykling, punkt 1 (V)**

av Emma Wallrup (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2014/15:607 av Stina Bergström och Lise Nordin (MP) yrkande 2 och avslår motionerna

2014/15:25 av Nina Lundström (FP) yrkandena 1 i denna del och 2–5,

2014/15:123 av Jan Lindholm (MP),

2014/15:239 av Maria Stockhaus och Erik Andersson (M),

2014/15:607 av Stina Bergström och Lise Nordin (MP) yrkande 1,

2014/15:753 av Kerstin Nilsson (S),

2014/15:827 av Rickard Nordin (C),

2014/15:1359 av Solveig Zander (C),

2014/15:1844 av Johan Forssell (M),

2014/15:1985 av Karin Svensson Smith (MP) yrkandena 1, 5, 6 och 8,

2014/15:2214 av Jan R Andersson (M),

2014/15:2318 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 11 och

2014/15:2587 av Annie Löof m.fl. (C) yrkande 13.

Ställningstagande

Det finns mycket att vinna på ett ökat cyklande, inte minst renare luft, minskat buller och förbättrad folkhälsa. Cykling är bra för klimat och miljö. För att cyklingen ska kunna öka behöver kapaciteten för cykling öka. Det behövs bl.a. fler cykelstråk och cykelvägar. Jag anser att cykeltrafiken måste få en större betydelse i hela transport- och samhällsplaneringen. När man bygger nya vägar, till exempel två-plus-ett-vägar, eller breddar en befintlig väg, försvinner ofta vägrenen där man tidigare har kunnat cykla. Jag kan konstatera att en inventering som Trafikverket låtit göra av landets två-plus-ett-vägar och två-plus-två-vägar visar att endast 2 procent av totalt 2 400 kilometer mittseparerad väg har riktiga cykelbanor i direkt anslutning till vägen. Detta ska jämföras med att inventeringen menar att 26 procent av vägarna har ”stor cykelpotential”. Vid 33 procent avvägarna saknas nu helt möjlighet att gå eller cykla längs vägen. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

2. Trafikregler för cykling, punkt 2 (SD)

av Tony Wiklander (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen avslår motionerna

2014/15:25 av Nina Lundström (FP) yrkande 1 i denna del,

2014/15:607 av Stina Bergström och Lise Nordin (MP) yrkandena 3–7,

2014/15:1645 av Penilla Gunther (KD) och

2014/15:1985 av Karin Svensson Smith (MP) yrkandena 2 och 4.

Ställningstagande

Vi kan konstatera att trafikreglerna för cykling nyligen har varit föremål för utredning och överväganden och även att det i cykelutredningen konstateras att de flesta problemen kopplade till trafikregler och cykling inte har sin grund i reglerna i sig utan bättre löses genom åtgärder i trafikmiljön. Vi anser därför inte att det är väl använda resurser att återigen redogöra för regeländringar för att främja cykeltrafik. Resurserna ska enligt vår mening laggas på att utöka, förbättra och underhålla cykelinfrastrukturen.

Vi har även tagit del av vad som framförs i cykelutredningen som skäl för att inte ändra huvudregeln om att cyklister ska färdas på cykelbanan om sådan finns. Utredaren pekar bl.a. på att cyklister är en heterogen grupp med väldigt skilda förutsättningar fysiskt men även när det gäller förmågan att göra de riskbedömningar och andra överväganden som måste göras. Det innebär enligt utredaren att den svagaste cyklistens behov och säkerhet måste vara utgångspunkten vid de överväganden som görs. I cykelutredningen framförs även att utanför städer och tätorter är snarare bristen på cykelbanor ett problem. Utredaren pekar på att en regeländring inte skulle få innebära att tillgången till cykelbanor blir sämre på platser där de behövs. I utredningen anges att en farhåga som funnits är att en effekt av en regeländring skulle kunna bli att särskild infrastruktur för cykel byggs i mindre utsträckning. Vi anser således att det finns negativa konsekvenser av en regeländring som man inte kan bortse ifrån. Vi delar även utskottsmajoritetens uppfattning att cyklar och bilar av trafiksäkerhetsskäl bör separeras i största möjliga mån. Mot denna bakgrund anser vi inte att regeringen ska få i uppdrag att återkomma till riksdagen med en redogörelse för att främja cykeltrafik i städer eller pröva möjligheten till regeländringar för att göra det möjligt för cyklister över 15 år att använda körbanan även i de fall där cykelbana finns. Vi avstyrker således samtliga motionsförslag.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden 2014/15

2014/15:13 av Nina Lundström (FP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om insatser för cykelturism.

2014/15:25 av Nina Lundström (FP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om åtgärder för att förebygga olyckor.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om parkeringslösningar för cyklister.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en nationell informationskampanj.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vägvisning.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om insatser för barn som cyklar.

2014/15:31 av Nina Lundström (FP):

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om cykling.

2014/15:123 av Jan Lindholm (MP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett tydligare uppdrag till Trafikverket att utveckla möjligheterna att cykla trafiksäkert utanför tätorter på det statliga vägnätet.

2014/15:239 av Maria Stockhaus och Erik Andersson (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att dels förbättra infrastrukturen för cyklister genom väl utformade och underhållna snabbcykelvägar med en hög säkerhetsstandard, dels se över Trafikverkets uppdrag att förbättra cykelinfrastrukturen.

2014/15:607 av Stina Bergström och Lise Nordin (MP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av mer pengar till cykelinfrastruktur.

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket bör se till att alla två-plus-ett-vägar som tidigare haft, eller som bör ha, goda cykelmöjligheter nu tillförsäkras en cykelväg eller motsvarande för att skapa en trygg och säker cykelmiljö.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket bör utfärda en bashastighet på 30 km/h i landets tätorter.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med ett förslag för att möjliggöra cykeltrafik i motsatt riktning på enkelriktade gator.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med ett förslag om att bilar ska väja för cyklister då cyklisterna färdas på en huvudled.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med ett förslag om att bilister måste lämna företräde för cyklister vid övergångsställen där det finns cykelbana.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att upphäva det nuvarande förbudet för cykling på vägar där det finns cykelbana i närheten.

2014/15:753 av Kerstin Nilsson (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om enhetliga regler för hur cykelbanor och korsningar ska anläggas och utformas.

2014/15:827 av Rickard Nordin (C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om hänsyn till samtliga trafikslag vid vägbyggnationer.

2014/15:1359 av Solveig Zander (C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett statligt ansvar för att landets kommuner arbetar fram en cykelstrategi.

2014/15:1645 av Penilla Gunther (KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av nya föreskrifter hos Transportstyrelsen om effekten på cykelbelysning.

2014/15:1792 av Daniel Bäckström (C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att främja cykelturism och en unionsled mellan Moss och Karlstad.

2014/15:1844 av Johan Forssell (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en översyn av förbättrad säkerhet för cyklister.

2014/15:1985 av Karin Svensson Smith (MP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket bör få i uppdrag att bidra till att cykeltrafiken senast 2020 är dubbelt så stor som biltrafiken.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det ska vara tillåtet för cyklister att svänga höger vid rödljus.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att mopedkörning på cykelbanor ska vara förbjudet.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket och Boverket bör få i uppdrag att fasa ut begreppet GC-vägar (gång och cykel) i sin verksamhet.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket bör få i uppdrag att skapa tydliga normer för drift och underhåll av cykelinfrastruktur i skadeförebyggande syfte.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att trafikljusreglerade korsningar i tätorter ska vara försedda med ”cykelboxar” (indragna stopplinjer).

2014/15:2214 av Jan R Andersson (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ansvar för nationella cykelleder.

2014/15:2318 av Lars Hjälmered m.fl. (M):

11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om cyklande.

2014/15:2587 av Annie Lööf m.fl. (C):

13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om främjande av cykelpendling.