



## Cykelfrågor

---

### Sammanfattning

Detta är det första separata betänkande som utskottet ägnar åt cykelfrågor. Tidigare har motioner om cykling behandlats i betänkanden med inriktning på andra ärendområden, främst trafiksäkerhetsområdet men även området för transportsystemets infrastruktur. Anledningen till denna nyordning är det relativt sett stora antalet motionsförslag som väckts i detta ämne, vilket får anses återspegla ett allt större intresse för cykeln som ett viktigt transportmedel.

I betänkandet behandlar utskottet 1 motion från allmänna motionstiden hösten 2008 och 14 motioner från allmänna motionstiden hösten 2009, inalles 64 yrkanden. Motionerna rör bl.a. mål och utgångspunkter för cykelpolitiken, cykelinfrastrukturåtgärder och regeländringar för att underlätta cykling.

Sammanfattningsvis konstaterar utskottet att cykelfrågorna har getts en ökad prioritet i olika avseenden under senare år och att många av de initiativ som tidigare har presenterats i olika politiska och andra dokument är realiserade eller på god väg att bli det. Utskottet vill dock understryka vikten av en än högre ambitionsnivå och ytterligare initiativ – på såväl nationell som regional och lokal nivå för att utvecklingen ska ta fart och målet om en ökad andel cykeltrafik ska nås i närtid. Med hänsyn till den vikt som utskottet fäster vid frågan förutsätter utskottet en fördjupad uppföljning av cykeltrafiken inom ramen för den årliga mål- och resultatuppföljningen på transportområdet. Utskottet förutsätter vidare att regeringen överväger ytterligare initiativ i frågan om inte cykeltrafikens möjligheter förbättras i tillräcklig grad.

Utskottet avstyrker samtliga motionsförslag men anser samtidigt att många av dem är, eller kommer att bli, tillgodosedda genom pågående och planerat berednings- och utvecklingsarbete.

I betänkandet finns 10 reservationer (s, v, mp).

# Innehållsförteckning

Sammanfattning .....	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....	3
Redogörelse för ärendet .....	5
Ärendet och dess beredning .....	5
Bakgrund .....	5
Utskottets överväganden .....	15
Mål och övergripande utgångspunkter .....	15
Åtgärder i trafikens infrastruktur för cykling .....	22
Cykelleder m.m. ....	27
Underlättande av kombinerade resor med cykel .....	30
Trafikregler för cykling .....	33
Användning av cykelhjälm .....	37
Reservationer .....	41
1. Mål och övergripande utgångspunkter, punkt 1 (v) .....	41
2. Mål och övergripande utgångspunkter, punkt 1 (mp) .....	43
3. Åtgärder i trafikens infrastruktur för cykling, punkt 2 (v) .....	45
4. Åtgärder i trafikens infrastruktur för cykling, punkt 2 (mp) .....	46
5. Cykelväg vid två-plus-ett-väg, punkt 3 (s, v, mp) .....	46
6. Cykelleder m.m., punkt 4 (v) .....	47
7. Underlättande av kombinerade resor med cykel, punkt 5 (v) .....	48
8. Underlättande av kombinerade resor med cykel, punkt 5 (mp) .....	49
9. Trafikregler för cykling, punkt 6 (v) .....	49
10. Trafikregler för cykling, punkt 6 (mp) .....	51
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag .....	53
Motion från allmänna motionstiden hösten 2008 .....	53
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2009 .....	53
 <i>Tabell</i>	
Tabell Andelen cyklister som använder cykelhjälm (%) .....	38
 <i>Diagram</i>	
Diagram: Andelen huvudresor efter färd sätt uppdelat på kön .....	6
Diagram: Omkomna per trafikantkategori .....	9
Diagram Användning av cykelhjälm 1996–2008 .....	39

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. Mål och övergripande utgångspunkter

Riksdagen avslår motionerna

2009/10:T236 av Birgitta Eriksson och Catharina Bråkenhielm (båda s),

2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 18–20, 26 och 28,

2009/10:T534 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 11,

2009/10:T535 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 11 och

2009/10:T536 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 1, 4–10, 17, 25 och 35.

*Reservation 1 (v)*

*Reservation 2 (mp)*

## 2. Åtgärder i trafikens infrastruktur för cykling

Riksdagen avslår motionerna

2009/10:T249 av Lennart Sacrédeus (kd),

2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 21, 29 och 32 samt

2009/10:T536 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 11–13, 22, 36, 37 och 39.

*Reservation 3 (v)*

*Reservation 4 (mp)*

## 3. Cykelväg vid två-plus-ett-väg

Riksdagen avslår motionerna

2008/09:T402 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 17,

2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 36,

2009/10:T431 av Thomas Bodström (s) och

2009/10:T536 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 40.

*Reservation 5 (s, v, mp)*

## 4. Cykelleder m.m.

Riksdagen avslår motionerna

2008/09:T402 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkandena 13 i denna del och 16,

2009/10:T298 av Jan Ertsborn (fp),

2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 35 och

2009/10:N441 av Göran Persson i Simrishamn m.fl. (s) yrkande 5.

*Reservation 6 (v)*

## 5. Underlättande av kombinerade resor med cykel

Riksdagen avslår motionerna

2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 22–24 och

2009/10:T536 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 41–43.

*Reservation 7 (v)*

*Reservation 8 (mp)*

## **6. Trafikregler för cykling**

Riksdagen avslår motionerna

2008/09:T402 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkandena 12, 13 i denna del, 14 och 15,

2009/10:T204 av Mikael Cederbratt (m),

2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 30, 31, 33 och 34,

2009/10:T429 av Thomas Bodström (s),

2009/10:T436 av Thomas Bodström (s) och

2009/10:T536 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 14, 15, 18–21 och 24.

*Reservation 9 (v)*

*Reservation 10 (mp)*

## **7. Användning av cykelhjälm**

Riksdagen avslår motionerna

2009/10:T335 av Jennie Nilsson m.fl. (s) och

2009/10:T542 av Camilla Lindberg (fp).

Stockholm den 25 mars 2010

På trafikutskottets vägnar

*Lena Hallengren*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Lena Hallengren (s), Jan-Evert Rådström (m), Christina Axelsson (s), Lisbeth Grönfeldt Bergman (m), Sven Bergström (c), Hans Stenberg (s), Nina Larsson (fp), Eliza Roszkowska Öberg (m), Marie Nordén (s), Annelie Enochson (kd), Sten Bergheden (m), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Ingemar Vänerlöv (kd), Karin Svensson Smith (mp), Malin Löfsjögård (m) och Désirée Liljevall (s).

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

Detta betänkande är det första separata betänkande som ägnas åt cykelfrågor. Tidigare har motioner om cykling m.m. behandlats i betänkanterna med inriktning på andra ärendeområden, främst trafiksäkerhetsområdet men även området för transportsystemets infrastruktur. Anledningen till denna nyordning är det relativt sett stora antalet motionsförslag som väckts i detta ämne, och som får anses återspegla ett allt större intresse för cykeln som ett viktigt transportmedel.

I betänkandet behandlar utskottet 1 motion från allmänna motionstiden 2008/09 och 14 motioner från allmänna motionstiden 2009/10, inalles 64 yrkanden. Motionerna rör bl.a. mål för cykelpolitiken samt infrastrukturåtgärder och trafikregler för cykling.

Sektorsansvaret för cykelfrågor har hittills legat hos Vägverket, vars verksamhet den 1 april 2010 övertas av det då nyinrättade Trafikverket.

Senare under våren återkommer utskottet med vissa frågor om planeringen av trafikens infrastruktur i samband med att regeringen redovisar skrivelsen Åtgärdsplanering för transportsystemet 2010–2021.

## Bakgrund

### Cykeln i transportsystemet

Enligt lagen om vägtrafikdefinitioner (2001:559) definieras cykel som ett fordon som är avsett att drivas med tramp- eller vevanordning och inte är ett lekfordon.

I början av 1960-talet blev bilen den huvudsakliga normen i trafiken, och det innebar samtidigt att det i många trafikmiljöer blev farligt och mindre attraktivt att cykla, vilket har lett till att cyklingens andel av resandet har minskat. Cykeln som transportmedel är nu föremål för överväganden i första hand på lokal nivå.

För att stärka cykelns roll även på nationell och regional nivå gavs 2006 tre myndigheter, Vägverket, Banverket och Verket för näringslivsutveckling (Nutek), parallella regeringsuppdrag att analysera olika möjligheter att förbättra förutsättningarna för cykling. Redovisningen av uppdragen lades därefter till grund för de bedömningar som regeringen redovisade i propositionen Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt (prop. 2008/09:35).

Statens institut för kommunikationsanalys (Sika) genomförde 2006 ett projekt om planeringen av den svenska transportinfrastrukturen och hur den kan läggas upp för att man bättre ska kunna bedöma värdet av alternativa transportsystem. Inom ramen för projektet gjordes en separat studie

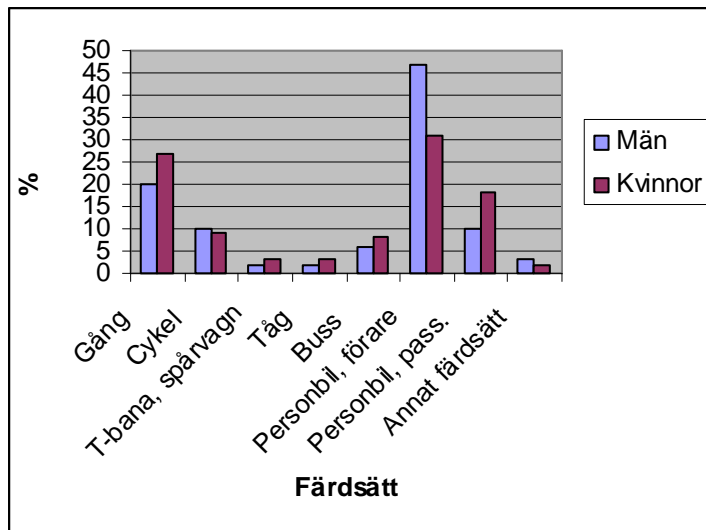
om cykling. I den resulterande rapporten *Cykeln i transportsystemet – utvecklingsmöjligheter* (Krister Spolander, 2006) konstaterades att cykelns andel av persontransporterna hade minskat, trots politiska ambitioner att andelen skulle öka. Som skäl för att cykeln inte fått en mer framträdande roll angavs att cykeln inte var integrerad i planeringssystemen. Dessutom saknades grundläggande kunskaper om effektsamband men också nationella data om aktuell cykeltrafik och cykelinfrastruktur. I rapporten presenterades ett antal förslag till åtgärder för att främja cyklandet.

### Resvaneundersökningar

Sika genomför nationella resvaneundersökningar med vissa intervall. Enligt den senaste, *Res 2005–2006* (Sika statistik 2007:19), var andelen av befolkningen som tog cykeln under den studerade perioden 10 % för män och 9 % för kvinnor. Detta innebär en minskning från den tidigare resvaneundersökningen, då andelen låg på 12 % i genomsnitt.

Vägverket har genom olika undersökningar kommit fram till att den nationella andelen legat på samma nivå under åren därefter. Dock är siffrorna inte säkerställda. Vägverket kommer att initiera en egen mätning av cykeltrafiken och också följa upp förändringarna årligen.

**Diagram: Andelen huvudresor efter färdssätt uppdelat på kön**



Källa: Sika.

Även på kommunal nivå görs viss datainsamling när det gäller cykling. Flera kommuner har redovisat en ökning. Så har t.ex. antalet cyklisterna i Stockholm ökat med 75 % under de senaste tio åren.

## Myndigheter, organisationer m.m.

### Myndigheter

*Vägverket* har s.k. sektorsansvar för cykelfrågor. Inom *Vägverket* finns dels en nationell cykelsamordnare, dels en cykelsamordnare i varje region inom verket. Dessutom har *Vägverket* tagit initiativ till ett nationellt planeringsråd för cykelfrågor, bestående av företrädare för en rad myndigheter med ansvar för frågor som rör cykelinfrastruktur och cykeltrafik.

*Banverket* ansvarar för frågor som särskilt rör möjligheterna att ta med cykeln på tåg och i annan kollektivtrafik m.m.

Sedan ett drygt år finns *Transportstyrelsen*, som ansvarar för regelutformning, tillståndsgivning och kontroll av att reglerna följs.

Den 1 april inrättas Trafikverket, dit verksamheterna inom *Vägverket* och *Banverket* överförs. Samtidigt inrättas Trafikanalys, och Sika läggs ned.

*Boverket* ansvarar för frågor som rör bl.a. stadsplanering. Andra myndigheter är *Tillväxtverket* och *Statens folkhälsoinstitut*.

### Regionala och lokala organ

På Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) finns en person som ansvarar för cykelfrågor – vid sidan av andra vägfrågor. SKL ger ut skrifter om planering för cykeltrafik, t.ex. *Trafik för en attraktiv stad – Trast (2007)* och *Cykel i medvind (2008)*. Man arbetar också med en ny GCM-handbok (gång, cykel, moped) med riktlinjer m.m. för detaljutformning av korsningar, cykelvägar och cykelfält, cykelparkering samt vägvisning för cyklister. Inom SKL har vidare ett cykelnätverk etablerats för erfarenhets- och kunskapsutbyte, som riktar sig till kommuner och andra intressenter på cykelområdet.

I många kommuner finns inom förvaltningen en person med särskilt ansvar för cykelfrågor.

### Cykelorganisationer

*Cykelfrämjandet* är en organisation som har som mål att göra Sverige till en verklig cykelnation. Arbetet bedrivs på lokal nivå och på riksnivå, och det handlar om att främja cykling för bättre miljö och hälsa och för att få en säker trafikmiljö i hela landet. Organisationen arbetar också aktivt med cykelturismfrågor och utför årligen ett flertal cykelvägsanalyser i hela landet. *Cykelfrämjandet* har också tagit fram ett program med elva punkter för säkrare cykling.

Även *Svenska cykelsällskapet (SCS)* verkar för att cyklandet ska öka. Organisationen står bakom många kartverk för cyklister, för turism, rekreation och vardag. Några exempel är cykelatlas över Storstockholm och Storgöteborg samt ett flertal kartor över cykelleder. Vidare inventerar SCS kontinuerligt och kvalitetsbedömer alla kartor, leder, cykelpaket och turförslag i Sverige.

## Olycksutvecklingen för cyklister

Generellt är cyklister en trafikantgrupp som är mycket utsatt. Skaderisken för cyklister per sträckenhet har beräknats till nio gånger högre än för biltrafikanter. Cyklister utgör en större andel av det totala antalet trafikskadade än av det totala antalet trafikdödade.

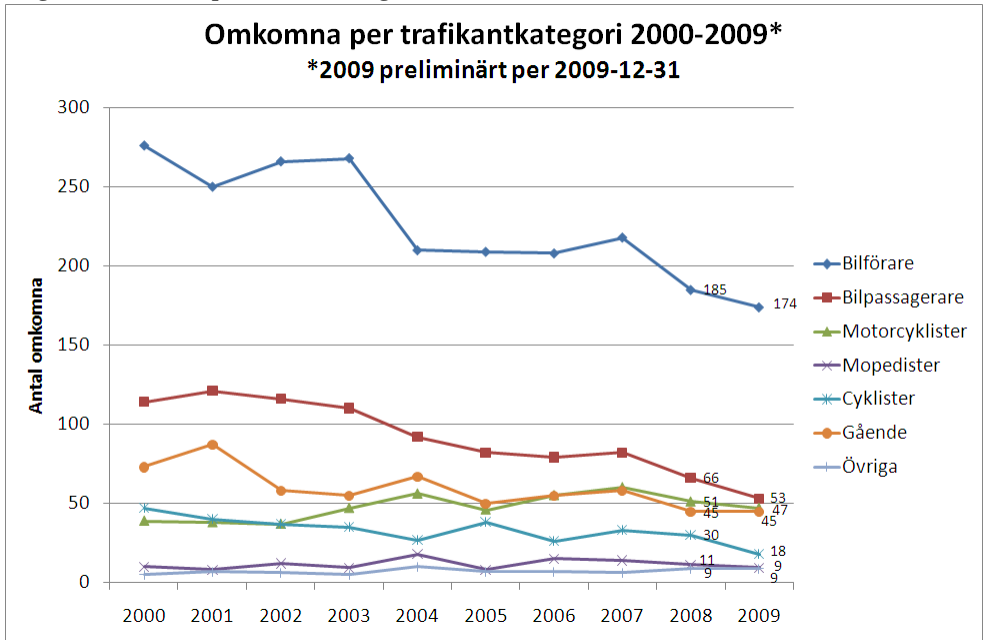
Antalet omkomna i cykelolyckor brukar uppgå till omkring 30 personer varje år. Under 2009 minskade antalet till 18 personer enligt preliminär statistik. Antalet svårt skadade cyklister uppgår till drygt 300 varje år. När det gäller den officiella skadestatistiken finns emellertid vissa brister. Mörkertalet är stort eftersom många av cyklisterna uppsöker sjukvården utan att först ha varit i kontakt med polisen. Därför finns ett kompletterande system, Strada, som bygger på sjukhusbesök. Under 2007 skadades nästan 3 000 cyklister så svårt att de blev inskrivna på sjukhus.

Statens väg- och trafikforskningsinstitut (VTI) har gjort en undersökning om skadade cyklister inom ramen för projektet Tema Cykel (VTI rapport 644). Den är baserad på uppgifter om sjukvårdsregistrerade skadade i Stradasystemet. Det totala antalet skadefall uppgår till 17 989 och gäller cyklister som skadats i trafikmiljö. Syftet var att detaljbeskriva olycks- och skadesituationen för cyklisterna. Resultatet visar att risken att komma till skada som cyklist i trafiken är tämligen lika för män och kvinnor. Högst skaderisk har de yngsta och äldsta åldersgrupperna.

Singelolyckan dominerar statistiken med 72 % av skadefallen. Därnäst kommer olyckor mellan cyklister och motorfordon, som ligger bakom 17 % av skadefallen. På tredje plats är olyckor mellan cyklister, som står för 8 % av skadefallen. I rapporten analyseras vidare vilka orsaker som ligger bakom olycksfallen, såsom försämrat väggrepp, påkörning av trottoarkant eller liknande och alkoholfpåverkan. När det gäller den allra yngsta åldersgruppen (0–6 år) var den dominerande orsaken till olyckan att barnets fot kommit in i cykelhjulet. Föremål, såsom en kasse eller en kroppsdel, som kommit in i cykelhjulet var generellt en frekvent förekommande olycksorsak.



Diagram: Omkomna per trafikantkategori



Källa: Vägverket.

## Forskning om cykling

Forskningen om cykling innefattar en rad olika discipliner och bedrivs vid olika lärosäten och forskningsinstitut.

### VTI

Inom Statens väg- och trafikforskningsinstitut (VTI) bedrivs forskning om vad som styr folks resvanor, åtgärder för att öka cykeltrafiken och effekterna av olika åtgärder.

#### *Cyklisters beteende och värderingar*

VTI bedriver socialpsykologisk forskning inom området hållbart resande. I denna forskning studerar man olika trafikantgruppers beteende, attityder och normer. Nyare forskning fokuserar på modeller för att förutsäga valet av transportsätt och hur olika kampanjer kan främja användningen av mer hållbara transporter.

### *Cyklisters säkerhet*

Exempel på forskningsområden är trafiksäkerhetssituationen på lokal och kommunal nivå, effekter av nya trafikregler, väg- och gatuutformning samt analys av olycksdata för cyklister. Även effekter av olika åtgärder med syftet att öka användningen av cykelhjälm, såväl lagstiftning som icke obligatoriska åtgärder, har utvärderats av VTI.

VTI har utvecklat en metod för skattning av trafiksäkerhetsnivån för dessa trafikantkategorier. Den har bl.a. använts för utvärdering av åtgärder i trafiksystemet, t.ex. utformningen av cykelöverfarter.

### *Drift, underhåll och konstruktion av cykelvägar*

Syftet med forskningen är att öka kunskapen om valet av standard samt drift- och underhållsåtgärder på cykelvägar och vilka effekter det har för cyklisterna, t.ex. när det gäller framkomlighet, säkerhet och komfort.

### *Systemanalys*

För att förbättra kunskapen om hur andelen cykelresor i städerna ska kunna öka driver VTI ett projekt där man analyserar olika faktorer betydelse för cyklingen i stadsområden ur ett systemperspektiv. Dessa analyser omfattar både strukturella faktorer, såsom den fysiska strukturen i städer och tätorter, och "mjuka" faktorer, såsom åtgärder för beteendeförändringar och lokala strategier för planering.

### *Trafikanalys*

Inom trafikanalysområdet har VTI arbetat med utvärderingar av metoder för att mäta cykelflöden på cykelbanor och i blandad trafik. Vidare leder VTI ett projekt som syftar till att analysera olika metoder för att uppskatta andelen cykelresor av det totala resandet lokalt.

## **GIH**

Även inom Gymnastik- och idrottshögskolan (GIH) bedrivs forskning som i vissa fall berör cyklingen och dess betydelse för folkhälsan m.m. Studier görs av preventiva effekter på ett brett spektrum av sjukdomar, som kan relateras till regelbunden fysisk aktivitet, inklusive cykling, hos ungdomar och vuxna. Perspektivet är tvärvetenskapligt och omfattar sociologi, beteendevetenskap, medicin och fysiologi. Ett speciellt intresse är studier kring cykeln som färdmedel för transporter till och från skola och arbete och på fritiden. Opublicerade data visar att manliga cyklister som cyklar regelbundet till och från arbetet har en belastning som motsvarar 50–60 % av den maximala syreupptagningsförmågan, kvinnliga något mindre. Denna belastning har med stor sannolikhet mycket positiva effekter på olika hälsovariabler, vilka ännu inte är utvärderade.

Forskargrupperna vid GIH har ett brett kontaktnät med olika nationella och internationella forskargrupper som har fysisk aktivitet och speciellt cykling som ett viktigt intresseområde.

### **Statens folkhälsoinstitut**

Statens folkhälsoinstitut (SFH) har bl.a. i uppdrag att vara nationellt kunskapscentrum för metoder och strategier samt att följa upp och utvärdera folkhälsopolitiken. Målet för de samlade insatserna är att samhället utformas så att det ger förutsättningar för en ökad fysisk aktivitet för hela befolkningen.

Institutets uttalanden ska vara vetenskapligt grundade (evidensbaserade). En rad studier som berör cykling har gjorts inom ramen för SFH:s verksamhet. I rapporten Aktiv transport – på väg mot bättre förutsättningar för gång- och cykeltrafik sägs att satsningar på ökad aktiv transport och minskat bilåkande ger stora vinster för både samhälle och individ, och att möjligheterna att öka gång- och cykeltrafiken är mycket stora. En s.k. hälsokonsekvensbedömning är en kombination av metoder genom vilka politiska beslut, ett program eller ett projekt bedöms utifrån sina möjliga effekter på hälsan i en befolkning samt fördelningen av dessa effekter inom befolkningen.

### **Lunds universitet**

Inom ramprojektet Hållbar Attraktiv Stad (Hasta) bedrivs forskning om kvaliteter och problem i statens trafik med utgångspunkt i ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet. Bland de tre projekten kan nämnas Strategier för ökat och säkrare gående och cyklande. Målet är att studera vilka faktorer som har störst betydelse för ett ökat gående och cyklande i olika grupper i staden. Forskning bedrivs också för att identifiera olika grupper av cyklister. Ett annat projekt är Hastighetsanpassning i tätorter.

Hasta finansieras av Vinnova, SKL och Vägverket (Skyltfonden).

## **Metodutveckling för planering och uppföljning av cykelåtgärder**

### *Samhällsekonomisk kalkylering av cykelåtgärder*

Statens naturvårdsverk konstaterar i rapporten Den samhällsekonomiska nyttan av cykeltrafikåtgärder – Förbättrat beslutsunderlag (Rapport 5456, april 2005) att traditionell metodik för väginvesteringar inte tar hänsyn till en rad cykelspecifika faktorer, såsom

- efterfrågeförändringar
- betalningsviljan för bekvämlighetsförbättringar
- möjligheten att i praktiken åstadkomma förbättringar av folkhälsan
- trafiksäkerhetseffekter av cykelvägar och förbättrade korsningspunkter
- restidsvärdering för cykeltrafik.

Vägverket har inför åtgärdsplaneringen utvecklat metodiken för nytto- och kostnadsberäkning så att även cykelspecifika faktorer beaktas. Cykelåtgärder har då visat sig få betydligt högre nytto- och kostnadskvoter jämfört med resultatet vid beräkning med konventionella metoder för väginvesteringar.

### *Uppföljning av cykelåtgärder och cykeltrafik*

Inom VTI pågår ett projekt om s.k. cykelbokslut. Ett underlag har tagits fram av Vägverket (Region Mitt) som under 2009 utvecklade ett cykelbokslut för regionen, för att systematiskt öka kunskaps- och dataunderlaget för utvecklingen av och för cykeltrafiken i regionen. I arbetet ingick utvecklingen av en arbetsmetod med relevanta jämförelse- och nyckeltal samt en första inventering av nuläget i regionen. I presentationen av projektet tar man upp frågeställningen och svårigheterna med ett regionalt cykelbokslut och visar resultaten från en första användning av metoden samt jämförande nyckeltal från andra länder.

### **En nationell strategi för ökad och säker cykeltrafik**

En nationell cykelstrategi utformades av Vägverket 2000. I denna uppställs två övergripande mål:

- Cykeltrafiken ska bli säkrare.
- Cykeltrafikens andel av resorna ska öka.

För att nå målen krävs satsningar på cykeltrafiken i kombination med en medveten samhällsplanering.

Med utgångspunkt i de åtgärder som pekas ut i den nationella cykelstrategin ansåg man att det borde vara rimligt att fram till 2010 öka cykeltrafikens andel av alla resor med en tredjedel. Den nationella cykelstrategin tog sin utgångspunkt i Nollvisionen och byggde på åtgärder som innebär en ökad trafiksäkerhet. Den helt dominerande orsaken till att cyklister dödas är kollisioner med motorfordon. En viktig åtgärd för ökad säkerhet var därför att sänka motortrafikens hastighet till högst 30 km/tim där biltrafik blandas med cykeltrafik i tätort. Därutöver krävdes ökad separering av bil- och cykeltrafik samt en kraftigt ökad användning av cykelhjälm. Det var utifrån detta realistiskt att sätta upp mål som innebar att antalet dödade och svårt skadade cyklister skulle halveras fram till 2007. Ungefär hälften av alla bilresor är kortare än 5 kilometer. I tätorter är generellt sett en mycket stor andel, 70–80 %, kortare än 3–4 kilometer. Det var där den stora potentialen fanns för överföring av resor från bil till cykel. Redan en överföring av 10 % av de allra kortaste resorna bedömdes innebära en väsentlig ökning av cykeltrafiken.

Efter en uppföljning av cykelstrategin 2006 gjordes bedömningen att den – med vissa ändringar – var relevant även för det fortsatta arbetet.

## Uppdrag till Vägverket, Banverket respektive Nutek

Regeringen gav 2006 parallella uppdrag till Vägverket, Banverket respektive Verket för näringslivsutveckling (Nutek) att analysera olika möjligheter att förbättra förutsättningarna för cykling. Till myndigheternas individuella rapportering av de tre uppdragen bifogades en gemensam skrivelse där det framgick att arbetet hade bedrivits i nära samarbete i syfte att skapa en sammanhängande bild av behoven. Myndigheternas ambition var vidare att det goda samarbete som etablerats mellan dem och andra relevanta aktörer skulle utvecklas vidare, exempelvis genom ett nationellt planeringsråd för cykelfrågor.

### Vägverket

Av Vägverkets rapport från oktober 2007 framgår att den nationella cykelstrategin från 2000 alltjämt ägde giltighet. Därmed föreslogs att målen att öka cykeltrafikens andel av resorna och att göra den säkrare skulle gälla även fortsättningsvis. Målen borde dock förtydligas och göras uppföljningsbara enligt följande:

- Andelen cykelresor av det totala antalet kortväga resor (kortare än 5 km) ska trendmässigt öka.
- Antalet cyklisterna som dödas eller skadas allvarligt i trafiken ska trendmässigt minska.

Vidare sägs i rapporten att det fanns en utbredd uppfattning om att den största potentialen att snabbt öka andelen resor med cykel, med relativt sett små medel, i första hand finns inom tätorter och för resor som är kortare än fem kilometer. En överflyttning av så många av dessa bilresor som möjligt till gång- och cykelresor ger goda och mätbara effekter för såväl folkhälsan och miljön som framkomligheten. Vägverket bedömde att infrastrukturen för cykelresandet i många större och medelstora städer var så pass utbyggd och av så pass god kvalitet, även sett till drift och underhåll, att den skulle kunna hantera en relativt stor mängd tillkommande cykelresor. För att andelen cykelresor skulle öka föreslog Vägverket en extra satsning i form av årliga statsbidrag som främst skulle riktas mot ett trettio-tal större och medelstora kommuner där infrastrukturen för cykling redan var bra. Statsbidrag är, enligt Vägverket, viktiga för utvecklingen av cykelinfrastrukturen såväl inom som utom tätort. Det fanns redan då en möjlighet för kommuner att söka bidrag till cykelvägar. Vägverket ansåg det vara centralt att medel avsätts i större utsträckning och på ett tydligare sätt än vad som var fallet i existerande planer. I landets största städer Stockholm och Göteborg råder delvis andra och olika förutsättningar än i övriga större och medelstora tätorter, vilket Vägverket menade kräver ytterligare studier och dialog. Infrastrukturen för cykel är inte tillfredsställande men problemen med trängsel och miljön växer. I storstäderna ger förbättrade möjligheter att cykla stora bidrag till bättre luftkvalitet, bättre framkomlighet och förbättrad hälsa. Cykling står, vid en jämförelse med det totala

trafikarbetet, för en hög andel dödade och svårt skadade. En majoritet av de skadade cyklisterna har skadats vid "singelolyckor", dvs. utan att kollidera med något motorfordon. För att göra cyklandet säkert krävs åtgärder för att höja kunskapen hos cyklister om hur man cyklar säkert, dvs. om fordon, utrustning och regler, men också att Vägverket och andra aktörer arbetar med utformning, infrastruktur och regelverk.

För att säkerställa en ökad satsning på cykelresande och optimera den samhällsekonomiska effektiviteten föreslog Vägverket att investeringar i cykelåtgärder inordnas i den nationella planen.

### **Banverket**

I Banverkets rapport redovisades behov av förbättrade möjligheter att dels ta med cykeln på tåg och buss, dels kunna parkera cykeln säkert vid järnvägsstationer och resecentrum, allt i syfte att underlätta byte mellan olika trafikslag.

### **Nutek**

Nutek bedömde att cykelturismen i Sverige på 20 års sikt har förutsättningar att generera intäkter om ca 1,5 miljarder kronor per år. En förutsättning angavs vara tillkomsten av ett antal längre, i huvudsak bilfria, cykelleder av hög internationell klass.

# Utskottets överväganden

## Mål och övergripande utgångspunkter

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen. Utskottet konstaterar att cykelfrågorna har getts en ökad prioritet i olika avseenden under senare år. Utskottet vill samtidigt understryka vikten av en än högre ambitionsnivå och ytterligare initiativ – på såväl nationell som regional och lokal nivå – för att utvecklingen ska ta fart och målet om en ökad andel cykeltrafik nås i närtid.

Jämför reservationerna 1 (v) och 2 (mp).

## Bakgrund

### *Propositionen om en ny transportpolitisk målstruktur*

Riksdagen godkände våren 2009 regeringens förslag om transportpolitikens övergripande mål. Samtidigt godkändes dels funktionsmålet om tillgänglighet, dels hänsynsmålet om säkerhet, miljö och hälsa (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14).

Enligt vad som anfördes i propositionen ska förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras. För personresor finns det särskilda skäl att genom transportpolitiska åtgärder skapa goda förutsättningar för kollektivtrafik, gång och cykel. Dessa färdmedel ger många positiva effekter för samhället och för individen, som mindre miljöpåverkan och förbättrad hälsa. Mer än tre fjärdedelar av persontransportarbetet sker med personbil, och dess roll för att skapa tillgänglighet är därför viktig. Det är dock samtidigt betydelsefullt att det finns flera färdmedel av god kvalitet för att medborgare och näringsliv ska ha en god tillgänglighet och möjlighet att välja. Regeringen ansåg att politiken bör inriktas på att förbättra förutsättningarna för människor att välja kollektivtrafik, gång och cykel, så att de utgör de mest attraktiva färdmedlen i allt fler situationer. Inte minst när det gäller korta resor utgör gång och cykel goda alternativ. För detta talar inte bara tillgänglighets- och valfrihetsskäl utan även klimat- och hälsoskäl. Transportpolitiken ska göra klimatsmarta val attraktiva och tillgängliga.

I stora städer är kollektivtrafik, gång och cykel en förutsättning för att människor ska kunna färdas, och genom sina goda effekter bidrar dessa färdmedel till att skapa den goda staden. De tre färdmedlen är yteffektiva, och om en större andel av resorna görs med dessa kan trängseln i städerna minska. På landsbygden är förutsättningarna annorlunda, speciellt när det gäller kollektivtrafik. Här handlar det ofta om att ge invånarna ett alterna-

tiv till personbil. Detta gäller särskilt för ungdomar och äldre. I utpräglade glesbygder finns ett relativt litet utbud av allmän kollektivtrafik medan den särskilda kollektivtrafiken kan vara relativt omfattande i förhållande till befolkningen. Därför behövs en väl fungerande samordning av olika sorters kollektivtrafik för att utnyttja de offentliga medlen optimalt i syfte att skapa tillgänglighet.

Ohälsan i samhället kostar oerhörda summor för individer och samhälle och betyder också lidande och förlorad livskvalitet för medborgarna. Enligt regeringens mening är det angeläget att varje verksamhet ger sitt bidrag för att minska ohälsan. Transportpolitiken kan bidra till minskad ohälsa – minskat antal döda, allvarligt skadade eller sjuka – t.ex. genom att skadorna i trafiken minskar, genom minskade trafikinducerade luftföroreningar och genom reducerade bulleremissioner. Genom att hänsynsmålet föreslås innefatta inte bara säkerhet och miljö utan även hälsa betonas tydligare att insatser som verkningfullt ökar hälsan eller minskar ohälsan är betydelsefulla. Då inkluderas även exempelvis insatser som bidrar till förbättrad folkhälsa genom ökad fysisk aktivitet, t.ex. att förbättra förutsättningarna för att gå eller cykla. Det räcker inte att exempelvis resan med buss eller cykel i det enskilda fallet är ett klimatsmart alternativ om den, i jämförelse med andra alternativ, samtidigt innebär en väsentlig uppoffring i form av dålig komfort på grund av alltför låg standard eller bristfällig synkronisering vid bytesplatser under resans gång. Resandet har två toppar på vardagar: på morgonen och på eftermiddagen. Vid dessa tidpunkter uppstår i vissa städer ofta trängsel, som är negativ för såväl individerna som samhället. Det är nödvändigt att hantera trängseln och att det görs med samhällsekonomiskt effektiva medel. Särskild uppmärksamhet bör riktas mot de platser och stödjande system som är till för att göra det möjligt för resenären att byta mellan trafikslag och mellan olika linjer med samma trafikslag.

### *Infrastrukturpropositionen*

Regeringen lade hösten 2008 fram propositionen Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt, den s.k. infrastrukturpropositionen (prop. 2008/09:35). I denna återfinns ett avsnitt om åtgärder för ökad cykeltrafik. Regeringen framhöll inledningsvis att flera samhällsmål tillgodoses genom ett ökat resande med cykel, såsom minskad negativ miljöpåverkan, minskad trängsel och positiva effekter på folkhälsan och möjligheter till ett utvecklat näringsliv genom turistryckling.

Vidare konstaterade regeringen att cyklingens andel av det totala trafikarbetet hade minskat, detta trots riksdagens uttalade mål om en ökad andel. Mot den bakgrunden behövdes insatser på flera områden, framhölls det. Dessutom krävdes ett väl fungerande samarbete på nationell, regional och lokal nivå. Regeringen sade sig ha för avsikt att överväga insatser för ökad cykling i den kommande åtgärdsplaneringen.



Utskottet avstyrkte de aktuella motionsförslagen mot bakgrund av vad som redovisats i propositionen; riksdagen följde utskottet.

### *Budgetpropositionen för 2010*

I budgetpropositionen för 2010 redovisades att målet om en ökad andel cykeltrafik inte hade uppnåtts. Däremot hade åtgärder som vidtagits för att förbättra trafiksäkerheten, t.ex. gång- och cykelpassager, farthinder och säkrare övergångsställen, haft betydelse för barns och ungas möjlighet att utnyttja vägtransportsystemet. Mer än 4 000 barn hade berörts av åtgärder för att förbättra barns skolvägar. Det fanns skillnader i vilka färdmedel pojkar och flickor använde för sina resor; flickor fick i större utsträckning skjuts med bil, medan pojkar cyklade i större utsträckning. Kvinnors resor gjordes i högre grad till fots eller med cykel jämfört med mäns.

### *Direktiv om åtgärdsplanering*

Regeringen har i sina direktiv till trafikverken om åtgärdsplaneringen uttalat att den nationella planen för utveckling av transportsystemet ska omfatta åtgärder som främjar användningen av cykel. Likaså har regeringen angett att förslagen till länsplaner för utveckling av transportsystemet ska omfatta åtgärder som främjar användningen av cykel.

## **Motionerna**

I *motion 2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v)* pekar man på att cykeltrafikens andel har minskat i stället för att öka, så som var målet i Vägverkets nationella cykelstrategi. Motionärerna betonar vikten av fastställda och tydliga mål för ett ökat cyklande. Det finns en stor potential för att fler ska använda cykeln som transportmedel. Statsmakterna bör därför ställa upp mer radikala mål för ett ökat cyklande men även följa upp måluppfyllelsen bättre än hittills. Enligt motionärernas mening bör andelen resor med cykel öka från 10 till 15 % år 2015 och från 10 till 20 % år 2019 (yrkande 18).

Motionärerna föreslår vidare att regionala och centrala cykelbokslut upprättas. Exempel på uppgifter som kan ingå i ett sådant bokslut är cykeltrafikens omfattning, olycksdata, investeringar i infrastruktur, genomförda kampanjer och cyklisters värderingar (yrkande 20).

Vidare bör cykelsamordnare inrättas, dels på nationell, dels på regional nivå. Syftet är bl.a. att säkerställa att målet om en ökad andel cykeltrafik verkligen uppfylls. Samordnaren ska ha till uppgift att samordna forskning och utveckling inom området cykeltrafik, vara aktiv och delta i infrastrukturplaneringen på nationell nivå samt ansvara för relevanta utbildningar inom området och för det nationella cykelbokslutet. Samordningen på regional nivå kan genomföras vid länsstyrelsen eller ett regionalt självstyrelseorgan (yrkande 19).

Regeringen bör – i regleringsbrev eller i annan form – ge Vägverket i uppdrag att utreda cyklandets aspekter ur ett socioekonomiskt och etniskt perspektiv och ett jämställdhetsperspektiv (yrkande 26).

Enligt motionärernas mening har inte bara staten utan även kommunerna möjlighet och ansvar för att bidra till ett hållbart transportsystem. Kommunerna måste på ett mycket mer strategiskt sätt styra resurser till cykling. De efterlyser därför ett regeringsförslag om att kommunerna åläggs att redovisa hur de ska förbättra sitt cykelvägnät och öka andelen transporter med cykel (yrkande 28).

I *motion 2009/10:T534 av Peter Pedersen m.fl. (v)* föreslås att man ska öka den sociala hållbara utvecklingen med utökad cykeltrafik (yrkande 11).

Enligt vad som anförs i *motion 2009/10:T535 av Peter Pedersen m.fl. (v)* bör man öka jämställdheten genom utökad cykeltrafik. Detta bör i sin tur åstadkommas genom att man fastställer tydliga mål för ökad cykling, utvärderar målen, låter cykeln vara en del av tågresan, gör cykelöverfarterna säkra liksom genomför andra åtgärder med detta syfte (yrkande 11).

I *motion 2009/10:T536 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp)* hävdas att det svenska samhället i grunden är byggt med bilen som utgångspunkt. Samtidigt var cykeltrafikens andel på 1950-talet fem gånger så stor som i dag, sägs det. Två faktorer nämns som orsaker till dagens bilorienterade samhälle, nämligen parkeringsnormerna och trafiksepareringen. Motionärerna anser att cyklingen och kollektivtrafiken i stället bör bli norm i den kommunala planeringen, med prioritering av kollektivtrafiken om konflikter mellan dessa uppstår (yrkande 1).

Kommuner och myndigheter ska införa cykelbokslut för att visa hur mycket av resurserna som används till cykelåtgärder, framhåller motionärerna vidare (yrkande 9).

Motionärerna kritiserar Vägverket för att dess nationella cykelstrategi inte har genomförts eller ens påbörjats. De anser att åtgärderna i strategin är effektiva när det gäller att nå målet om ökad cykling och att strategin därför bör uppdateras och genomföras (yrkande 4).

Vidare föreslår motionärerna att riksdagen antar ett antal specifika mål för cykling. Andelen arbetspendling med cykel i tätorter bör vara 50 % av den totala arbetspendlingen senast 2020 (yrkande 5). Vidare bör andelen persontransporter med cykel vara 25 % senast 2020 (yrkande 6). Likaså bör antalet allvarligt skadade cyklister vara mer än halverat senast 2020 jämfört med i dag (yrkande 7). Minst 80 % av landets cyklister ska känna sig trygga i trafiken senast 2020 (yrkande 8).

Härutöver bör regleringsbrevet för Vägverket ändras så att detaljerade och mätbara mål om att öka cyklismen införs med krav på återrapportering (yrkande 10).

Regeringen bör också uppmanas att lägga fram ett förslag om hur lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m. kan kompletteras med en miljöaspekt för att möjliggöra en mer offensiv parkeringspolitik (yrkande 17).

Vägverket bör ges i uppdrag att ta fram en plan för hur grundskolor ska kunna ha fungerande och trygga gång- och cykelbanor till och från skolan senast 2015 (yrkande 25).

Slutligen efterlyser motionärerna en resepolicy som gynnar klimatsmart resande för samtliga statliga myndigheter och bolag med statligt ägande (yrkande 35).

I *motion 2009/10:T236 av Birgitta Eriksson och Catharina Bråkenhielm (båda s)* pekar man på att mycket har gjorts i kommunerna för cykling, bl.a. genom att man har byggt cykelleder. Nu bör även staten uppmärksamma cykeln i sin transportpolitik, anser motionärerna. Cykling bör inte bara betraktas som en fritids- och nöjesaktivitet utan också som ett transportmedel. I de alltmer igenkorkade storstadsmiljöerna är cykeln det smidigaste fordonet av alla. Motionärerna nämner att cyklandet bör kunna göras mindre väderkänsligt och att cykeln som fordon bör kunna utvecklas, t.ex. genom hybridteknik.

### **Utskottets ställningstagande**

Inledningsvis vill utskottet påminna om att riksdagen har ställt sig bakom regeringens förslag om en ny transportpolitisk målstruktur. I denna ingår funktionsmålet om tillgänglighet och hänsynsmålet om säkerhet, miljö och hälsa. Vidare har riksdagen vid ett flertal tillfällen slagit fast att transportsystemet behöver ställas om för att bli klimateffektivt och konkurrenskraftigt. Transporterna bidrar till utsläppen av koldioxid med omkring 40 %. De fossila drivmedlen medför nackdelar även i form av utsläpp av miljöförorenande ämnen som klorerade kolväten och partiklar. Fossildrivna fordon ger också bulleremissioner. Alla dessa faktorer påverkar såväl miljö som människors hälsa på ett negativt sätt.

Cykeln är ett transportmedel som inte bara saknar dessa skadliga effekter, den har dessutom en rad fördelar. För samhället innebär cyklingen att en mindre del av gatumarken tas i anspråk, och därmed minskar trängseln. Även ökad folkhälsa är en viktig faktor, som också har bekräftats genom forskning. En regelbunden fysisk aktivitet bidrar bl.a. till ökad stresstolerans och minskad risk för hjärt-kärlsjukdomar. Härutöver kan cykelturism skapa förutsättningar för småskalig näringslivsutveckling längs cykellederna. Den enskilde ser privatekonomin, en förbättrad hälsa och – i många fall – flexibilitet och framkomlighet som klara fördelar. Utskottet ser med tillfredsställelse att metodiken för kostnads- och nyttokalkylering under senare år även har anpassats till åtgärder för cykling och att sådana åtgär-

der har visat sig ha en hög nytto- och kostnadskvot. Enligt utskottets mening bidrar sådana åtgärder som leder till ökat resande med cykel till att ett flertal samhällsmål kan nås.

Att öka cyklingens andel av persontransporterna är ett snabbt sätt att minska utsläppen från transportsektorn. Det är mot den bakgrunden som riksdagen vid ett flertal tillfällen har slagit fast att cykeln har en given plats i det hållbara resandet. Vidare har riksdagen ställt upp som mål att cyklingens andel av transporterna ska öka. Som har framgått av bl.a. budgetpropositionen har målet emellertid inte nåtts; andelen ligger på ca 9 % enligt senaste mätningen. I sammanhanget kan det dock vara värt att påpeka att cykelandelen totalt sett är större än andelen buss-, spårvagns- och tunnelbaneresor sammanlagt.

Utskottet delar i stora delar den uppfattning som förs fram i de här behandlade motionerna. Det är angeläget att göra det mer attraktivt att cykla, bl.a. genom att förbättra framkomligheten och säkerheten. Cykelfrågor har i hög grad varit föremål för överväganden på i första hand lokal nivå. Utskottet anser emellertid att det är viktigt att nu stärka cykelns roll som transportmedel och därmed som en naturlig del av planeringen av transportsystemet även regionalt och nationellt. Cykeln ska alltså kunna ses som ett attraktivt alternativ för en del av eller hela resan. För att åstadkomma detta krävs insatser inom olika områden, såsom infrastrukturåtgärder, planering och uppföljning, regler och vägvisning, organisation och samverkan, kunskapsuppbyggnad samt kommunikation. Cykelns roll bör också kunna hävdas genom medveten stadsplanering. Det handlar således om en kombination av ekonomiska och andra styrmedel och åtgärder, baserade på gedigna och aktuella data om cykeltrafik och cykelinfrastruktur.

I de här aktuella motionsförslagen lyfter man fram olika frågor såsom behov av mer preciserade och mätbara mål för cyklingen och en ökad fokusering på jämställdhet och på barns behov. Vidare föreslås att cykelplaner, cykelbokslut och cykelsamordnare blir obligatoriska.

I detta sammanhang vill utskottet påminna om de transportpolitiska principer som riksdagen slog fast våren 1998 (prop.1997/98:56, bet. 1997/98:TU10). Dessa var i sin tur en utveckling av de principer som riksdagen hade slagit fast redan i 1988 års transportpolitiska beslut. I den nysnämnda propositionen, Transportpolitik för en hållbar utveckling, hade regeringen anfört följande.

För att de transportpolitiska målen ska uppnås krävs att de olika aktörerna inom transportsektorn förmås att långsiktigt och konsekvent handla på ett sådant sätt att utvecklingen styrs mot målen. Ett antal principer måste slås fast som ytterligare preciserar målen och som också innebär att målen konkretiseras med utgångspunkt från transportkonsumenternas och transportproducenternas agerande. De transportpolitiska principerna skulle vara följande.

Transportkonsumenterna ska ha så stor valfrihet som möjligt att inom ramen för det befintliga transportutbudet själva avgöra hur de skall ordna sina transporter. Samverkan mellan olika transportmedel och trafikslag skall stärkas. Sektorstänkandet måste överges till förmån för

samverkan mellan trafikslagen. En effektiv konkurrens mellan olika trafikutövare och transportalternativ skall främjas. Beslut om transportproduktion skall ske i så decentraliserade former som möjligt.

Utskottet konstaterar nu att de transportpolitiska principerna härefter har bekräftats av riksdagen vid ett flertal tillfällen. Med hänvisning till bl.a. principen om decentraliserat beslutsfattande anser utskottet att frågan om mer preciserade mål för cykling bör ligga hos kommuner och regioner, inte minst på grund av de skilda förutsättningar för cykling som råder i olika delar av landet. Utskottet anser också att det finns bättre förutsättningar i detta avseende genom den förstärkning av cykelfrågorna som genomförts på Vägverket i form av en nationell och sju regionala cykelsamordnare/kontaktpersoner. Vidare har ett nationellt planeringsråd för cykelfrågor inrättats bestående av representanter för Vägverket, Banverket, Tillväxtverket, Statens folkhälsoinstitut samt Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) och för regional nivå. Härutöver har SKL inrättat ett cykelnätverk.

Sammantaget ger detta möjligheter till en mer organiserad samverkan mellan lokala beslutsorgan för kunskapsuppbyggnad och erfarenhetsutbyte med "best practice" och "benchmarking" som viktiga inslag. Utskottet har noterat de många kampanjer och projekt i övrigt som genomförts eller pågår på olika håll i Sverige. Som exempel kan nämnas "Inte bilen under milen" (Gröna Bilister och Sjukgymnastförbundet), "Inga löjliga bilresor" (för minskad andel bilresor kortare än 5 km; vissa kommuner i Skåne), "På egna ben" och "Nya vägvanor" (Göteborg) och s.k. "Vandrande/cyklande skolbussar" (flera kommuner). Enligt utskottets uppfattning finns det en stor potential för spridning av sådana goda initiativ genom t.ex. den nationella cykelsamordnaren och SKL:s cykelnätverk. Likaså bidrar forskningen om cykling i hög grad till uppbyggnad och spridning av kunskap på området.

I motionerna berörs cyklingens betydelse för vissa grupper. Kvinnor och män har olika resmönster, och utskottet ansluter sig till uppfattningen att en satsning på ökad cykling är en satsning på jämställdheten.

Många barn saknar en säker och trygg skolväg för gång och cykling, och föräldrar väljer därför ofta att skjutsa barnen med bil, både till och från skolan och i övrigt. Följden har blivit en negativ spiral med en ständigt försämrad trafiksituation med ökade utsläpp av bl.a. koldioxid, partiklar och buller. Framför allt begränsas barns rörelsefrihet och möjlighet att vara fysiskt aktiva i sin vardagsmiljö, vilket leder till försämrad hälsa.

Att kunna förflytta sig med cykel på ett säkert och tryggt sätt innebär också att barns och ungdomars rörelsefrihet ökar, och de får ökad träning i att vara fysiskt aktiva i sin vardagsmiljö. Utskottet vill särskilt understryka vikten av att säkerheten vid skolor och barns och ungdomars skolväg förbättras.

Den 1 april 2010 övergår verksamheterna i bl.a. Vägverket och Banverket till den samtidigt inrättade myndigheten Trafikverket. Utskottet utgår från att sektorsansvaret för cykelfrågorna kommer att tas om hand på ett offensivt sätt av Trafikverket.

Utskottet konstaterar sammanfattningsvis att cykelfrågorna har getts en ökad prioritet i olika avseenden under senare år och att många av de initiativ som tidigare har funnits i olika politiska och andra dokument är realiserade eller på god väg att bli det. Utskottet vill dock understryka vikten av en än högre ambitionsnivå och ytterligare initiativ – på såväl nationell som regional och lokal nivå – för att utvecklingen ska ta fart och målet om en ökad andel cykeltrafik nås i närtid. Med hänsyn till den vikt som utskottet fäster vid frågan, förutsätter utskottet en fördjupad uppföljning av cykeltrafikens förbättringar och fortsatta utveckling inom ramen för den årliga mål- och resultatuppföljningen på transportområdet. Utskottet förutsätter vidare att om inte cykeltrafikens möjligheter förbättras i tillräcklig grad, bör regeringen överväga ytterligare initiativ i frågan.

Mot den angivna bakgrunden är utskottet inte nu berett att ta något initiativ i ärendet och avstyrker därmed motionerna 2009/10:T236 av Birgitta Eriksson och Catharina Bråkenhielm (båda s), 2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 18–20, 26 och 28, 2009/10:T534 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 11, 2009/10:T535 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 11 och 2009/10:T536 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 1, 4–10, 17, 25 och 35. Enligt utskottets mening förutsätts dock flera yrkanden bli tillgodosedda genom det arbete som Trafikverket nu tar över ansvaret för och genom vad utskottet har anfört.

## Åtgärder i trafikens infrastruktur för cykling

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen. Utskottet har vid flera tillfällen tidigare framhållit förbättrad infrastruktur för cykling som den enskilt viktigaste åtgärden för att nå målet om ökad cykelandel av resandet. Enligt utskottets mening torde många av motionsförslagen helt eller delvis kunna bli tillgodosedda genom kommande åtgärdsplan för trafikens infrastruktur 2010-2021.

Jämför reservationerna 3 (v) och 4 (mp).

### Motionerna

I *motion 2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v)* anfördes att regeringen bör avsätta medel till investeringar i cykelinfrastruktur. Enligt motionärerna får cykeltrafiken 1 % av statens och kommunernas anslag inom vägtrafiken samtidigt som 10 % av samtliga transporter utförs med cykel. De finner

det rimligt att både kommunerna och staten ökar andelen medel till cykeltrafiken så att den i högre grad motsvarar människors användande av detta transportslag (yrkande 21).

Vidare bör ett statsbidrag införas till kommuner för investeringar i cykelinfrastruktur motsvarande 50 % av anläggningskostnaden. En förutsättning ska vara att kommunen upprättat en cykelplan, betonas det (yrkande 29).

Motionärerna anser också att Vägverket bör ges i uppdrag att utreda på vilket sätt cykelöverfarter kan göras säkrare och hur dessa kan få en mer enhetlig utformning (yrkande 32).

Slutligen begärs att det ska vara lika viktigt att beakta cykeltrafikanternas perspektiv som trafiksäkerheten för bilister när två-plus-ett-vägar byggs (yrkande 36).

Även i *motion 2008/09:T402 av Peter Pedersen m.fl. (v)* förespråkas att cykeltrafikanternas perspektiv alltid ska vara lika viktigt att beakta som trafiksäkerheten för bilister när två-plus-ett-vägar byggs (yrkande 17).

I *motion 2009/10:T536 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp)* anförs att regeringen i regleringsbrevet för Vägverket bör tydliggöra att cykelbanor ska ha en hårdgjord yta men inte ska behöva dimensioneras för att klara 12 ton (yrkande 22).

Motionärerna kräver vidare att det i förordningen om lokala trafikföreskrifter föreskrivs en tillbakadragen stopplinje vid varje signalreglerad korsning där cykeltrafik är tillåten (yrkande 13).

Samtidigt anser de att riksdagen och regeringen bör vara föredömen i fråga om att öka andelen resor med cykel. För att underlätta detta bör bättre parkeringsmöjligheter för cykel ordnas i anslutning till både Rosenbad och Riksdagshuset (yrkande 36).

Härutöver betonas vikten av att man underlättar för kommunerna att införa parkeringsbolag som sköter både bil- och cykelparkeringen, och där bilparkeringen finansierar cykelparkeringen. Syftet är att åstadkomma ett helhetsgrepp, ett system som används i andra länder, enligt motionärerna (yrkande 37).

Vidare kräver de 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 (yrkande 39).

Varken Vägverket eller kommunerna bör ta bort någon cykelväg eller cykelbar vägren utan att ersätta den med en ny likvärdig eller bättre väg, sägs det vidare i motionen (yrkande 40).

Motionärerna anser också att man bör öronmärka 2,6 miljarder kronor under hela budgetperioden 2010–2012 för investeringar i säkra gång- och cykelvägar (yrkande 11).

Härutöver bör man införa ett statsbidrag på 50 % av kostnaderna till kommuner som delfinansiering av cykelåtgärder (yrkande 12).

I *motion 2009/10:T431 av Thomas Bodström (s)* sägs att man i infrastrukturplaneringen bör studera förutsättningarna för att i samband med ombyggnad till mitträckesväg samtidigt anlägga en parallell cykelväg.

I *motion 2009/10:T249 av Lennart Sacrédeus (kd)* begärs en översyn av infrastruktursatsningar för cykling. Syftet är att stimulera de positiva effekter på miljö, folkhälsa och trafikträngsel som infrastrukturinvesteringar ger. Motionären hänvisar till en studie som gjorts på uppdrag av Vägverket som visar att satsningar på cykeltrafik är mer lönsamma än man hittills har trott. Fler skulle välja att cykla om det satsades på ökad framkomlighet för cyklister. Majoriteten av bilresorna görs i dag på sträckor som är kortare än fem kilometer; det finns alltså en potential att omvända vanebilister till cykelpendlare, heter det.

## Tidigare behandling

### *Infrastrukturpropositionen*

I proposition 2008/09:35 Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt anförde regeringen följande om infrastruktur m.m. för cykeltrafik.

Enligt regeringens bedömning är den enskilt viktigaste åtgärden för att öka cykelresandet att åstadkomma förbättrad *infrastruktur för cyklister*. Såväl utländska som inhemska erfarenheter visar att det finns en stor latent efterfrågan som frigörs när människor får tillgång till bilfria cykelvägar. Erfarenheter från Stockholms innerstad förstärker också hypotesen att cykelinfrastruktur är avgörande för efterfrågeförändringen. En cykelplan antogs 1998, och därefter har utbyggnadstakten varit avsevärt större än tidigare och cykeltrafiken har ökat kraftigt.

Utanför tätort, men delvis även inom tätort, tvingas cyklister till övervägande del att cykla på vägbanan eller på vägrenar av varierande bredd. De löper en många gånger högre risk att råka ut för en trafikskada än bilister. Förbättrad säkerhet för dem som redan cyklar är således ett skäl att investera i cykelvägar samtidigt som det kommer att innebära fler cyklister. Säkerheten kan behöva förbättras både på vägsträckor och i korsningar. Denna problematik gäller även för gående utanför tätort. Nya cykelvägar i detta sammanhang innebär därför även en förbättrad tillgänglighet och säkerhet för gående, då dessa naturligt kan delas. Separata cykelvägar innebär också att motortrafiken får bättre säkerhet och standard.

När det gäller *planering och uppföljning* framhålls vikten av ett enhetligt och väl underbyggt sätt att ta fram samhällsekonomiska kalkyler för investeringar i cykelinfrastruktur. För att få ut störst effekt av investeringar i en mer systematisk utbyggnad av cykelinfrastrukturen föreslogs att medel till en början prioriteras till sträckor mellan närliggande tätorter med många invånare. Detta är ett viktigt skäl till behovet av en viss styrning av medel till statlig cykelinfrastruktur. Utbyggnaden av cykelinfrastruktur längs det nationella och regionala vägnätet bör systematiseras och intensifi-



eras i syfte att göra cykeln till ett attraktivt alternativ även utanför tätorter. En förutsättning angavs dock vara att åtgärden är samhällsekonomiskt motiverad. Medel för cykelinfrastruktur bör redovisas särskilt och följas upp i såväl de nationella som de regionala planerna.

### *Interpellationssvar*

Statsrådet Åsa Torstensson (c) besvarade två interpellationer den 15 december 2009 om bl.a. infrastrukturåtgärder för cykling. Sammanfattningsvis gällde frågorna tillämpningen av fyrstegsprincipen och bedömningen av samhällsekonomisk lönsamhet samt cykelåtgärder vid utbyggnad till två-plus-ett-vägar, anslag till cykling och uppföljning av anslag till cykling. Hon anförde bl.a. att regeringen under det första kvartalet 2010 avser att fatta beslut om den nationella planen och om ramar till länsplanerna. Utan att vilja föregripa det kommande beslutet anförde statsrådet att regeringen i infrastrukturpropositionen lyfte fram cykelns betydelse på ett väsentligt tydligare sätt än på många år, kanske sedan bilens genombrott på 60-talet. Hon nämnde att betydande ökning av insatser av cykelåtgärder hade föreslagits i planförslagen. Detta bekräftade, menade statsrådet, att regeringens ambitioner som kom till uttryck i infrastrukturpropositionen och planeringsdirektiv också har en stark uppslutning.

När det gäller det nationella planförslaget omtalade statsrådet bl.a. att 950 miljoner kronor ska avsättas till cykelåtgärder, vilket huvudsakligen ska finansiera 50 mil cykelväg längs det nationella vägnätet. I fråga om s.k. två-plus-ett-vägar och mittsepareringsåtgärder kommer man i planen att föreslå att cykelfrämjande åtgärder ska övervägas vid varje investeringsprojekt. I dessa fall kommer kostnaden att belasta det enskilda vägprojektet, och således kommer det att bli betydligt fler mil cykelväg än vad de 950 miljoner kronorna kommer att finansiera.

Statsrådet påminde om att merparten av cykelinfrastrukturen framför allt berör länsvägar samt kommunala vägar och gator. Därför bör också, menade hon, insatserna för cyklisterna ses tillsammans med de åtgärder och satsningar som man nu gör i de regionala planer vars ramar regeringen har angett och som kommer att beslutas om under våren. Även om det i dagsläget var svårt att exakt ange vad som är cykelrelaterat i investeringarna på regional nivå, nämnde statsrådet ändå ett spann på mellan 1 och 3 miljarder kronor. Hon betonade att de regionala cykelsatsningarna framför allt sker i form av statlig medfinansiering till kommunerna, i många fall uppemot 50 %. Överslagsvis kan kommunerna beräknas skjuta till mellan 0,5 och 1,5 miljarder kronor. En grov uppskattning är att cykelsatsningar på mellan 2,5 och 5 miljarder kronor kommer att genomföras under den kommande planperioden, anförde hon.

## Utskottets ställningstagande

### *Åtgärder i trafikens infrastruktur för cykel*

Vid flera tillfällen tidigare har utskottet framhållit förbättrad infrastruktur för cykling som den enskilt viktigaste åtgärden för att nå målet om ökad cykelandel av resandet. Det är också angeläget att kopplingar mellan vägar, järnvägar, sjövägar, luftvägar, cykel- och gångvägar, parkeringsplatser och stationer samt terminaler blir tydliga. Enligt utskottets mening är ett trafikslagsövergripande synsätt av stort värde för planeringen av sådana kopplingar mellan olika slags transportinfrastrukturer.

Utskottet instämmer i vad motionärerna anför om att ny cykelinfrastruktur måste beaktas tidigt i planeringsprocessen. För den befintliga infrastrukturen för cykling är det samtidigt angeläget att s.k. felande länkar åtgärdas.

Enligt utskottets mening torde många av de här aktuella förslagen helt eller delvis kunna bli tillgodosedda genom regeringens kommande åtgärdsplan. Mot bakgrund härav finns inte nu skäl att riksdagen vidtar någon ytterligare åtgärd med anledning av förslagen i motionerna 2009/10:T249 av Lennart Sacrédeus (kd), 2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 21, 29 och 32 och 2009/10:T536 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 11–13, 22, 36, 37 och 39. Motionerna avstyrks således.

### *Cykelvägar i anslutning till två-plus-ett-vägar*

När det särskilt gäller frågan om vägar med mitträcken (två-plus-ett-vägar) och behovet av kompensation för de möjligheter till cykeltrafik som försvunnit genom de omfattande ombyggnaderna till sådana vägar vill utskottet hänvisa till vad statsrådet Åsa Torstensson anförde i riksdagen nyligen och som refererats i det föregående. Enligt vad utskottet har fått veta har Vägverket påbörjat en inventering av vägar med mitträcken, och resultatet ska därefter ligga till grund för överväganden om vilka vägsträckor som behöver kompletteras med en säker och trygg väg för cykeltrafik.

Nivån på utbyggnaden av cykelvägar har tidigare varit låg i förhållande till identifierade behov. Enligt vad utskottet har fått veta avser regeringen i sin aviserade skrivelse Åtgärdsplanering för transportsystemet 2010–2021 att presentera åtgärder som specifikt innefattar även cykeltrafikens infrastruktur och med en väsentligt ökad utgiftsram. Utskottet välkomnar en sådan ökad och specificerad satsning men vill i övrigt inte föregripa behandlingen av den nämnda skrivelsen. Utskottet förutsätter vidare att ökad uppmärksamhet riktas mot åtgärder i trafikens infrastruktur inom ramen för de fortsatta resultatuppföljningarna för att främja ett ökat cyklande i samhället.

Med hänvisning till vad utskottet anfört avstyrker utskottet motionsförslagen 2008/09:T402 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 17, 2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 36, 2009/10:T431 av Thomas Bodström (s) och Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 40.

## Cykelleder m.m.

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen. Utskottet påpekar att mycket arbete pågår för att utveckla cykellederna i Sverige och lämnar en redogörelse för detta. Motionsförslagen synes därmed vara eller komma att bli tillgodosedda. När det gäller förslag om vägvisning för cyklister välkomnar utskottet vad som sagts i infrastrukturpropositionen om behovet av samarbete och samordning för att få till stånd ett enhetligt formspråk för vägvisning.

Jämför reservation 6 (v).

### Motionerna

I *motion 2009/10:N441 av Göran Persson i Simrishamn m.fl. (s)* förespråkas att man bygger ut cykelvägar – för upplevelsens, miljöns och säkerhetens skull. Motionärerna betonar särskilt att många turister från andra länder lockas av cykelvägar. I sammanhanget framhåller de att Skåne har en lång säsong för cykling (yrkande 5).

Enligt vad som anförs i *motion 2009/10:T298 av Jan Ertsborn (fp)* bör högsta prioritet ges när det gäller att bygga en bilfri cykelturistled utmed Hallandskusten. Enligt motionären finns det redan underlag för att kunna bygga en sådan led, och man skulle också se en sådan utbyggnad som ett pilotprojekt för liknande utbyggnader på andra ställen i Sverige. Han hänvisar till en rad länder där cykelturismen är väl utvecklad till följd av bilfria cykelleder, däribland Danmark och Storbritannien.

I *motion 2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v)* påpekas det att vägvisningen för cyklister kan förbättras. Enligt motionärerna bör vägvisningen dessutom byggas ut med enhetliga skyltar (yrkande 35).

I *motion 2008/09:T402 av Peter Pedersen m.fl. (v)* hävdas det att det inte finns någon anledning att cyklister inte ska ha samma standard på vägvisningen som biltrafikanter. Med en välutvecklad vägvisning blir det lätt att ta cykeln även för längre sträckor. I de fall cykelbanor binds ihop med hjälp av vanliga vägar ska det finnas cykelvägvisning även längs bilvägarna (yrkande 13 i denna del).

I sammanhanget krävs även en utredning om hur vägvisningen kan förbättras och byggas ut med enhetliga skyltar (yrkande 16).

## Kompletterande uppgifter

### *Allmänt om cykelleder*

Inom Vägverket pågår ett arbete med cykelleder och säkerhetsklassning av sådana. I Sverige finns tusentals kilometer skyltade cykelleder. Samtidig pågår en utbyggnad av cykelvägnätet, och i många kommuner svarar cykeln för en femtedel eller mer av det lokala resandet till exempelvis arbetsplatser och skolor. Cykeln har nu fått en roll i omställningen mot ett långsiktigt hållbart transportsystem, markerad i olika trafikpolitiska beslut. Därför är det viktigt att cykelinfrastrukturen följer med i denna utveckling, särskilt från säkerhetssynpunkt.

Vägverket utvecklar en metod för säkerhetsklassning av cykelleder och annan cykelinfrastruktur, motsvarande EuroRAP. Säkerhetsklassningen är tänkt att ge vägghållare, producenter av cykelturistleder, finansörer och cyklister ett underlag för att bedöma säkerheten hos cykelinfrastrukturen. Säkerhetsklassningsmetoden baseras på samma sätt att tänka som nollvisionen och dess princip för ansvarsfördelning mellan vägghållare och trafikanter. Vidare har de s.k. säkerhetsföreteelsernas relativa vikt bedömts med utgångspunkt i forskning om cykelsäkerhet. De viktigaste säkerhetsföreteelserna är separering, motortrafikens hastighet, trafikmängder, korsningar samt passager med eller utan olika säkerhetsarrangemang.

I en andra fas testas metoden i praktiken med olika modeller för sammanvägning av säkerhetsföreteelserna. Detta är också nödvändigt för en vidareutveckling av operationella definitioner av de säkerhetsföreteelser som ska ingå i det som nu går under benämningen BikeRAP.

### *Vägverkets cykelledsplan för Skåne 2006–2015*

Vägverket har upprättat en plan för cykelleder i Skåne som är tänkta att uppföras under perioden 2006–2015. Cykellederna kan vara både på cykelvägar och på landsvägar och binder ihop centralorterna i respektive kommuner. Cykelledsplanen ska uppdateras vart fjärde år. Utbyggda cykelvägar redovisas och nya angelägna cykelleder prioriteras, tillsammans med dem som kvarstår i planen.

Det bedrivs även ett särskilt projekt, benämnt Projektet Vägvisningsplan Skåne. Det går ut på att framställa ett rekommenderat cykelnät med vägvisning och avståndsskyltning mellan Skånes centralorter. Dessa rekommenderade cykelleder ska fungera som ett komplement till den fortlöpande utbyggnaden av separerade cykelvägar längs det statliga vägnätet enligt Cykelledsplan 2006–2015. Drygt 30 centralorter i Skåne och 5 orter i angränsande län har bildat uppemot 80 relationer som ingår i denna vägvisningsplan.

### *Kattegattsleden*

En bilfri, 30 mil lång cykelturistled – benämnd Kattegattsleden – planeras mellan Helsingborg och Göteborg. Projektet involverar tre regioner (Skåne, Halland och Västra Götaland), två Vägverksregioner och tio kommuner. Enligt beräkningar kan en färdig led generera 140 miljoner kronor i omsättning och 125 arbetstillfällen. Förprojekteringen är i huvudsak genomförd, och byggstarten för en delsträcka är planerad till 2010. En viss del av finansieringen återstår dock att lösa.

### *Vägverkets arbete med en metod för säkerhetsklassning av cykelleder*

Vägverket har initierat ett projekt som går ut på att utveckla en metod för säkerhetsklassning av cykelleder och annan cykelinfrastruktur. En rapport om olika säkerhetsföretelser i cykelinfrastrukturen har presenterats.

### *Cykelorganisationernas verksamhet*

Inom cykelområdet finns det ett antal enskilda intresseorganisationer med delvis olika inriktning.

Svenska cykelsällskapet (SCS) vill att cyklandet ska öka. Organisationen står bakom många kartverk för cyklisterna – för turism, rekreation och vardag. Några exempel är cykelatlas över Storstockholm och Storgöteborg samt ett flertal kartor över cykelleder. Vidare inventerar SCS kontinuerligt alla kartor, leder, cykelpaket och turförslag i Sverige och kvalitetsbedömer dem.

## **Utskottets ställningstagande**

Utskottet anser – i likhet med motionärerna – att cykelturism kan ge ett betydelsefullt bidrag till lokal, småskalig näringslivsutveckling. Med fler attraktiva och bilfria cykelleder skulle Sverige kunna etablera sig som ett cykelturistland. Enligt den utredning som Nutek har presenterat kan intäkter genereras av turism, i de mest lönsamma fallen, som ensamma motiverar investeringarna i en cykelled. I andra fall nås samhällsekonomisk lönsamhet genom att investeringarna också förbättrar förutsättningarna för arbets- och skolpendling samt lokala utfärder till badplatser, friluftsområden m.m. Mot den bakgrunden anser utskottet att frågorna om utbyggnad av cykelleder bör ombesörjas i ett brett samarbete mellan berörda infrastrukturhållare och intressenter. Det är angeläget att frågan om möjligheterna att kombinera cykeltrafik med kollektivtrafik får en lösning. Såsom framgår av det föregående pågår det ett arbete inom Vägverket för att ta fram en metod för säkerhetsklassning av cykelleder och annan cykelinfrastruktur. Utskottet anser att även cykelorganisationerna har en viktig uppgift när det gäller att bl.a. informera om cykellederna.

Beträffande Skåneleden kan det konstateras att Vägverkets arbete med denna för perioden 2006–2015 pågår. Även arbetet med en kustled i Halland med sträckning söderut mot Helsingborg och norrut mot Göteborg (Kattegattsleden) pågår; vad som i huvudsak återstår är viss finansiering.

Utskottet finner mot bakgrund av det anförda att mycket arbete pågår för att utveckla cykellederna i Sverige. Förslagen i motionerna 2009/10:T298 av Jan Ertsborn (fp) och 2009/10:N441 av Göran Persson i Simrishamn m.fl. (s) yrkande 5 synes därmed vara eller komma att bli tillgodosedda. Motionerna avstyrks därför.

Vad härefter gäller frågan om vägvisning för cykling har utskottet fått veta att avsaknaden av en enhetlig utformning av sådan vägvisning kan bero på att många kommuner – för att marknadsföra den egna kommunen – har valt att ha ett eget formspråk. Utskottet har förståelse för motionärernas syn att detta innebär svårigheter att finna cykelvägarna mellan bl.a. kommuner och mellan län eller regioner. Mot den bakgrunden välkomnar utskottet vad regeringen uttalat i infrastrukturpropositionen om behovet av samarbete och samordning för att få till stånd ett enhetligt formspråk för vägvisning.

Utskottet utgår från att en samordnad vägvisning kommer att prioriteras inom ramen för det pågående arbetet. Med hänsyn till detta finner utskottet att motionsförslagen inte behöver medföra någon åtgärd från riksdagens sida. Utskottet utgår från att de sålunda kommer att bli tillgodosedda i berörda delar och avstyrker därmed motionerna 2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 35 och motion 2008/09:T402 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 13 i denna del och yrkande 16.

## Underlättande av kombinerade resor med cykel

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionsförslagen. Enligt utskottets mening bör den helhetssyn som utvecklats inom transportpolitiken få genomslag för att främja kombinerade resor med cykel. Med hänsyn till den vikt som utskottet fäster vid frågan bör fortsättningsvis en uppföljning göras av hur möjligheterna till kombinerade resor utvecklas. Utskottet förutsätter att om möjligheterna inte förbättras i tillräcklig grad bör regeringen överväga skärpta krav och att frågan tas som en viktig utgångspunkt i det fortsatta transportpolitiska utvecklingsarbetet. Motionsförslagen kommer att bli tillgodosedda anser utskottet.

Jämför reservationerna 7 (v) och 8 (mp).

## Motionerna

I *motion 2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v)* anförs att regeringen snarast bör genomföra Banverkets förslag till åtgärder för att öka kombinerade resor med cykel och tåg (yrkande 22).

Härutöver bör regeringen ge Vägverket i uppdrag att kraftfullt se till att det skapas fler cykelparkeringar vid tågstationer (yrkande 23).

Vidare sägs att ingen operatör ska kunna få bedriva persontrafik om de inte använder tågagnar som kan transportera cyklar (yrkande 24).

I *motion 2009/10:T536 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp)* anförs 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 (yrkande 41).

Vidare bör regeringen lägga fram 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 (yrkande 42).

Vidare bör det i Jernhusens regleringsbrev införas bestämmelser om att det ska finnas bra och säkra cykelparkeringar på tågstationer för att underlätta kombinationen av cykel och tåg (yrkande 43).

## Kompletterande uppgifter

### *Jernhusen*

Jernhusen AB är ett helägt statligt bolag som har i uppdrag att medverka till att stationer och underhållsdepåer utvecklas och ställs till trafikoperatörers, resenärers och andra användares förfogande på konkurrensneutrala villkor. Uppdraget innefattar också att se till att resenärernas behov av trygghet, säkerhet och service uppfylls. Det innebär att stationerna har vänt-salar, förvaringsutrymmen, toaletter m.m.

Merparten av bolagets fastigheter utgörs av stationer och underhållsdepåer, de flesta i eller nära större städer. Därutöver äger bolaget kontorsfastigheter, råmark och andra fastigheter som används, eller har använts, för järnvägsändamål. Verksamheten påverkas inte bara av utvecklingen i järnvägssektorn, utan lika mycket av vad som sker inom detaljhandeln och på kontorsmarknaden.

Jernhusen ska ge en konkurrenskraftig avkastning i jämförelse med motsvarande verksamhet. Avkastningen på eget kapital ska vara minst 12 % över en konjunkturcykel. Bolaget ska löpande dela ut det kapital som inte behövs i verksamheten.

## Utskottets ställningstagande

Frågan om möjligheterna att kunna kombinera cykeltrafik med kollektivtrafik har varit uppe till behandling i riksdagen ett ansevärt antal gånger. Utskottet har i det sammanhanget betonat vikten av att cykeltrafik ska kunna utgöra en del av hela resan. Detta förutsätter först och främst att det är tillåtet och möjligt att ta med cykeln på olika kollektiva färdmedel såsom tåg och buss. Ytterligare en förutsättning är attraktiva, säkra och trygga cykelparkeringar i anslutning till järnvägsstationer och resecentrum.

Banverket har tidigare getts i uppdrag att redovisa förutsättningarna för hur ett kombinerat resande kan förbättras, både genom bättre cykelparkering vid stationerna och genom åtgärder för att kunna transportera cykeln på tåg. Resultatet i form av rapporten "Cykel på tåg – Möjligheter och svårigheter" publicerades i mars 2010 och har utarbetats av ett konsultföretag. Syftet är att ge myndigheter, politiska beslutsfattare och privata tågoperatörer bättre möjlighet att bilda sig en uppfattning om den sociala och ekonomiska betydelsen av att ta med cyklar på tåg. Redovisningen innefattar även slutsatser och rekommendationer.

Utskottet vill vidare lyfta fram att Boverket publicerade rapporten "Gör plats för cykeln. Vägledning och inspiration för planering av cykelparkering vid stationer och resecentra" i februari 2010. Den vänder sig till bl.a. tjänstemän på regional och kommunal nivå, politiker, trafikhuvudmän, fastighetsägare och trafikoperatörer. Boverket har också getts i uppdrag att utarbeta anvisningar om hur frågan om cykelparkeringar ska hanteras i den fysiska planeringen.

För att en cykelparkering ska kunna bli attraktiv måste den enligt rapporten ligga nära slutmålet, t.ex. tågstationen. I Lund finns sedan länge cykelparkeringshus, och sådana byggs nu på flera ställen. I december 2010 beräknas ett parkeringshus för cyklar kunna invigas i Malmö, invid citytunnelns station vid Triangeln, med kapacitet för ca 2 000 cyklar. Om två år kommer ett cykelgarage att stå färdigt i Stockholm med plats för 250 cyklar; garaget placeras vid Älvsjö station som i dag är Sveriges femte största järnvägsstation.

Utskottet förutsätter mot bakgrund av tidigare ställningstaganden från såväl riksdag som regering att ett samordnat agerande sker för att underlätta kombinerade resor med cykel och kollektivtrafik. Enligt utskottets mening bör den nya helhetssyn som utvecklats inom transportpolitiken med tillkomsten av ett gemensamt trafikverk och fokus på hela resan också få genomslag för att främja kombinerade resor med cykel. Med hänsyn till den vikt utskottet fäster vid frågan bör fortsättningsvis en uppföljning göras av hur möjligheterna till kombinerade resor utvecklas. Utskottet förutsätter vidare att om möjligheterna inte förbättras i tillräcklig grad bör regeringen överväga skärpta krav.

I sammanhanget vill utskottet särskilt betona vikten av att sådana åtgärder inte kommer att medföra att berörda operatörer minskar antalet platser för resenärerna. Speciellt angeläget är att järnvägsföretag och trafikhuvud-



män utvecklar informationen till resenärerna om möjligheterna att ta med cyklar på tåg och andra kollektivtrafikmedel. Utskottet utgår alltså från att frågan om möjligheten att ta med cyklar på kollektiva färdmedel uppmärksammas som en viktig utgångspunkt i det fortsatta transportpolitiska utvecklingsarbetet.

Mot bakgrund av det nu anförda finner utskottet att motionerna 2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 22–24 och 2009/10:T536 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 41–43 kommer att bli tillgodosedda i här aktuella delar, varför de avstyrks.

## Trafikregler för cykling

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionsförslagen. Utskottet har förståelse för syftet med motionsförslag om ändrade trafikregler för att underlätta framkomligheten för cyklister. Samtidigt är det viktigt att fortsätta att förbättra trafiksäkerheten. Det konstateras att flera av de föreslagna regeländringarna ligger inom den kommunala kompetensen. Utskottet förutsätter att det även fortsättningsvis gör utvecklings- och forskningsinsatser med internationellt kunskapsutbyte för att främja utformningen av en väl fungerande trafikreglering som underlättar framkomligheten för cyklister.

Jämför reservationerna 9 (v) och 10 (mp).

## **Bakgrund**

### *Gällande rätt*

Trafikförordningen (1998:1276) innehåller bestämmelser som i olika utsträckning rör cyklister och förhållandet till andra trafikantgrupper eller olika trafikområden:

- Bestämmelser för alla trafikanter (2 kap.).
- Bestämmelser för trafik med fordon (3 kap.).
- Bestämmelser för trafik med motordrivna fordon (4 kap.).
- Bestämmelser för trafik med cykel och moped (6 kap.).
- Bestämmelser för gående på väg (7 kap.).
- Bestämmelser för trafik på gågata och i gångfartsområde (8 kap.).
- Lokala trafikföreskrifter m.m. (10 kap.).

Enligt det sistnämnda kapitlet får således särskilda trafikregler, med vissa angivna undantag, meddelas genom lokala trafikföreskrifter för en viss väg eller vägsträcka eller för samtliga vägar inom ett område.

I bestämmelsen räknas 22 fall upp då lokala trafikföreskrifter får gälla. De kan t.ex. avse förbud mot trafik med fordon, förbud mot eller påbud att svänga eller köra i en viss riktning, begränsning till en lägre hastighet än vad som följer av bestämmelser som anges i paragrafen, inskränkning till mindre bredd eller längd på fordon, fordonståg eller last samt – som en uppsamlingspunkt – andra särskilda trafikregler.

### *Vissa definitioner*

*Väjningsplikt* innebär att fordonsföraren i god tid ska sänka hastigheten eller stanna. Man får köra vidare bara om det kan ske utan fara eller hinder. Cyklister har väjningsplikt i de allra flesta fall. Om man däremot leder sin cykel över vägen räknas man som gående, och då har alla fordonsförare väjningsplikt.

En *cykelöverfart* är markerad med vita kvadrater i vägbanan. Cyklister får bara korsa vägen om det kan ske utan fara. Väjningsplikten gäller visserligen inte strikt, men man bör aldrig cykla rakt ut över en väg.

Det är inte förbjudet för cyklister att korsa en väg på ett *övergångsställe*. En cyklist som korsar en väg på ett övergångsställe har alltid väjningsplikt – både mot gående och mot fordon på vägen.

När man cyklar på en *gågata eller ett gångfartsområde* är den högsta tillåtna hastigheten s.k. gångfart. Mot gående gäller väjningsplikt.

En *cykelväg* är en väg avsedd endast för cykeltrafik.

En *cykelbana* definieras enligt *förordningen om vägtrafikdefinitioner* (2001:651) som en väg eller del av en väg som är avsedd för cykeltrafik och trafik med moped klass II i ett område för cykeltrafik som avgränsas genom en upphöjning i vägbanan.

Ett *cykelfält* är ett särskilt körfält som genom vägmarkering (vanligtvis en målad linje) anvisats för cyklande och förare av moped klass II.

En *cykelbox* är en informell benämning på ett område framför en trafikreglerad korsning, markerat med en tillbakadragen stopplinje för övriga fordon. Genom systemet avses risken för svåra olyckor mellan högersvängande motorfordon och cyklister minska.

### **Motionerna**

I *motion 2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v)* anförs att regeringen bör utreda och se över trafikregler så att de inte missgynnar cykeltrafik. Genom att reglerna är utformade med utgångspunkt i biltrafikens normer försvåras ambitionen att öka andelen cyklande, heter det (yrkande 30).

Vidare bör det lagliga skyddet för cyklister stärkas genom att dessa ges företräde framför bilar vid cykelöverfarter (yrkande 31).

Regeringen bör också undersöka möjligheten att tillåta väl avgränsade cykelfält eller cykelbanor i motgående riktning på en enkelriktad väg (yrkande 33).

Motionärerna anser vidare att blandtrafik inte bör tillåtas med så höga hastigheter som 50 km/tim om nollvisionen ska kunna nås inom rimlig tid. (yrkande 34).

I *motion 2008/09:T402 av Peter Pedersen m.fl. (v)* anføres att det lagliga skyddet för cyklister bör stärkas genom att cyklister ges företräde framför bilar vid cykelöverfarter (yrkande 12).

Vidare bör regeringen undersöka möjligheten att tillåta väl avgränsade cykelbanor i motgående riktning på enkelriktade vägar (yrkande 14).

Motionärerna anser också att om nollvisionen ska kunna nås inom rimlig tid bör inte blandtrafik tillåtas med så höga hastigheter som 50 km/tim (yrkande 15).

I *motion 2009/10:T536 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp)* anføres 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 (yrkande 14).

Vidare bör regeringen återkomma med förslag om att införa förbud mot mopeder och andra mindre motorfordon på cykelbanor (yrkande 15).

Ett förslag om att möjliggöra cykeltrafik i motsatt riktning på enkelriktade gator med en hastighet på upp till 30 km/tim efterlyses också av motionärerna (yrkande 18).

Regeringen bör också förelägga riksdagen ett förslag om att bilar bör väja för cyklister då cyklisterna färdas på en huvudled (yrkande 19).

Vidare bör ett förslag läggas fram om att bilister bör väja för cyklister vid övergångsställen med cykelbana, och inte bara för fotgängare (yrkande 20). En ansvarig myndighet bör dessutom utses för att utfärda rekommendationer för hur man i tätorter ska kunna utforma en grön våg anpassad efter cyklister, dock med prioritet av kollektivtrafik om en konflikt uppstår (yrkande 21).

Vidare bör Vägverket utfärda en bestämmelse om en maxhastighet på 30 km/tim i tätbebyggda områden med oskyddade trafikanter (yrkande 24).

I *motion 2009/10:T429 av Thomas Bodström (s)* lyfter man fram behovet av förbättrad trafiksäkerhet för cyklister och föreslår att regeringen ser över vilka åtgärder som kan vidtas för att detta ska åstadkommas. Ett sätt som tas upp gäller möjligheten att tillåta cykling mot färdriktningen på vägar som är enkelriktade för biltrafik.

I *motion 2009/10:T436 av Thomas Bodström (s)* begärs att det ska vara tillåtet för cyklister att köra mot rött ljus i en högersväng. En sådan regeländring kan underlätta flödet för cyklister, menar motionären.

I *motion 2009/10:T204 av Mikael Cederbratt (m)* betonas vikten av möjligheten till säkrare val för cyklister. Precis som gående är cyklister en oskyddad trafikantgrupp. På många håll, inte minst på landsbygden, saknas separata cykelvägar och cyklisterna hänvisas till smala vägar, inte sällan med mycket trafik. Därför bör man utreda möjligheten att tillåta cykling

på vänster sida i färdriktningen på vägar med en högsta tillåten hastighet på 70 km/tim eller högre och som saknar vägren eller endast har en smal sådan.

### Utskottets ställningstagande

I de aktuella motionerna tas en rad frågor upp som gäller möjligheterna till ändrade regler för att inte missgynna cykeltrafiken utan tvärtom underlätta framkomligheten för cyklister.

Flera motionärer har förslag som gäller cykelöverfart. Generellt begärs en översyn av möjligheterna att göra cykelöverfarter säkrare och ge dem en mer enhetlig utformning. Vidare föreslås att bilister ska ha väjningsplikt för cyklister vid cykelöverfarter, vid övergångsställen med cykelbana och då cyklister färdas på huvudleder.

Enligt vad utskottet har fått veta har Transportstyrelsen gjort en översyn av trafikreglerna vid cykelöverfarter och på cykelbanor. Syftet är att öka framkomligheten för cyklister och förare av moped klass II. Enligt den promemoria som presenterats bör en sådan ökad framkomlighet kunna nås genom att bestämmelserna för cyklande vid passage av körbanor tydliggörs och förenklas. Genom att bestämmelserna för fordonsförare vid korsande av cykelöverfarter och cykelbanor blir enhetliga finns förutsättningar för att reglerna följs i ökad utsträckning. Förslagen bedöms också innebära sänkt framkomlighet för övriga förare vid cykelöverfarter. Transportstyrelsen gör bedömningen att en eventuell regelförändring kan komma att försämra trafiksäkerheten för cyklister och förare av moped klass II. Det finns även risk för att antalet påkörningar bakifrån ökar på fordon som stannat för att iakttä väjningsplikt vid cykelöverfarter. För att så långt det är möjligt inte försämra trafiksäkerheten vid cykelöverfarter föreslår Transportstyrelsen nya bestämmelser som innebär att cykelöverfarter endast kan skapas genom lokala trafikföreskrifter och utmärkning med vägmarkering och vägmärke för cykelöverfart. Behovet av cykelöverfarter och vägutformningen på de platser där det ska finnas cykelöverfarter behöver ses över och hastighetsdämpande åtgärder vidtas innan regeländringen träder i kraft. Med utgångspunkt i erfarenheterna från den tidigare ändringen av väjningsreglerna vid övergångsställen gör Transportstyrelsen bedömningen att det kommer att krävas informationsinsatser gentemot trafikanterna.

Motionsförslagen rör även andra slags regeländringar, såsom att införa möjligheten att tillåta cykeltrafik i motgående riktning på en enkelriktad väg eller gata. Vidare föreslås att blandtrafik inte bör tillåtas vid så höga hastigheter som 50 km/tim. Begrepp som cykelgata och lågfartsgata bör utredas, sägs det i en motion. Cyklister bör – enligt ytterligare ett förslag – tillåtas att köra mot rött ljus i en högersväng. Enligt en motionär bör förbud införas mot lastbilar som är längre än 10 meter i centrum av alla större städer; här hänvisas till en modell i Göteborg. Mopeder och andra

mindre motorfordon bör inte tillåtas på cykelbanor. En generell bestämmelse om 30 km/tim som högsta hastighet i områden med oskyddade trafikanter krävs i en motion.

Även införande av en ”grön våg” för cyklister förespråkas; här nämns Köpenhamn som ett föredöme. Enligt vad utskottet har fått veta är det fullt möjligt att anpassa s.k. samordnade signaler efter normala körtidsmönster för cyklar – precis som för andra fordon. Det krävs en anpassning till förutsättningarna vid varje enskild del av sträckan. Det handlar t.ex. om avstånden mellan korsningarna, om de olika trafikanternas behov samt om utformningen av sträckorna mellan korsningarna och av själva korsningarna. Körfältsförändringar, oreglerade övergångsställen på sträckorna eller något ofördelaktiga korsningsutformningar kan ge ”friktion” i systemet.

Utskottet har förståelse för syftet även med dessa sistnämnda förslag som således är ägnade att underlätta framkomligheten för cyklister. Enligt utskottets mening är det också angeläget att olika trafikreglerande åtgärder prövas för att främja en ökad cyklist i samhället. Samtidigt är det viktigt att fortsätta att förbättra trafiksäkerheten. Av redovisningen i det föregående framgår att särskilda trafikregler, med vissa angivna undantag, får meddelas genom lokala trafikföreskrifter för en viss väg eller vägsträcka eller för samtliga vägar inom ett område. Flera av de nu föreslagna regeländringarna ligger inom den kommunala kompetensen och förutsätts kunna diskuteras inom ramen för de organ som är inrättade för erfarenhetsutbyte och kunskapsöverföring. Utskottet förutsätter vidare att det även fortsättningsvis görs utvecklings- och forskningsinsatser med internationellt kunskapsutbyte för att främja utformningen av en väl fungerande trafikreglering som underlättar framkomligheten för cyklister.

Mot bakgrund av det sagda avstyrker utskottet motionerna 2008/09: T402 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkandena 12, 13 i denna del, 14 och 15, 2009/10:T204 av Mikael Cederbratt (m), 2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 30, 31, 33 och 34, 2009/10:T429 av Thomas Bodström (s), 2009/10:T436 av Thomas Bodström (s) och 2009/10:T536 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 14, 15, 18–21 och 24. När det gäller frågan om väjningsplikt för bilar vid cykelöverfarer finner utskottet att motionsförslagen är eller kommer att bli i huvudsak tillgodosedda.

## Användning av cykelhjälm

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionerna om användning av cykelhjälm. Utskottet utgår från att regeringen i det fortsatta arbetet för en säker cykeltrafik tar initiativ till de åtgärder som bedöms nödvändiga för att användningen av cykelhjälm ska öka.

## Bakgrund

### *Gällande rätt*

Enligt trafikförordningen (1998:1276) gäller att den som är under 15 år och färdas med en tvåhjulig cykel ska använda cykelhjälm eller ett annat lämpligt huvudskydd. Dessutom ska cykelföraren se till att passagerare under 15 år använder cykelhjälm. Barn och ungdomar under 15 år som inte använder hjälm kan stoppas av polisen men inte bötfällas. Däremot kan föräldrar eller andra personer som fyllt 15 år bötfällas, om de på sin cykel skjutsar ett barn som inte har cykelhjälm. Bestämmelsen infördes den 1 januari 2005 (6 kap. 4 a § trafikförordningen).

### *Användningen av cykelhjälm*

Många av dem som dödas eller skadas i cykeltrafiken får huvudskador. Även en till synes liten smäll mot huvudet kan innebära att den intellektuella och sociala förmågan försvagas allvarligt. Likaså kan personens uppfattnings- och rörelseförmåga drabbas. Medicinsk forskning visar att de svåra skallskador som kan uppkomma vid cykelolyckor effektivast kan lindras eller stoppas helt av en cykelhjälm. Användningen av cykelhjälm minskar risken för dödliga skallskador med ca 40 %. Den stora potentialen finns dock i minskat lidande och minskade kostnader kopplat till att de allvarliga skadorna skulle minska i antal om cykelhjälmsanvändningen ökade.

VTI har genomfört observationsmätningar av cykelhjälmsanvändningen. Andelen cyklister med cykelhjälm uppgick vid en sådan mätning 2009 till 27 %. Om cykelhjälmsanvändningen ökar från dagens nivå till 70 % kommer antalet dödade cyklister att minska med ungefär 10 per år.

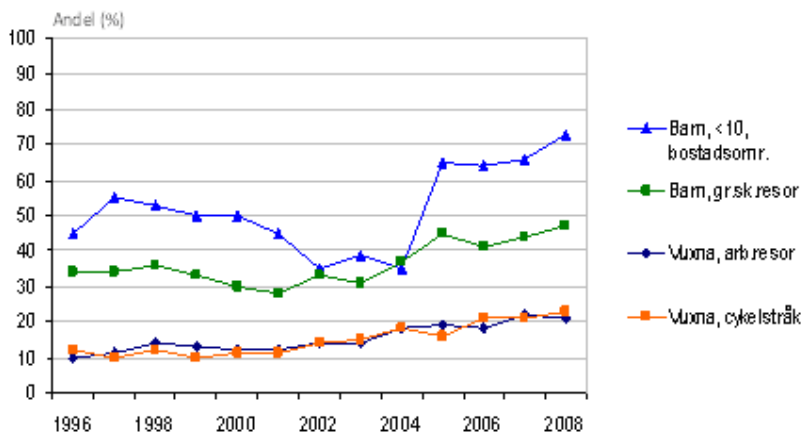
**Tabell Andelen cyklister som använder cykelhjälm (%)**

Kategori	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Vuxna – arbetsplatser	14	14	18	19	18	22	21	23
Vuxna – cykelstråk	14	15	18	16	21	21	23	21
Barn under 10 år – bostadsområde	35	39	35	65	64	66	73	69
Barn – grundskolesor	33	31	37	45	41	44	47	47
<b>Totalt</b>	<b>17</b>	<b>18</b>	<b>21</b>	<b>24</b>	<b>25</b>	<b>27</b>	<b>28</b>	<b>27</b>

Källa: Vägverket.

När bestämmelsen om krav på cykelhjälm för barn under 15 år infördes den 1 januari 2005 noterades en ökad användning. Främst gällde detta barn under 10 år, för vilka andelen steg från 35 % år 2004 till 65 % år 2005. Men även andelen cykelhjälmsanvändare vid grundskolor (barn i åldern 6–15 år) ökade, nämligen från 36,6 % till 45,3 %. För vuxna cyklister noterades emellertid ingen ökad hjälmanvändning under samma tidsperiod.

## Diagram Användning av cykelhjälm 1996–2008



Källa: Vägverket.

## Motionerna

I *motion 2009/10:T335 av Jennie Nilsson m.fl. (s)* sägs att det är nödvändigt att ändra lagstiftningen om användning av cykelhjälm så att den omfattar alla under 16 år. Många barn och ungdomar använder hjälm i enlighet med bestämmelserna, men långtifrån alla. Lagen uppfattas inte som obligatorisk eftersom en person under 15 år inte är straffmyndig.

I *motion 2009/10:T542 av Camilla Lindberg (fp)* krävs att cykelhjälmstvånget för barn avskaffas. Bestämmelsen är ett exempel på en moraliserande lagstiftning där föräldrar inte antas kunna veta vad som är bäst för deras barn eller ha auktoritet nog att förmå dem att bära hjälm om inte staten föreskriver hjälm tvång. Sådan lagstiftning gör att medborgarna riskerar att förlita sig på staten för att få vägledning om vad som är riskfyllt eller skadligt i stället för att utveckla det egna ansvarstagandet.

## Utskottets ställningstagande

Det är med tillfredsställelse som utskottet noterar att antalet cyklister som dödats i trafiken minskat till 18 under 2009. En på sådant sätt förbättrad statistik får emellertid inte medföra en sänkt ambitionsnivå när det gäller att åstadkomma en säker cykeltrafik, särskilt inte som andelen cyklister som använder cykelhjälm alltjämt är låg. Ytterligare åtgärder för att öka hjälmanvändningen är därför nödvändiga, inte minst på grund av att antalet allvarligt skadade cyklister inte har minskat.

Utskottet konstaterar att cykelhjälmansvändningen är en av indikatorerna i arbetet mot etappmålen för trafiksäkerhetsutvecklingen till 2020. I sammanhanget vill utskottet påminna om att regeringen i sin proposition *Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt*

anmälde att Vägverket arbetar med nya metoder för att öka användningen av cykelhjälm bland vuxna. Samtidigt ska de riktade åtgärderna för barn och unga fortsätta.

Utskottet utgår från att regeringen i det fortsatta arbetet för en säker cykeltrafik tar initiativ till de åtgärder som bedöms nödvändiga för att användningen av cykelhjälm ska öka. Mot bakgrund av vad utskottet anfört avstyrks motionerna 2009/10:T335 av Jennie Nilsson m.fl. (s) och 2009/10:T542 av Camilla Lindberg (fp).



# Reservationer

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservationer. I rubriken anges vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

## 1. Mål och övergripande utgångspunkter, punkt 1 (v)

av Peter Pedersen (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 motionerna

2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 18–20, 26 och 28,

2009/10:T534 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 11 och

2009/10:T535 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 11,

bifaller delvis motion

2009/10:T536 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 1, 4–10, 17, 25 och 35 samt

avslår motion

2009/10:T236 av Birgitta Eriksson och Catharina Bråkenhielm (båda s).

### *Ställningstagande*

Enligt Vänsterpartiets uppfattning är cykeln ett viktigt transportmedel. Man kan konstatera att med cykling uppfylls flera av de transportpolitiska målen. Aspekter som minskad miljö- och klimatpåverkan, förbättrad hälsa och ökad trafiksäkerhet är alla förknippade med cykeln. Dessutom är cykling billigt för samhället, vilket visats genom samhällsekonomiska kalkyler.

Det största hindret mot gång och cykling i dag är, enligt Vänsterpartiets mening, att vi i Sverige utformat våra städers bebyggelse- och trafiksystem med utgångspunkt i biltrafikens krav. Bilisten erbjuds ett sammanhängande nät med god och jämn standard, bra vägvisning, komfortabel och säker utformning, bra siktförhållanden och belysning samt god tillgång till parkering och snöröjning inom rimlig tid. Mycket lite av detta erbjuds gång- och cykeltrafiken. En grundläggande förutsättning för att cykeln ska bli ett effektivt och attraktivt transportmedel är att den ges högre prioritet i trafik- och samhällsplaneringen.

Även för den enskilde är cykeln relativt billig, vilket gör att den är tillgänglig även för människor med låga inkomster, t.ex. barn och ungdomar. Fler får chans att förflytta sig. En förbättrad cykeltrafik kan därmed förbättra tillgängligheten för väldigt många människor. Kvinnor och män

använder sig i lika stor utsträckning av cykeln som transportmedel. Eftersom kvinnor dock har lägre tillgång till bil och lägre inkomster än män kan satsningar för att öka cykeltrafiken ändå ses som en jämställdhetsfråga inom trafikpolitiken.

Vikten av transportslagsövergripande lösningar brukar ofta framhållas, men cykeln har nästan aldrig beaktats som en del i en helhet. Sedan flera år finns en nationell cykelstrategi. Dessvärre har den inte verkställts i tillräcklig omfattning, och många förslag till åtgärder väntar ännu på att genomföras. Det finns många rapporter med förslag från myndigheter och cykelorganisationer för en förbättrad cykelpolitik. Det enda som återstår för det politiska systemet är att bestämma inriktning och framför allt att tillföra medel, så att cykeln får en berättigad andel av de totala medel som ges till investeringar inom infrastrukturen.

Det ska inte vara någon utopi att göra cykeln och cykeltrafiken till en del av omställningen till en mer miljöanpassad transportsektor. Man behöver bara titta på de exempel på god cykelpolitik som bl.a. Nederländerna och Danmark uppvisar. Vänsterpartiet föreslår bl.a. följande åtgärder:

Det ska finnas fastställda och tydliga mål för ökad cykling. Enligt den nationella cykelstrategin var målet att cykelns andel av resorna skulle öka till 16 %, men andelen har i stället minskat till 9 %. Det är beklagligt och anmärkningsvärt att det uppsatta målet inte har kunnat nås med tanke på att ungefär hälften av alla bilresor är kortare än fem kilometer. Man kan konstatera att det finns en stor potential att få fler att ta cykeln. Staten bör därför ställa upp ett mer radikalt krav på ambitionerna när det gäller ett ökat cyklande.

Vidare anser Vänsterpartiet att en rimlig ambitionsnivå när det gäller cykelns andel av antalet resor är att andelen ska öka från dagens nivå till 15 % år 2015 och 20 % år 2019. Det är också viktigt att säkerställa att målet om en ökad andel cykeltrafik verkligen uppfylls och utvärderas, bl.a. genom cykelbokslut. Vänsterpartiet har föreslagit att det ska inrättas både en nationell och ett antal regionala cykelsamordnare med uppgift att samordna forskning och utveckling inom området cykeltrafik, vara aktiva och delta i infrastrukturplaneringen på nationell nivå, ansvara för relevanta utbildningar inom området och för det nationella cykelbokslutet m.m. Det är tillfredsställande att det numera finns sådana funktioner, och Vänsterpartiet utgår från att det nya Trafikverket kommer att ta ett stort ansvar för att genomföra och följa upp åtagandena.

Vänsterpartiet konstaterar också att övriga transportslag är föremål för fler forsknings- och demonstrationsprojekt än cykeln. Det finns ett stort behov av att öka kunskapen om cykel frågor, särskilt om hur man kan öka cyklandet inom vissa grupper. Cyklandet aspekter – socioekonomiskt, etniskt och ur ett jämställdhetsperspektiv – bör belysas.

En positiv nyhet när det gäller den samhällsekonomiska kalkylmodellen för cykel är att man nu försöker ta hänsyn till de positiva hälsoeffekter som regelbunden cykling har. Det är alltså en post som sätts upp på sam-

hällets intäktsida. På kostnadssidan bör samtidigt en post tas upp som beräknas på försämrade hälsoeffekter för biltrafikanter när de väljer bilen före cykeln. Regeringen bör utreda hur den samhällsekonomiska kalkylmodellen kan ändras, så att den dels tar hänsyn till miljöeffekterna på ett bättre sätt, dels innefattar en värdering som inte missgynnar kvinnor.

Ytterligare ett sätt att få till stånd en förbättring är att kommunerna upprättar strategiska cykelplaner, som tillsammans med utvärderingen av dessa kan utgöra en del av underlaget för regionala cykelboksut. Kommunerna ska upprätta cykelplaner och redovisa hur de avser att förbättra sitt cykelvägnät och öka andelen transporter med cykel.

Detta bör ges regeringen till känna.

## **2. Mål och övergripande utgångspunkter, punkt 1 (mp)**

av Karin Svensson Smith (mp).

### *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

2009/10:T536 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 1, 4–10, 17, 25 och 35,

bifaller delvis motionerna

2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 18–20, 26 och 28,

2009/10:T534 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 11 och

2009/10:T535 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 11 och

avslår motion

2009/10:T236 av Birgitta Eriksson och Catharina Bråkenhielm (båda s).

### *Ställningstagande*

Miljöpartiet anser att transportbehoven huvudsakligen måste tillgodoses genom kollektivtrafik, cykel och gång. Man kan konstatera att bilen alltså är normen vid planering av nya bostadsområden såtillvida att det finns krav på parkeringsplatser för bil men inte för cykel och inte heller krav på tillgänglighet till kollektivtrafik. Mot bakgrund av de stora fördelar som finns med cykeltrafik i fråga om miljö, hälsa, trafiksäkerhet och ekonomi bör cykeln – inte bilen – utgöra norm i samhällsplaneringen. Om det blir konflikt mellan cykel- och kollektivtrafik bör dock kollektivtrafiken prioriteras.

Vidare anser Miljöpartiet att den nationella cykelstrategin bör genomföras. De två övergripande målen i strategin är att cykeltrafiken ska bli säkrare och att dess andel av resorna ska öka. Strategin definierar fem insatsområden som särskilt viktiga: infrastruktur, organisation, kunskapsuppyggning, kommunikation och uppföljning. Dessvärre har stora delar av

strategin inte genomförts; i många fall har genomförandet inte ens påbörjats. Miljöpartiet anser att de åtgärder som anges i strategin är effektiva för att nå målet om ökad cykling.

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 man ska kunna öka andelen resor med cykel och öka trafiksäkerheten för cyklister behövs därför tydliga mål. Enligt Miljöpartiets mening bör riksdagen fastställa följande mål:

- 50 % av arbetspendlingen i tätorter ska ske med cykel senast 2020.
- 25 % av antalet persontransporter ska ske med cykel senast 2020.
- Antalet allvarligt skadade cyklister ska senast 2020 ha mer än halverats jämfört med i dag.
- Minst 80 % av landets cyklister ska känna sig trygga i trafiken senast 2020.

Utan ett faktaunderlag om cykeltrafiken och dess utveckling 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 detaljerat kunna redovisa hur mycket av resurserna som används till cykelåtgärder. Inte minst är det viktigt att Trafikverket, som förutsätts överta ansvaret för cykelpolitiken, upprättar cykelbokslut, då det har ett nationellt ansvar för cykeltrafiken.

Miljöpartiet anser att regeringen i regleringsbrevet för Trafikverket bör ange detaljerade och mätbara mål om att cyklingen ska öka och införa krav på återrapportering på samma detaljnivå som gäller för bilinfrastrukturen.

Ett angeläget område att förbättra är skolvägarna och trafiken vid skolor och förskolor. Det är av stor vikt att barn och ungdomar får möjlighet att röra sig genom att cykla i en trygg och säker trafikmiljö. Därför bör Trafikverket ges i uppdrag att ta fram en strategi för säkra gång- och cykelvägar i anslutning till alla skolor senast 2015. Vid alla skolor ska en lågfartszon inrättas med en maxhastighet på 30 km/tim. Trafikverket bör få i uppdrag att ta fram riktlinjer och samfinansiera viktiga satsningar i infrastrukturen så att kommunerna kan leva upp till dessa krav.

I sammanhanget konstaterar Miljöpartiet att staten är en betydande arbetsgivare. Krav på en tydlig, om möjligt gemensam, resepolicy som gynnar klimatsmart resande för samtliga statliga myndigheter och statsägda bolag skulle vara en stark signal till omvärlden och kollektivtrafikbolagen. Den bör gå ut på att det primärt är cykel och kollektivtrafik som ska användas där så är möjligt. Regeringskansliet och riksdagsförvaltningen bör föregå med gott exempel.

Detta bör ges regeringen till känna.

### 3. Åtgärder i trafikens infrastruktur för cykling, punkt 2 (v) av Peter Pedersen (v).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 21, 29 och 32,

bifaller delvis motion

2009/10:T536 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 11–13, 22, 36, 37 och 39 samt

avslår motion

2009/10:T249 av Lennart Sacrédeus (kd).

#### *Ställningstagande*

Vänsterpartiet menar att direkta, säkra och komfortabla cykelstråk är avgörande för att cyklingen ska kunna bli en viktig del i ett effektivt transportsystem. Det kan skapa god tillgänglighet utan att bilen behöver bli inblandad. Det kostar naturligtvis att bygga cykelbanor och förbättra cykelvägnätet. Till en del är det ett kostnadsansvar som åvilar kommunen, men det finns även ett nationellt ansvar.

Dagens nivå för offentliga investeringar i cykelinfrastruktur är, enligt Vänsterpartiets mening, alldeles för låg för att möjliggöra en större ökning av antalet resor med cykel. I dag får cyklingen 1 % av statens och kommunernas anslag till vägtrafiken; samtidigt utgör cykeltrafiken ca 10 % av samtliga transporter. Det är rimligt att både kommunerna och staten ökar andelen medel till cykeltrafiken så att den i högre grad motsvarar människors användning av detta transportslag. Enligt Vänsterpartiets mening bör statens anslag höjas från 200 miljoner kronor till 700 miljoner kronor per år. Kommunerna bör kunna ansöka om statsbidrag motsvarande 50 % av anläggningskostnaden för en cykelbana, cykelparkeringar m.m. Ett grundkrav för att få tillgång till statsbidraget är dock att kommunen har upprättat en strategisk cykelplan. Medel ska kunna tas från det anslag som Trafikverket förfogar över. Vidare bör medel från det s.k. klimatinvesteringsprogrammet (Klimp), som infördes 2003 och som regeringen avvecklar, om 700 miljoner kronor per år avsättas till långsiktiga investeringar i cykelinfrastruktur i kommunerna.

Detta bör ges regeringen till känna.

#### **4. Åtgärder i trafikens infrastruktur för cykling, punkt 2 (mp)** av Karin Svensson Smith (mp).

##### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

2009/10:T536 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 11–13, 22, 36, 37 och 39,

bifaller delvis motion

2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 21, 29 och 32 samt avslår motion

2009/10:T249 av Lennart Sacrédeus (kd).

##### *Ställningstagande*

Enligt Miljöpartiets mening beror den låga aktiviteten i omställningen till ett cykelsmart samhälle i hög grad på att pengar till cykelinfrastrukturen – till skillnad från vad som gäller för bilinfrastrukturen – generellt sett inte har öronmärkts i budgeten. Miljöpartiet har därför föreslagit att regeringen öronmärker 2,6 miljarder kronor under hela budgetperioden 2009–2011 för investeringar i säkra gång- och cykelvägar. Vidare bör ett statsbidrag på 50 % införas för kommuner som en delfinansiering av cykelåtgärder. Bidraget ska kunna styras till kommuner som identifierar överdimensionerade bilvägar, där en bilfil enkelt kan göras om till cykelfält, och till kommuner som gör om bilparkeringar till cykelparkeringar på platser där cykling särskilt ska uppmuntras, exempelvis vid skolor och högskolor. 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.

Detta bör ges regeringen till känna.

#### **5. Cykelväg vid två-plus-ett-väg, punkt 3 (s, v, mp)**

av Lena Hallengren (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Karin Svensson Smith (mp) och Désirée Liljevall (s).

##### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

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

2008/09:T402 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 17,  
2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 36,  
2009/10:T431 av Thomas Bodström (s) och  
2009/10:T536 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 40.

### *Ställningstagande*

Cykeln är ett vardagligt fortskaffningsmedel för att ta sig till arbetet, förskolan, skolan eller affären. Cykeln används också i turistsammanhang, och då på längre sträckor – kanske längs smala landsvägar. Säkerheten för cyklister på svenska vägar kan vara skiftande. Ibland finns väl fungerande cykelbanor och cykelvägar, men de finns inte alltid på tillräckligt många ställen.

När landsvägar byggs om till s.k. mitträckesvägar eller två-plus-ettvägar, måste en parallell cykelväg anläggas. Det är viktigt att de kostnader som uppstår i och med detta finansieras av de medel som används till byggandet av mitträckesvägar. Principen bör vara att det trafikslag som orsakar skaderiskerna också ska finansiera åtgärderna.

I vissa fall kan det också vara aktuellt att märka ut cykelfält i vägrenen, och att vägen också – vid behov – breddas.

Enligt vår uppfattning bör regeringen i infrastrukturplaneringen låta studera förutsättningarna för att i samband med ombyggnad till mitträckesväg samtidigt anlägga en parallell cykelväg.

Detta bör ges regeringen till känna.

## **6. Cykelleder m.m., punkt 4 (v)**

av Peter Pedersen (v).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

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

2008/09:T402 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkandena 13 i denna del och 16 samt

2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 35 och avslår motionerna

2009/10:T298 av Jan Ertsborn (fp) och

2009/10:N441 av Göran Persson i Simrishamn m.fl. (s) yrkande 5.

### *Ställningstagande*

Det finns, enligt Vänsterpartiets mening, ingen anledning att cyklister inte ska ha samma standard på vägvisningar som den standard som gäller för biltrafikanter. Cyklister har lika stor nytta av god och korrekt vägvisning.

Med en väl utvecklad vägvisning blir det lätt och smidigt att ta cykeln även på längre sträckor. I de fall cykelbanor binds ihop med hjälp av vanliga vägar ska det självklart finns cykelvägvisning även längs bilvägarna.

Vänsterpartiet noterar att regeringen aviserat vissa initiativ för att vägvisningen ska bli mer enhetlig. Det är visserligen välkommet, men enligt Vänsterpartiet är det angeläget att åtgärderna vidtas med stor skyndsamhet så att ett system med såväl ett utbyggt som ett enhetligt system för vägvisning för cyklisterna kan vara på plats inom en snar framtid.

Detta bör ges regeringen till känna.

## **7. Underlättande av kombinerade resor med cykel, punkt 5 (v)**

av Peter Pedersen (v).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

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

2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 22–24 och bifaller delvis motion

2009/10:T536 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 41–43.

### *Ställningstagande*

Vänsterpartiet hävdar att cykeln ska kunna vara en del av resan med tåg eller andra kollektiva transportmedel. Ett hållbart transportsystem förutsätter att kombinationsresor – cykel och kollektivtrafik – ges en större tyngd i planeringen. Det måste bli enklare och smidigare att t.ex. ta med sig cykeln på tåget eller att ta cykeln till en hållplats för kollektivtrafik. Om människor tycker att det är krångligt med kombinationsresor, blir valet av bil som transportmedel antagligen mer attraktivt.

Enligt uppgifter från Sika (Statens institut för kommunikationsanalys) används cykeln som en del av resan i drygt 10 % av samtliga tågresor. Samtidigt bor ca 40 % av landets befolkning inom en radie av två kilometer fågelvägen från en järnvägsstation. I Nederländerna är motsvarande andel 30 %. Vänsterpartiet anser att regeringen nu bör låta genomföra de förslag som Banverket har presenterat för att kombinerade resor med cykel och tåg ska öka.

Vänsterpartiet vill också påpeka att det måste finnas gott om cykelparkeringar vid stationerna – säkra och med regnskydd – för att människor ska välja att ta cykeln till tåget. I vissa lägen bör det även byggas cykelgarage med bevakning. Banverket har uppskattat kostnaden till 240 miljoner kronor, och med ett statligt bidrag på 50 % blir statens kostnad 120 miljoner kronor per år.



Vidare anser Vänsterpartiet att ingen operatör ska kunna bedriva persontrafik om man inte använder tågagnar som kan transportera cyklar.

Detta bör ges regeringen till känna.

## **8. Underlättande av kombinerade resor med cykel, punkt 5 (mp)**

av Karin Svensson Smith (mp).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2009/10:T536 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 41–43 och bifaller delvis motion 2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 22–24.

### *Ställningstagande*

Miljöpartiet vill betona vikten av att kombinationen av klimatsmarta transportmedel underlättas. För närvarande är emellertid förutsättningarna att ta med sig cykeln på tåget eller i kollektivtrafiken begränsade. Lagstiftningen bör ändras så att det blir obligatoriskt att ställa krav i upphandlingen på att resenärerna ska kunna ta med sig cykel på kollektivtrafiken, förutsatt dock att antalet platser för resenärerna inte minskas. Vidare bör det finnas krav på att det vid stationer ska tillhandahållas säkra och väderskyddade cykelparkeringar. Motsvarande krav bör ställas vid interregional trafik. Inte minst är det betydelsefullt att kunna ta med cykeln på tåget för att öka möjligheterna för cykelturism.

I ägardirektiven till Jernhusen AB bör regeringen föreskriva att bolaget ska säkerställa att det finns bra och säkra cykelparkeringar vid de tågstationer och resecentrum som bolaget ansvarar för.

Detta bör ges regeringen till känna.

## **9. Trafikregler för cykling, punkt 6 (v)**

av Peter Pedersen (v).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 6 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2008/09:T402 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkandena 12, 13 i denna del, 14 och 15 samt

2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 30, 31, 33 och 34, bifaller delvis motion

2009/10:T536 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 14, 15, 18–21 och 24 samt

avslår motionerna

2009/10:T204 av Mikael Cederbratt (m),

2009/10:T429 av Thomas Bodström (s) och

2009/10:T436 av Thomas Bodström (s).

### *Ställningstagande*

Vänsterpartiet är av den uppfattningen att en bra cykelpolitik inte bara handlar om nya cykelvägar utan även om att ge förutsättningar för att cykelresor blir snabbare, säkrare och bekvämare. Det är viktigt att kunna undvika onödiga tidsförluster till följd av att cyklisterna tvingas ta omvägar, och då särskilt sådana som beror på regler som främst är avsedda att begränsa biltrafiken.

En rad trafikregler är alltså inte anpassade till cykeltrafiken utan missgynnar snarare sådan trafik. Härigenom försvåras ambitionen att andelen cyklande ska öka. Regeringen bör, enligt Vänsterpartiets mening, göra en översyn av trafikregler som missgynnar cykeltrafik.

Vidare anser Vänsterpartiet att bilarna ska vara skyldiga att stanna inte bara vid övergångsställen utan även vid cykelleder och cykelbanor. Det lagliga skyddet för cyklister bör därför stärkas genom att cyklister ges företräde framför bilar vid cykelöverfarter.

Dessutom måste cykelöverfarter bli säkrare, t.ex. genom färgmarkering i gatan och genom ett särskilt vägmärke. Både bilister och cyklister måste uppfatta att cykelöverfarten är ett speciellt område, och med en tydlig markering och en skylt får man signal om att ta det försiktigare. Det är en fördel om utformningen av cykelöverfarter är densamma oberoende av var i landet man befinner sig.

Enkelriktade gator leder till att cykeltrafikanten får ta långa omvägar, vilket inte stimulerar till användning av cykel. Ett sätt att komma runt denna problematik är att tillåta cyklister att köra mot enkelriktningen, detta dock under förutsättning att det finns tydliga markeringar i gatan för cykelfältet. Vänsterpartiet anser alltså att regeringen bör undersöka möjligheten att tillåta väl avgränsade cykelfält och cykelbanor i motgående riktning på en enkelriktad väg.

I så stor utsträckning som möjligt bör cyklister och bilar separeras, dvs. cykelbanor är det allra bästa. Det är även bra om man kan separera gående och cyklar från varandra. Där det inte är möjligt att separera bilar från cyklar är det lämpligt att cykelfält anläggs som en del av själva körbanan. I dessa fall bör hastighetsbegränsningen inte överstiga 30 km/tim. Ska nollvisionen kunna nås inom rimlig tid kan inte blandtrafik tillåtas med så höga hastigheter som 50 km/tim.

Detta bör ges regeringen till känna.

## 10. Trafikregler för cykling, punkt 6 (mp)

av Karin Svensson Smith (mp).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 6 borde ha följande lydelse:

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

2009/10:T536 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 14, 15, 18–21 och 24,

bifaller delvis motionerna

2008/09:T402 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkandena 12, 13 i denna del, 14 och 15 samt

2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 30, 31, 33 och 34 samt avslår motionerna

2009/10:T204 av Mikael Cederbratt (m),

2009/10:T429 av Thomas Bodström (s) och

2009/10:T436 av Thomas Bodström (s).

### *Ställningstagande*

Miljöpartiet anser att en motorförarens brott mot trafikreglerna är mer allvarligt än en cyklistens. 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.

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/tim livhanken i nio fall av tio, medan nio av tio dör om de blir påkörd i 50 km/tim. Enligt Miljöpartiet bör därför en högsta hastighet på 30 km/tim i tätbyggda områden med oskyddade trafikanter tillåtas.

På många håll i landet finns s.k. cykelboxar, även benämnda indragen stopplinje, framför övergångsställen. Detta innebär att bilarnas stopplinje är tillbakadragen och att cyklisterna får möjlighet att stanna framför bilarna. Vid grönt ljus får de starta först, vilket skapar trygghet, framför allt då cyklisterna slipper hamna bredvid stora tunga lastbilar. Den näst vanligaste olyckan med dödlig utgång som involverar lastbil var kollision med gångtrafikanter eller cyklister.

Miljöpartiet anser att alla övergångsställen bör utrustas med en cykelbox, olika stor beroende på mängden cyklister som rör sig på vägen. Vidare bör lastbilar längre än 10 meter av trafiksäkerhetsskäl förbjudas inne i centrum av alla större städer. Likaså bör mopeder och andra mindre motorfordon förbjudas att färdas på cykelbanor.

Flera olika lagar påverkar trafiken och därmed cyklingen. 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 trafik- och parkeringslagstiftningen och andra berörda lagar ur ett klimat- och cykelperspektiv. Den s.k. kantparkeringen regleras i lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m. (KAL). Den är problematisk eftersom den säger att kommunens avgiftsnivå bara ska vara anpassad för att hindra att trafiken drabbas av störningar; det handlar om "trafikens ordnande". Miljöpartiet anser att reglerna bör kompletteras med en miljöaspekt för att möjliggöra en mer offensiv parkeringspolitik.

Vidare vill Miljöpartiet lyfta fram ytterligare ett exempel på planering med bilen som utgångspunkt, nämligen 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 det bidrar till större risker. Miljöpartiet anser att det borde vara tillåtet i Sverige. Ett annat exempel är väjningsplikten; Miljöpartiet anser att det är dags att se cykeln som ett fordon i trafiken och låta bilar väja även för cyklister som färdas på huvudled. Dessutom är det Miljöpartiets uppfattning att den s.k. zebralagen ska gälla även för cyklar, dvs. bilar måste stanna även då cyklister vill följa en cykelbana som går parallellt med ett övergångsställe. En sådan bestämmelse måste dock kombineras med ett tydligt informationsvägmärke, avsmalningar av gatan och andra åtgärder och med en hastighetsbegränsning för bilar vid övergångsställen på högst 30 km/tim.

Ett system med s.k. grön våg anpassad för cyklisters hastighet i stället för enbart bilars har prövats och visat sig fungerat bra, bl.a. i Stockholm. Den gröna vågen går in till staden på morgonen och ut från staden på eftermiddagen. Grön våg innebär ett ökat trafikflöde genom korsningarna och en tidsvinst för cyklisterna, samtidigt som bilarnas hastighet dämpas. Regeringen bör ombesörja att det utfärdas rekommendationer för hur man i tätort ska kunna utforma en grön våg anpassad efter cyklister, med första prioritet av kollektivtrafik om dessa hamnar i konflikt.

Detta bör regeringen ges till känna.

BILAGA

## Förteckning över behandlade förslag

## Motion från allmänna motionstiden hösten 2008

*2008/09:T402 av Peter Pedersen m.fl. (v):*

12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det lagliga skyddet för cyklister bör stärkas genom att cyklister ges företräde framför bilar vid cykelöverfarter.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ge Vägverket i uppdrag att utreda på vilket sätt cykelöverfarter kan göras säkrare och hur dessa kan få en mer enhetlig utformning.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör undersöka möjligheten att tillåta väl avgränsade cykelbanor i motgående riktning på en enkelriktad väg.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att om nollvisionen ska kunna nås inom rimlig tid bör inte blandtrafik tillåtas med så höga hastigheter som 50 km/h.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utreda hur vägvisningen kan förbättras och byggas ut med enhetliga skyltar.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att när två-plus-ett-vägar byggs så ska alltid cykeltrafikanternas perspektiv vara lika viktiga att beakta som trafiksäkerheten för bilister.

## Motioner från allmänna motionstiden hösten 2009

*2009/10:T204 av Mikael Cederbratt (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om möjligheten till säkrare val för cyklister.

*2009/10:T236 av Birgitta Eriksson och Catharina Bråkenhielm (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att staten bör uppmärksamma cykeln i sin transportpolitik.

*2009/10:T249 av Lennart Sacrédeus (kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en översyn av infrastruktursatsningar för cykling.

*2009/10:T298 av Jan Ertsborn (fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om högsta prioritet för byggande av en bilfri cykelturistled utmed Hallandskusten.

*2009/10:T335 av Jennie Nilsson m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ändring i lagen om användning av cykelhjälm.

*2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v):*

18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att andelen resor med cykel bör öka från 10 till 15 % år 2015 och från 10 till 20 % år 2019.
19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det bör inrättas cykelsamordnare på dels nationell nivå, dels regional nivå.
20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det bör upprättas regionala och centrala cykelbokslut.
21. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör avsätta medel till investeringar i cykelinfrastruktur.
22. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen snarast bör genomföra Banverkets förslag till åtgärder för att öka kombinerade resor med cykel och tåg.
23. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ge Vägverket i uppdrag att kraftfullt tillse att det skapas fler cykelparkeringar vid tågstationer.
24. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ingen operatör ska kunna få bedriva persontrafik om de inte använder tågvagnar som kan transportera cyklar.
26. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen i regleringsbrev eller i annan form bör ge Vägverket i uppdrag att utreda cyklandets aspekter utifrån socioekonomiskt och etniskt perspektiv och jämställdhetsperspektiv.

28. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med ett lagförslag som innebär att kommuner åläggs att redovisa hur de ska förbättra sitt cykelvägnät och öka andelen transporter med cykel.
29. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det bör införas ett statsbidrag till kommuner på 50 % av anläggningskostnaden till cykelinfrastruktur under förutsättning att kommunen upprättat en cykelplan.
30. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utreda och se över trafikregler så att de inte missgynnar cykeltrafik.
31. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det lagliga skyddet för cyklister bör stärkas genom att cyklister ges företräde framför bilar vid cykelöverfarter.
32. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ge Vägverket i uppdrag att utreda på vilket sätt cykelöverfarter kan göras säkrare och hur dessa kan få en mer enhetlig utformning.
33. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör undersöka möjligheten att tillåta väl avgränsade cykelfält eller cykelbanor i motgående riktning på en enkelriktad väg.
34. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att blandtrafik inte bör tillåtas med så höga hastigheter som 50 km/h om nollvisionen ska kunna nå inom rimlig tid.
35. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utreda hur vägvisningen kan förbättras och byggas ut med enhetliga skyltar.
36. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att cykeltrafikanternas perspektiv alltid ska vara lika viktiga att beakta som trafiksäkerheten för bilister när två-plus-ett-vägar byggs.

*2009/10:T429 av Thomas Bodström (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om förbättrad trafiksäkerhet för cyklister.

*2009/10:T431 av Thomas Bodström (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att i samband med ombyggnad till mitträckesväg samtidigt anlägga en parallell cykelväg.

*2009/10:T436 av Thomas Bodström (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tillåta cyklisterna att köra mot rött ljus i en högersväng.

*2009/10:T534 av Peter Pedersen m.fl. (v):*

11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att öka den sociala hållbara utvecklingen med utökad cykeltrafik.

*2009/10:T535 av Peter Pedersen m.fl. (v):*

11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att öka jämställdheten med utökad cykeltrafik.

*2009/10:T536 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp):*

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.
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.
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.
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 väg 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.
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.

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.
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.

*2009/10:T542 av Camilla Lindberg (fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om avskaffande av cykelhjälmstvång för barn.

*2009/10:N441 av Göran Persson i Simrishamn m.fl. (s):*

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att cykelvägar bör byggas ut för upplevelsens, miljöns och säkerhetens skull.