



Cykelfrågor

Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet ett trettiotal motionsyrkanden om cykeltrafik från de allmänna motionstiderna 2011 och 2013. Motionerna rör bl.a. infrastrukturåtgärder och andra främjandeåtgärder för cykling samt trafikregler för cykling.

I betänkandet lyfter utskottet fram cykeln som ett transportmedel med många fördelar, inte minst ur ett klimat- och kapacitetsperspektiv, men även ur ett folkhälsoperspektiv. Med hänvisning bl.a. till att ett omfattande beredningsarbete om cykelfrågor pågår inom Regeringskansliet samt till övriga pågående uppdrag och försöksverksamheter avstyrker utskottet motionsförslagen. Flertalet av dem förutsätts komma att bli helt eller delvis tillgodosedda genom det pågående arbetet.

I betänkandet finns fyra reservationer från S, MP och V.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	5
Ärendet och dess beredning	5
Bakgrund	5
Utskottets överväganden	10
Infrastruktur och förutsättningar för cykling	10
Trafiksäkerhet och trafikregler för cykling	15
Underlättande av kombinerade resor med cykel	23
Cykel till Öland	25
Reservationer	27
1. Infrastruktur och förutsättningar för cykling, punkt 1 (S, MP, V)	27
2. Trafiksäkerhet och trafikregler för cykling, punkt 2 (S, MP, V)	29
3. Underlättande av kombinerade resor med cykel, punkt 3 (MP, V)	31
4. Cykel till Öland, punkt 4 (MP)	32
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	33
Motion från allmänna motionstiden hösten 2011	33
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2013	33

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. **Infrastruktur och förutsättningar för cykling**

Riksdagen avslår motionerna

2013/14:T216 av Jan Lindholm och Jonas Eriksson (båda MP),

2013/14:T341 av Désirée Pethrus (KD) yrkande 1,

2013/14:T347 av Tina Ehn m.fl. (MP),

2013/14:T500 av Désirée Liljevall (S) yrkandena 1, 2, 4 och 5,

2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 41,

2013/14:T519 av Anna Wallén (S),

2013/14:T520 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 2 och

2013/14:T526 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 31.

Reservation 1 (S, MP, V)

2. **Trafiksäkerhet och trafikregler för cykling**

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:T308 av Linda Wemmert (M),

2013/14:T271 av Nina Lundström (FP) yrkandena 1–3,

2013/14:T320 av Christina Oskarsson (S),

2013/14:T341 av Désirée Pethrus (KD) yrkandena 2 och 3,

2013/14:T351 av Anita Brodén m.fl. (FP) yrkande 4,

2013/14:T353 av Johan Forssell (M),

2013/14:T365 av Kerstin Nilsson och Johan Andersson (båda S),

2013/14:T473 av Carina Adolfsson Elgestam (S),

2013/14:T500 av Désirée Liljevall (S) yrkandena 6 och 7 samt

2013/14:T520 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 4–7.

Reservation 2 (S, MP, V)

3. **Underlättande av kombinerade resor med cykel**

Riksdagen avslår motionerna

2013/14:T500 av Désirée Liljevall (S) yrkande 3 och

2013/14:T520 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 8.

Reservation 3 (MP, V)

4. **Cykel till Öland**

Riksdagen avslår motion

2013/14:T504 av Désirée Liljevall (S).

Reservation 4 (MP)

Stockholm den 6 februari 2014

På trafikutskottets vägnar

Anders Ygeman

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Anders Ygeman (S), Jan-Evert Rådström (M), Jessica Rosencrantz (M), Sten Bergheden (M), Suzanne Svensson (S), Lars Tysklind (FP), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S), Edward Riedl (M), Stina Bergström (MP), Annelie Enochson (KD), Tony Wiklander (SD), Lotta Finstorp (M), Roza Güclü Hedin (S), Göran Lindell (C), Bengt Berg (V) och Katarina Köhler (S).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlas 31 motionsyrkanden från de allmänna motionstiderna 2011 och 2013. En förteckning över de förslag som behandlas redovisas i bilaga 1.

Utskottet har för avsikt att senare under året bl.a. behandla frågor om satsningar på transportsystemets infrastruktur i samband med behandlingen av regeringens aviserade skrivelse om åtgärdsplaneringen för transportsystemet 2014–2025.

Bakgrund

Cykeln i transportsystemet

Cykeln som transportmedel

Enligt lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner definieras cykel som ett fordon som är avsett att drivas med tramp- eller vevanordning och inte är ett lekfordon. En cykel är också – på vissa angivna villkor – ett eldrivet fordon med eller utan tramp- eller vevanordning. I början av 1960-talet blev bilen den huvudsakliga normen i trafiken. Detta innebar samtidigt att det i många trafikmiljöer blev farligt och mindre attraktivt att cykla, vilket har bidragit till att cyklings andel av resandet har minskat.

Frågan om cykeln som transportmedel har behandlats i första hand på lokal nivå. För att stärka cykelns roll även på nationell och regional nivå gavs 2006 tre myndigheter, dåvarande 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).

Dåvarande 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 de politiska ambitionerna att andelen skulle öka. Som skäl för att cykeln inte hade fått en mer framträdande roll angavs att cykeln inte var integrerad i planeringssy-

stemen. Dessutom saknades grundläggande kunskaper om effektsamband samt nationella data om aktuell cykeltrafik och cykelinfrastruktur. I rapporten presenterades ett antal förslag till åtgärder för att främja cyklandet.

Nationella mål för cykeltrafiken

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

Några uppgifter om cykeltrafiken

Dåvarande Sika genomförde 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 (den 1 oktober 2005–30 september 2006) 10 procent för män och 9 procent för kvinnor. Detta innebär en minskning från den tidigare resvaneundersökningen, då andelen låg på 12 procent i genomsnitt. Dåvarande Vägverket kom genom olika undersökningar fram till att den nationella andelen låg på samma nivå under åren därefter. Dock är siffrorna inte säkerställda.

Trafikanalys inledde i januari 2011 en ny nationell resvaneundersökning. Undersökningen beräknas pågå t.o.m. 2014. Kollektivtrafikbarometern är en attityd- och kvalitetsundersökning som tas fram av Svensk Kollektivtrafik tillsammans med trafikhuvudmännen. På uppdrag av Trafikverket har en sådan undersökning om cykling på sträckor under 5 km genomförts.

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

nämnas att i Köpenhamn cyklar över 50 procent av dem som har mindre än 10 km till arbetet eller studieorten. Av dem som har mellan 2 och 5 km till arbetet eller studieorten cyklar 64 procent.

Myndigheter, organisationer m.m.

Myndigheter

Trafikverket har som ett mål att antalet cyklister ska öka. Verket samarbetar därför med kommuner och andra aktörer om åtgärder som leder till ökad och säker cykeltrafik.

Den nationella strategin för ökad och säker cykeltrafik har förts över från dåvarande Vägverket till Trafikverket. I strategin, som utformades 2000, uppställs två övergripande mål.

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

För att nå dessa mål krävs satsningar på cykeltrafiken i kombination med en medveten samhällsplanering. Fem insatsområden anges som särskilt viktiga, nämligen infrastruktur, organisation, kunskapsuppbyggnad, kommunikation och uppföljning. Efter en uppföljning av cykelstrategin 2006 gjordes bedömningen att den – med vissa ändringar – var relevant också för det fortsatta arbetet. Även funktionen med en nationell cykelsamordnare respektive Nationella planeringsrådet för cykelfrågor ligger numera inom Trafikverkets ansvarsområde; rådet är sammansatt av företrädare för Trafikverket, Transportstyrelsen, Naturvårdsverket, Boverket, Tillväxtverket, Folkhälsoinstitutet, Sveriges Kommuner och Landsting (SKL), Region Halland och vissa cykelorganisationer.

Transportstyrelsen ansvarar för regelutformning, tillståndsgivning och kontroll av att reglerna följs. Styrelsen genomför även analyser av vägtrafiken och tillhandahåller information om personskador och olyckor i vägtransportssystemet, bl.a. genom skade- och olycksdataverksamheten som förvaltar och utvecklar informationssystemet Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition).

Trafikanalys har till huvuduppgift att, med utgångspunkt i de transportpolitiska målen, utvärdera och analysera samt redovisa effekter av föreslagna och genomförda åtgärder inom transportområdet. Vidare ska myndigheten ansvara för att samla in, sammanställa och sprida statistik på transportområdet. Bland annat ska Trafikanalys svara för resvane- och varuflödesundersökningar, göra regelbundna beskrivningar av utvecklingen inom transportområdet och kontinuerligt följa Trafikverkets arbete med att utveckla modeller för samhällsekonomiska analyser.

Regionala och lokala organ

SKL ger ut skrifter om planering för cykeltrafik, t.ex. Trafik för en attraktiv stad – Trast (2007) och Cykel i medvind (2008). En GCM-handbok (gång, cykel, moped) publicerades 2010 med syftet att skapa ett samlat dokument om gång-, cykel- och mopedtrafik som stöd för planerare och projektörer vid planering, detaljutformning, drift och underhåll. 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

I Sverige finns det flera cykelorganisationer. Cykelfrämjandet har som mål att göra Sverige till en verklig cykelnation. Arbetet bedrivs såväl lokalt som på riksnivå med syfte att främja cykling för att uppnå bättre miljö och hälsa och för att få en säker trafikmiljö i hela landet. Vidare arbetar man aktivt med cykelturism, bl.a. genom att ge tips om lämpliga resmål och cykelturer.

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

Svensk Cykling är en branschorganisation för Sveriges cykelfackhandlare, tillverkare och importörer. Syftet är att få fler svenskar att cykla oftare. Organisationen arbetar med marknadsföring, information och opinionsbildning för att stegvis utveckla cyklingen till en ny folkrörelse.

Cykelutredningen

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

I utredningen konstateras att cyklingens intresse i huvudsak kan hantteras inom ramen för den lagstiftning och de planeringsprocesser som gäller i dag. Det är enligt utredarens bedömning inte främst regeländringar som krävs, utan incitament för att lagstiftningen och planeringsprocesserna ska

tillämpas på ett sådant sätt att cyklingen beaktas. Det behövs också, menar utredaren, ytterligare ekonomiska satsningar på cykling och en ökad politisk prioritering av cyklingsfrågan nationellt, regionalt och lokalt.

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

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

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

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

I utredningen anges vidare att kommunerna, inom ramen för gällande lagstiftning och utifrån det kommunala planmonopolet, har goda möjligheter att ta ett ansvar för planeringen av cykelparkeringar och se till att fastighetsägare ordnar cykelparkering, även vid kollektivtrafiknoder. När det gäller cykelparkeringar framhåller utredaren bl.a. att ett arbete med att skapa en samlad policy för cykelparkeringar vid större kollektivtrafiknoder bör påbörjas och föreslår att regeringen ger bl.a. Trafikverket i uppdrag att göra en nationell behovsanalys för cykelparkeringar. Även utvecklingsplaner för driftsinsatser behöver tas fram, och ansvaret för varje objekt behöver redas ut. När det gäller möjligheter att ta med cykeln på tåg menar utredaren att dagens lagstiftning inte utgör något hinder för detta. Enligt EU:s förordning om passagerares rättigheter har tågresenärer under vissa förutsättningar rätt att ta med sig cyklar på tåg. För busstrafik finns inte motsvarande rättighet. Utredaren föreslår att regeringen, som en fortsättning på cykelstrategin, ger Trafikverket i uppdrag att i samråd med Transportstyrelsen ta fram en idékatalog inom området.

Utskottets överväganden

Infrastruktur och förutsättningar för cykling

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om förutsättningarna för cykling. Utskottet hänvisar i huvudsak till pågående beredning av den s.k. cykelutredningen och lyfter fram cykeln som ett transportmedel med många fördelar, inte minst ur ett klimat- och trängselperspektiv. Utskottet välkomnar de initiativ som har tagits till att förbättra trafikens infrastruktur för cykling och möjligheterna att kombinera cykeln med övriga transportmedel. Utskottet understryker även vikten av att säkerheten för cyklisterna blir bättre.

Jämför reservation 1 (S, MP, V).

Bakgrund

Cyklandets andel av antalet resor

Av Kapacitetsutredningen (Trafikverkets utredning Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder – förslag på lösningar till år 2025 och utblick mot år 2050) framgår att cykling kan utgöra 50 procent av de korta resorna 2050, förutsatt att infrastruktur, drift och underhåll anpassas och starka styrmedel används.

I utredningen Ökad och säkrare cykling – en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv (SOU 2012:70) redovisas att ungefär var tionde resa i Sverige är en cykelresa och att medelreslängden är ungefär tre kilometer. I cykelutredningen anges att andelen resor är högre om man begränsar sig till tätbebyggda områden. Enligt utredaren verkar det som om trenden går mot att cykeln används för allt längre resor även om det fortfarande generellt sett är så att cykling väljs som transportsätt i huvudsak vid kortare resor och att antalet resor avtar vid resor som överstiger fem kilometer. I storstadsregioner är medellängden på en cykelresa längre, åtta–nio kilometer. Vidare anges att andelen cykelresor varierar över landet, över året och i olika åldersgrupper. I åldersgruppen 25–44 år görs de längsta cykelresorna, medan det är personer i åldersgruppen 13–17 år som är mest beroende av cykeln som transportmedel, och det är också de som sett till andelen resor cyklar mest.

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

Motionerna

I motion 2013/14:T216 framför Jan Lindholm och Jonas Eriksson (båda MP) att det blir allt vanligare att cykla. Dock innebär en samhällsplanering där bilen är norm problem att ta sig fram med cykel. Cyklandet främjar god hälsa hos medborgarna, vilket även gagnar staten. Motionärerna lyfter även fram flera andra positiva effekter av ökat cyklande, som klimataspekten, och den begränsade yta en cykel kräver bl.a. för parkering. Dessvärre finns det ofta inte utrymme för cyklar längs med landsvägar. Längs med hårt trafikerade vägar är det svårt för såväl barn som vuxna att cykla. Därför behövs åtgärder för att fler ska kunna cykla längs med landsvägarna, anger motionärerna. Det yrkas därför i motionen att Trafikverket ska få ett uppdrag som gör det tydligt att man vid omfattande restaureringar av vägsträckor och vid större vägarbeten, samt vid planering för nya statliga vägar, ska utforma vägen och dess omgivning så att möjligheterna för användning av cykel blir rimliga såväl ur framkomlighets- som ur trafiksäkerhetsperspektiv.

I motion 2013/14:T341 av Désirée Pethrus (KD) yrkande 1 anges att många invånare i Stockholm arbetspendlar med cykel. Trafikverkets mål med den regionala cykelplanen för Stockholm är 80 mil cykelvägar och 20 procent jobbpendling på cykel 2030. På ett nationellt plan ska ytterligare uppskattningsvis 40 mil cykelväg anläggas t.o.m. 2025, vilket enligt motionären inte är tillräckligt men kan leda till en förbättrad situation. Cykling innebär vinster för miljön och för folkhälsan. Motionären yrkar att regeringen ska se till att användandet av cykel som färdmedel ökar.

I motion 2013/14:T347 anför Tina Ehn m.fl. (MP) att det i dag inte är någon självklarhet att cykla på landsvägar, vilket det varit tidigare då det var vanligt på landsbygden att använda cykeln för kortare resor till t.ex. affären eller posten eller för att besöka bekanta. Motionärerna anger att genom en samhällsplanering där bilen är norm skapas att beroende av bilen som färdmedel. Detta visas bl.a. av utbyggnaden av externa köpcentrum som det krävs bil för att besöka. Visserligen kan en väl utbyggd kollektivtrafik till viss del ersätta beroendet av bil, men det är inte möjligt på alla platser, anger motionärerna. Det framhålls i motionen att det vid all samhällsplanering bör planeras för att så få som möjligt ska behöva använda bilen för att nå grundläggande service. Motionärerna lyfter också fram att det ofta finns mycket begränsad plats för cyklar längs med landsvägarna. Såväl vuxna som barn har svårt att cykla vissa sträckor på grund av hård trafik. Det innebär att barn och unga inte kan cykla till skolor och fritidsaktiviteter m.m. Motionärerna anser att åtgärder bör vidtas för att fler ska kunna cykla på vägar där bilar i dag upptar större delen av vägutrymmet. Med anledning av vad som framförs i motionen yrkas att regeringen ska ge Trafikverket ett tydligare uppdrag i regleringsbrevet att öka cykelmöjligheterna på befintliga vägnät vid restaureringar av vägsträckor och vid vägarbeten samt vid planering för nya vägar.

Désirée Liljevall (S) framhåller i motion 2013/14:T500 yrkande 1, 2, 4 och 5 att det finns mycket att vinna på ett ökat cyklande, inte minst renare luft, minskat buller och förbättrad folkhälsa. För att cyklandet ska kunna ökas behövs fler cykelstråk, cykelvägar och cykelparkeringar. Motionären påpekar att länder som Danmark och Nederländerna har hunnit mycket längre i att nå ett ökat cyklande än Sverige. För att vi ska kunna uppnå samma höga del cyklande av antalet transporter behövs förbättringar i infrastrukturen. Därför yrkar motionären att regeringen i infrastrukturplaneringen ska studera förutsättningarna för fler cykelvägar (yrkande 1) samt att regeringen ska se till att cyklingen tas i beaktande när landsvägar byggs om till två-plus-ett-vägar (yrkande 2). Det yrkas också i motionen att regeringen ska se till att det finns kapacitet att parkera cyklar vid resecentrum och andra knutpunkter (yrkande 4) och att infrastrukturen ska förbättras för cyklisterna (yrkande 5).

I motion 2013/14:T517 yrkande 41 anför Anders Ygeman m.fl. (S) att cykling är bra för klimat och miljö. Dessutom har cykeln stor potential att avlasta kollektiv- och vägtrafiken i storstäderna. Även folkhälsoeffekterna av ökat cyklande är betydande. För att cyklingen ska kunna öka behöver såväl säkerheten som kapaciteten för cykling öka, påpekar motionärerna. Motionärerna ser det som viktigt att i trafiktäta miljöer till stor del separera cykeltrafiken från övrig trafik och att underhålla cykelvägarna. Motionärerna anser också att möjligheterna till cykelparkeringar måste förbättras vid kollektivtrafikcentrum och stora arbetsplatser. Det betonas i motionen att cykeltrafik måste få en större betydelse i hela transport- och samhällsplaneringen. Vid anläggning av mötesfria vägar måste säkra möjligheter till cykling ordnas. I storstadsregionerna är det även viktigt att den kommunala planeringen utgår från ett regionalt perspektiv för att underlätta cykelpendling mellan närliggande kommuner, anger motionärerna. Slutligen betonas i motionen cykelledernas betydelse för folkhälsan och turismen. Det yrkas i motionen att vederbörlig hänsyn ska tas till de faktorer som lyfts fram som betydelsefulla för att uppnå ett ökat cyklande.

Anna Wallén (S) framför i motion 2013/14:T519 att byggandet av fler mötesfria vägar, s. k. två-plus-ett-vägar, har ökat trafiksäkerheten och minskat dödsolyckorna, vilket i grunden är mycket positivt. Ett problem som uppstått är emellertid att det inte går – och många gånger inte heller är tillåtet – att cykla på dessa vägar. Detta undergräver arbetet med att öka cyklandet, anger motionären, och framhåller att det därför är viktigt att Trafikverket tar med cyklisters intressen i kalkylen vid framtida planering av två-plus-ett-vägar. Det yrkas i motionen att regeringen i infrastrukturplaneringen ska se till att hänsyn tas till framkomligheten för cyklisterna vid planeringen av s.k. två-plus-ett-vägar.

I motion 2013/14:T520 yrkande 2 påtalar Stina Bergström m.fl. (MP) att vägrenen där man tidigare har kunnat cykla ofta försvinner vid byggnation av nya vägar, t.ex. två-plus-ett-vägar, och när befintliga vägar breddas.

Motionärerna anser att Trafikverket eller kommunen inte ska kunna ta bort en cykelväg eller en cykelbar vägren utan att ersätta den med en ny likvärdig eller bättre väg. Möjligheten att cykla måste säkerställas både vid de vägar som redan är ombyggda och dem som kommer att byggas, anger motionärerna. Vidare anges i motionen att kostnaden för detta bör tas från vägbudgeten eftersom det är biltrafiken som orsakar det ändrade behovet. Med anledning av vad som anförs i motionen yrkas att regeringen ska se till att Trafikverket tillförsäkrar att alla två-plus-ett-vägar som tidigare haft, eller som bör ha, goda cykelmöjligheter får en cykelväg eller motsvarande för att skapa en trygg och säker cykelmiljö. Även i motion 2013/14: T526 yrkande 31 av Stina Bergström m.fl. (MP) framställs ett liknande yrkande om byggande av cykelbanor i anslutning till två-plus-ett-vägar.

Utskottets ställningstagande

Transportsektorn står inför utmaningar när det gäller bl.a. trängseln i städerna, klimatfrågan och övriga miljöfrågor såsom buller. Utskottet vill därför lyfta fram cykeln som ett transportmedel med många fördelar. Cykeln tar mindre av gatumarken i anspråk, vilket minskar trängseln. Ur ett miljö- och klimatperspektiv är cykeln i princip oslagbar som transportmedel. Cykling har dessutom positiva effekter på folkhälsan. Mot den bakgrunden instämmer utskottet med motionärerna i att det är angeläget att stärka cykelns roll som transportmedel och göra det mer attraktivt att cykla. Det är dock enligt utskottet också angeläget att säkerheten för cyklister blir bättre och att antalet allvarligt skadade cyklister minskar i takt med att cyklingen ökar.

I cykelutredningen konstateras att för att öka cyklingen är det centralt med förbättrad tillgänglighet, framkomlighet, säkerhet och trygghet för cyklister. Vidare konstateras att det behövs ytterligare ekonomiska satsningar på cykling och ökad politisk prioritering av cyklingsfrågan nationellt, regionalt och lokalt. Utskottet har erfarit att cykelutredningen för närvarande bereds i Regeringskansliet och att ett antal förordningsändringar beräknas kunna beslutas under våren.

Utskottet har vid flera tillfällen framhållit att förbättrad infrastruktur för cykling är den enskilt viktigaste åtgärden för att nå målet om en ökad cykelandel av resandet. Utskottet vill i sammanhanget framhålla att ett antal förbättringar i cyklingens infrastruktur redan har ägt rum och att mycket arbete pågår med att förbättra cykelmiljön. Under 2012 har Trafikverket byggt 58 km nya gång- och cykelvägar och 53 planskilda korsningar för gång- och cykeltrafik. Under 2013 byggde Trafikverket 43 km gång- och cykelvägar. När det gäller plankorsningar finns ännu inga uppgifter för 2013. Trafikverket har i enlighet med den handlingsplan som tagits fram på regeringens uppdrag bl.a. påbörjat arbetet med att föra in uppgifter om de statliga gång- och cykelvägarna i den nationella vägdata-basen. Större delen av gång- och cykelvägarna ingår dock i kommunernas

vägnät, vars omfattning inte finns registrerad. Utskottet vill också påminna om att kommunerna har möjlighet att söka statsbidrag för utbyggnad av gång- och cykelvägar via länsplanerna för transportinfrastruktur.

I flera av motionerna behandlas frågan om vägar med mitträcken, s.k. två-plus-ett- och två-plus-två-vägar, och de därmed inskränkta möjligheterna till cykling. Utskottet anser i likhet med motionärerna att det är en viktig fråga, inte minst mot bakgrund av att olycksstatistiken visar att antalet omkomna och allvarligt skadade personer i vägtrafiken minskar kraftigt i och med att mötesseparerade vägar och vajerräcken ökar, samtidigt som åtgärderna kan påverka cyklingen negativt. Utskottet konstaterar att sådana vägar har inventerats av Trafikverket som i maj 2010 redovisade rapporten Vardagscyklisters förutsättningar för säker cykling längs två-plus-ett-vägar och två-plus-två-vägar. Frågan följs upp i Trafikverkets tidigare nämnda regeringsuppdrag om ökad och säker cykling. I förslaget till handlingsplan sägs att det bör tas fram en plan för åtgärder för cykling längs med mötesfri landsväg, dvs. två-plus-ett-vägar. Trafikverket har redan sedan tidigare sett över möjligheterna att bygga två-minus-ett-vägar på vissa sträckor. Det innebär att endast ett centrerat dubbelriktat körfält för motorfordon används i kombination med två cykelfält. Vidare vill utskottet påpeka att det görs överväganden att bygga cykelinfrastruktur i samband med befintliga och nya två-plus-ett-vägar inom ramen för planeringen av transportsystemet. Trafikverket har utvärderat två experiment med två-minus-ett-vägar utanför tätort vid 70 km/timmen i Skåne (Region Syd). Resultatet pekar bl.a. på något sänkt hastighet och att cyklister tar mer plats och får mer plats av bilister som kör om. Trafikverket anger att cyklister är mer positiva till denna utformning än den traditionella. Trafikverket framhåller också att det krävs fler experiment utanför tätort, vilket utskottet ser som lämpligt.

Utskottet kan dock konstatera att cykelfrågor är föremål för överväganden på i första hand lokal nivå, exempelvis ingår större delen av cykelvägnätet i kommunernas vägnät. Den stora potentialen för att åstadkomma ökad och säker cykling finns i och nära tätorter och större städer genom samordnade insatser från stat och kommun. Även i cykelutredningen anges att andelen resor är högre om man begränsar sig till tätbebyggda områden. Enligt utredaren är det generellt så att cykling väljs som transportsätt i huvudsak vid kortare resor, och att antalet cykelresor avtar vid resor som överstiger fem kilometer, även om trenden enligt utredaren verkar gå mot att cykeln används för allt längre resor. Att sätta av medel till cykelåtgärder längs det kommunala väg- och gatunätet i de större tätorterna bedöms därför av utredaren som den faktor som har störst potential för att åstadkomma ett sammanhängande cykelnät.

Mot den bakgrunden välkomnar utskottet de många lokala och regionala initiativ som har tagits. Som exempel kan nämnas att det inom ramen för EU-projektet Satsa II (Samverkan för ett effektivt transportsystem i Stockholmsregionen) pågår ett projekt i syfte att ta fram en regional cykelstra-

tegi. Vidare finns reseplanerare för cykling i Stockholm, Göteborg och Malmö. De flesta av Sveriges kommuner har numera en kommunal cykelplan med väsentligt höjda ambitioner och de mellankommunala samarbetena ökar. Utredningar om snabbcykelstråk har också startat, och i förslaget till regional plan finns en utbyggnad mellan Frescati och Mörby Centrum. Trafikverket har även genomfört en studie om att införa en cykelmotorväg mellan Malmö och Lund. Utskottet har även konstaterat att Trafikverket arbetar med att ta fram en funktionell standard för drift och underhåll av statliga cykelvägar. Som exempel på ny teknik som används för att höja standarden på cykelvägarna vill utskottet lyfta fram att i Umeå kommun finns den enda utrustningen för varmsandning på gång- och cykelvägar. Av ytterligare initiativ som har tagits på lokal nivå för att förbättra trafikens infrastruktur för cykling kan nämnas att Örebro var först i Sverige med att bygga s.k. cykelmotorvägar. En utvärdering visar att sju av tio upplever fördelar med cykelmotorvägarna. I Öresund drivs projektet Öresund som cykelregion, och Umeå kommun driver projektet Be green Umeå.

Utskottet finner att regeringen har tagit ett brett grepp om cykelfrågor både när det gäller mål och infrastruktur. Utskottet konstaterar vidare att mycket arbete pågår regionalt och lokalt när det gäller åtgärder för att främja cykling. Mot den bakgrunden och med anledning av att det pågår beredning inom Regeringskansliet av bl.a. cykelutredningen finner utskottet i dagsläget inte att riksdagen har skäl att agera med anledning av motionerna. Utskottet avstyrker således motionerna 2013/14:T216 av Jan Lindholm och Jonas Eriksson (båda MP), 2013/14:T341 av Désirée Pethrus (KD) yrkande 1, 2013/14:T347 av Tina Ehn m.fl. (MP), 2013/14:T500 av Désirée Liljevall (S) yrkandena 1, 2, 4 och 5, 2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 41, 2013/14:T519 av Anna Wallén (S), 2013/14:T520 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 2 och 2013/14:T526 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 31.

Trafiksäkerhet och trafikregler för cykling

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om trafiksäkerhet och trafikregler för cykling. Utskottet hänvisar bl.a. till den beredning om cykelfrågor som pågår inom Regeringskansliet och som också omfattar regler och förutsättningar som bedöms viktiga för att främja en ökad och säker cykeltrafik.

Jämför reservation 2 (S, MP, V).

Bakgrund

Olycksutveckling för cyklister

Generellt är cyklister en trafikantgrupp som är mycket utsatt. Skadade cyklister, särskilt i singelolyckor med lindriga skador, är starkt underrepresenterade i den officiella statistiken. Det beror på att det sällan finns skäl för polisen att utreda om det skett något trafikbrott i samband med olyckan. Under 2012 uppgick antalet förolyckade cyklister till 28 personer. Enligt preliminär statistik uppgick antalet förolyckade cyklister 2013 till 15 personer. Nästan hälften av alla allvarligt skadade i trafiken är cyklister. 2012 skadades 4 500 personer allvarligt i trafiken, av dem var nära 2 000 cyklister.

Trafikregler

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

- Allmänna bestämmelser (1 kap.).
- Bestämmelser för alla trafikanter (2 kap.).
- Bestämmelser för trafik med fordon (3 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.).
- Ansvarsbestämmelser m.m. (14 kap.).

Enligt kapitlet om lokala trafikföreskrifter m.m. (10 kap.) får 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. Det kan t.ex. röra fall när viss väg ska vara gågata eller gångfartsområde, förbud mot trafik med fordon, förbud mot eller påbud att svänga eller köra i en viss riktning, avvikelser från de bestämmelser om hastighet eller begränsning till en lägre hastighet än vad som följer av de bestämmelser som det hänvisas till – förutsatt att detta är motiverat av hänsyn till trafiksäkerheten, framkomligheten eller miljön.

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 gånggata eller ett gångfartsområde är den högsta tillåtna hastigheten s.k. gångfart. Mot fotgängare 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.

Regler för cykelhjälm

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.

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 procent. Den stora potentialen finns dock i minskat lidande och minskade kostnader eftersom de allvarliga skadorna skulle minska i antal om cykelhjälmans användningen ökade. Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) genomför mätningar av cykelhjälmans användning. I slutet av 1980-talet låg användningen på 4–5 procent. De senaste åren har användandet legat stilla på ungefär 27–28 procent. År 2011 uppgick hjälm användandet till nästan 32 procent. Av barn mellan 6 och 12 år använder 80 procent hjälm och lite mindre än hälften av 13–15-åringarna. År 2011 använde 67 procent av invånarna i Stockholm hjälm jämfört med endast 33 procent i Helsingborg.

Motionerna

Linda Wemmert (M) belyser i motion 2011/12:T308 att cyklisterna ska använda cykelbana om sådan finns tillgänglig men att vägbanan får användas om särskild försiktighet iakttas. Detta innebär svårigheter för träningscyklisterna. Motionären anser inte att det är rimligt att den som cyklar i hastigheter i upp till 40 km/h ska behöva konkurrera med användare av cykelbanan. Därför yrkas i motionen att regeringen gör en översyn av undantagsreglerna till 3 kap. 6 § trafikförordningen med syftet att skapa en säkrare trafiksituation för såväl träningscyklisterna som andra trafikanter och minska de oklarheter som råder i dag.

I motion 2013/14:T271 påpekar Nina Lundström (FP) att cykling är bra för klimatet och folkhälsan. Ett ökat cyklande innebär också minskad trafikträngsel i städer och påverkar luftkvaliteten positivt. Emellertid finns det risker förknippade med cyklande, anger motionären, och framhåller att ett viktigt mål bör vara att öka säkerheten för cyklisterna. En cykelinfrastruktur med bra underhåll och med en beläggning av god standard liksom förutsägbarhet för framkomligheten är grundläggande för ett säkert cyklande, anger motionären. Danmark har infört separata trafikljus för cyklisterna som slår om något snabbare än ljuset för bilisterna. Motionärerna anser att det bör finnas en tydlig nationell målsättning i att centrala cykelstråk ska ha hårdgjord yta av asfalt eller liknande. Vidare anför motionären att trafikregler påverkar både säkerheten och flödet i trafiken. Motionären anser att det borde vara möjligt för cyklisterna att svänga höger vid rött om trafikflödet medger detta. Motionären är också av åsikten att reglerna om skyldighet att använda cykelbana om sådan finns bör ses över. Det som bör avgöra valet av cykelbana eller väg är faktorer såsom fart, säkerhet och framkomlighet, anger motionären. Motionären efterlyser också en nationell informationskampanj om cykling där cyklingens villkor och säkerhet görs mer tillgängligt. Kunskapen om trafikregler, väjningsregler och säkerhet, vikten av hjälmanvändande och effekterna av alkoholinlag behöver spridas för att genom ökad kunskap förebygga olyckor och tillbud, anger motionären. Det yrkas i motionen att påpekandena som lags fram i motionen ska läggas till grund för insatser för ökad trafiksäkerhet för cyklisterna (yrkande 1), att en nationell informationskampanj om cykling ska genomföras (yrkande 2) samt att regeringen ska tillse att trafikhuvudmännen tar ett större ansvar för att skapa säkrare förutsättningar för cykling (yrkande 3).

I motion 2013/14:T320 framhåller Christina Oskarsson (S) att det i flera av landets kommuner i dag sker föredömliga satsningar på att få fler att cykla, bl.a. genom investeringar i cykelbanor, cykelparkeringar, skyltning och pumpanordningar. Detta kan dock leda till att fotgängare glöms bort, anger motionären. Många cyklisterna är okunniga om trafikregler och anser sig heller inte bundna av dem. Motionären anser att satsningen inte fokuserar på vardagscyklism och på barns och ungas cyklande utan i stället på

arbetspendling genom cyklande i höga hastigheter. Enligt motionären är polisen inte tillräckligt aktiv i kontrollen av cyklister. Det yrkas i motionen att regeringen ska se till att cyklisternas kunskap om trafikregler och benägenhet att följa trafikregler ökar.

I motion 2013/14:T341 av Désirée Pethrus (KD) yrkandena 2 och 3 anges att det är positivt att cyklingen ökar. Dock innebär det ökade trafikflödet risk för trafikfarliga situationer. Det ökade tempot på cykelbanorna leder till otrygghet bland fotgängare och vissa cyklister. Majoriteten av alla cykelolyckor är singelolyckor. Årligen skadas cirka 3 000 cyklister så svårt att de måste läggas in på sjukhus. Motionären påpekar att vid färd i hög hastighet på cykel utsätts andra cyklister och fotgängare för fara. Det är ovanligt att trafikpolisen kontrollerar eller bötfäller cyklister som cyklar för fort, bryter mot trafikregler eller betar sig vårdslöst. Det krävs ingen utbildning för att cykla, vilket gör att det ibland råder osäkerhet om hur man ska bete sig i trafiken. Motionären anser att Trafikverket bör se över insatserna om trafiksäkerhetsinformation för cyklister och att polisen i högre grad ska utföra stickprovskontroller. Därför yrkar motionären att regeringen ska verka för att trafikpolisen i högre utsträckning ska bevaka cykelbanor i syfte att öka säkerheten för cyklister och gångtrafikanter och att regeringen ska se till att Trafikverket ökar insatserna för att nå ut med information om trafiksäkert beteende riktad till cyklister för att öka trafiksäkerheten för både cyklister och gångtrafikanter.

I motion 2013/14:T351 yrkande 4 anför Anita Brodén m.fl. (FP) att cyklister, liksom gångtrafikanter, är en utsatt grupp som dessvärre visar på en ökning av dödstaten. Det krävs extraordinära insatser för att få till stånd betydligt fler gång- och cykelvägar och därmed bidra till en minskning av dessa olyckor. Motionärerna påminner om att nollvisionen utgår från att olyckor inte alltid kan förhindras eftersom människor ibland gör misstag. Vägar, gator och fordon måste därför utformas så att misstagen inte leder till döden eller allvarliga personskador. Risken för att olyckor ska inträffa minskar om alla trafikanter får ökad insikt i hur viktigt det är med ett säkert beteende i trafiken. Det är därför viktigt med en effektiv informationsinsats för ett säkert beteende i trafiken. I motionen framställs ett yrkande om att regeringen ska vidta åtgärder för att begränsa cykel- och fotgängarolyckor.

I motion 2013/14:T353 av Johan Forssell (M) framhålls att cykel som transportmedel har fått ökad uppmärksamhet under senare år, vilket enligt motionären beror på ett intresse för miljö- och folkhälsofrågor. Såväl miljö som framkomlighet och hälsa kan förbättras om cykel används i stället för bil. Motionären betonar att det är viktigt – särskilt för barn och unga – att cykeln är ett tryggt transportsätt. Som problemområden nämns i motionen brist på utbyggda cykelbanor och problem med underlaget som t.ex. halka. Det påpekas att man i Holland och Danmark under decennier har byggt ut en väl fungerande och anpassad infrastruktur för cykeltrafiken, t.ex. genom

varningsblinkningssystem med syfte att uppmärksamma fordon på cyklisterna, och särskilda cykelvägar förbi rondeller. Motionären yrkar att arbetet med att se över säkerheten för cyklisterna ska fortsätta.

I motion 2013/14:T365 av Kerstin Nilsson och Johan Andersson (båda S) anges att varje kommun utformar cykelbanor och övergångar enligt helt egna modeller eftersom trafikförordningen saknar definitioner för detta. Bilister och cyklisterna misstolkar därför lätt de olika markeringarna. Detta leder till brister i cyklisternas säkerhet och föranleder också olyckor. SKL har uppmärksammat en del av dessa problem och i skrift gjort vissa rekommendationer. Motionärerna anger att enligt försäkringsbolaget Folksam beräkningar utgörs närmare hälften av alla trafikskador som leder till svårare skador av cykelolyckor och påminner om att mörkertalet är stort vad gäller cykelolyckor. Motionärerna yrkar med anledning av detta att regeringen ska ge berörd myndighet i uppdrag att utforma enhetliga regler för hur cykelbanor och korsningar ska anläggas och utformas.

I motion 2013/14:T473 påminner Carina Adolfsson Elgestam (S) om att det ställs höga krav på förare av motorfordon att känna till trafikreglerna. I många kommuner görs stora satsningar på ökat cyklande genom investeringar i cykelbanor, cykelställ, skyltning och på vissa ställen t.o.m. garage för cyklar. Enligt motionären bör dessa satsningar följas av krav på cyklisterna att följa trafikreglerna. Cyklisterna korsar ofta övergångsställen för fotgängare utan att ge företräde till motorfordon med företrädesrätt, vilket leder till onödiga olyckor, anger motionären. Motionären yrkar att regeringen ska utreda hur trafiksäkerheten för cyklisterna ska ökas och att ett förtydligande eventuellt ska införas i lagtext rörande cyklisterna och företräde vid övergångsställen. Vidare yrkas att regeringen ska se till att det vid stora satsningar för ökat cyklande också görs klart för cyklisterna vilka trafikregler som gäller.

I motion 2013/14:T500 anför Désirée Liljevall (S) att cyklisterna är en särskilt utsatt trafikantgrupp. Skaderisken har beräknats till nio gånger så hög som för biltrafikanter. Cykling är bra ur såväl miljöhänsyn som ur ett hälsoperspektiv, och om andelen cyklisterna ska kunna öka i önskvärd utsträckning krävs att trafiksäkerheten värderas högt, anger motionären. I motionen yrkas att regeringen ska ge Trafikverket i uppdrag att ta fram en strategi för säkra gång- och cykelvägar i anslutning till alla skolor (yrkande 6) och att regeringen ska ha som målsättning att halvera antalet allvarligt skadade cyklisterna 2020 jämfört med i dag (yrkande 7).

I motion 2013/14:T520 yrkandena 4–7 framför Stina Bergström m.fl. (MP) att planeringen i alltför hög grad utgår från bilisternas behov. Framkomligheten i trafiken skulle öka utan större risker om cyklisterna tilläts cykla mot enkelriktat, vilket är tillåtet i många europeiska länder. Ofta är det med hänsyn till vägbredden möjligt för cyklisterna att möta bilar på enkelriktade gator. Enligt motionärerna är den bästa lösningen att lagstifta om att det är tillåtet för cyklisterna att cykla där det finns en skylt om enkelriktning. Motio-

närerna anger också att cyklister alltid måste väja för bilar, även om cykeln kommer på huvudled och bilen från sidan. Motionärerna anser att detta bör ändras. Ytterligare en fråga som lyfts fram i motionen är att bilar måste stanna för fotgängare vid obehövade övergångsställen vid lägre hastigheter. Detta kan leda till problem, bl.a. genom att fotgängare blir oförsiktiga men också eftersom det råder olika uppfattningar ifall bilar också måste stanna för cyklister. Motionärerna anser att lagen ska gälla även för cyklar, dvs. att bilar måste stanna även då cyklister vill följa en cykelbana som går parallellt med ett övergångsställe. I motionen framförs att det inte finns någon bra och sammanhållen infrastruktur för cyklande eftersom planeringen utgår från bilisternas behov. De cyklister som vill cykla snabbt väljer därför ofta bilarnas körfält som ju i fråga om underlag, vinklar och annat är dimensionerade för hög hastighet, vilket i dag inte är tillåtet. Motionärerna anser inte att det är lämpligt att som cykelutredningen föreslår låta enbart cyklar med kärra cykla på vägen även om det finns en cykelbana, eftersom det ofta finns barn i kärran. I stället bör kravet att använda cykelbanan tas bort för alla kategorier av cyklister, anger motionärerna. I motionen framförs yrkande om att regeringen ska återkomma till riksdagen med ett förslag för att möjliggöra cykeltrafik i motsatt riktning på enkelriktade gator (yrkande 4) och att regeringen ska återkomma till riksdagen med förslag om att bilar ska väja för cyklister då cyklisterna färdas på en huvudled (yrkande 5). Det framförs också yrkande om att regeringen ska återkomma till riksdagen med förslag om att bilister måste lämna företräde för cyklister vid övergångsställen där det finns cykelbana (yrkande 6) och att regeringen ska återkomma till riksdagen med förslag om att upphäva det nuvarande förbudet för cykling på väg där det finns cykelbana i närheten (yrkande 7).

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inleda med att framhålla att det är angeläget att olika trafikreglerande åtgärder prövas för att främja en ökad cyklist i samhället samtidigt som det är viktigt att arbetet med att öka trafiksäkerheten drivs vidare. Utskottet delar motionärernas bedömning att det finns ett behov av att se över hur de regler som rör cyklingen kan bidra till målen om ökad och säker cykling.

I cykelutredningen konstateras att de flesta problemen kopplade till trafikregler och cykling inte har sin grund i reglerna i sig utan bättre löses genom åtgärder i trafikmiljön. Exempelvis konstaterar utredaren att det redan i dag är möjligt att tillåta cykling i båda trafikriktningarna på enkelriktade gator. Utredarens förslag är därmed att regeringen bör ge Transportstyrelsen och Trafikverket ett gemensamt uppdrag att, i samråd med SKL, sprida kunskap om gällande reglering för enkelriktat och möjligheterna att inom ramen för denna reglering möjliggöra cykling i båda riktningarna. Utredaren föreslår dock bl.a. att barn ska få cykla på trottoaren t.o.m. det

år de fyller åtta om cykelbana saknas, och att förare ska få väjningsplikt mot bl.a. cyklister som färdats ut på eller just ska färdas ut på en cykelöverfart.

Utskottet välkomnar det angelägna arbete som pågår med att studera faktorer bakom cykelolyckor. Trafikverket har, i samarbete med bl.a. VTI, tagit fram en strategi för säkrare cykling. Strategin är ett stöd vid verksamhetsplaneringen hos statliga och kommunala myndigheter samt hos olika intresseorganisationer och i forskarmiljöer. För att öka cyklisternas säkerhet krävs bred och systematisk samverkan mellan berörda aktörer inom några prioriterade insatsområden. Centrala insatser är att förbättra drift och underhåll, utforma cykelinfrastrukturen bättre utifrån cyklisternas behov och att starta utvecklingsprocesser för bättre säkerhetsegenskaper hos cyklar och skydd. Det handlar om konkreta åtgärder som att ta bort eller på annat sätt hantera is, snö, grus, löv, gropar och sprickor, höga asfaltkanter och tillfälliga föremål. Andra exempel på åtgärder är låsningsfria bromsar, smidiga skydd för axlar och cykelvägar med tillräcklig bredd för säkra omkörningar.

När det gäller den angelägna frågan om barns väg till skolan anser utskottet att det är viktigt att peka på att det är kommunerna som har det främsta ansvaret eftersom barns skolväg i allmänhet ligger inom den kommunala infrastrukturen. Utskottet anser det är viktigt att arbetet med att tillförsäkra barn säkra vägar till och från skolan fortsätter att bedrivas och förutsätter att det på kommunal nivå bedrivs ett fortlöpande arbete med denna fråga. Därtill kan tilläggas att de satsningar som görs på cykelbanor av naturliga skäl även kommer barn till godo. Utskottet påminner i sammanhanget om att kommunerna har genomfört ett antal åtgärder inom detta område med hjälp av statlig medfinansiering.

Mot bakgrund av den pågående beredningen av bl.a. cykelutredningens betänkande anser utskottet att det inte finns skäl för riksdagen att ta något initiativ med anledning av motionerna. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2011/12:T308 av Linda Arvidsson Wemmert (M), 2013/14:T271 av Nina Lundström (FP) yrkandena 1–3, 2013/14:T320 av Christina Oskarsson (S), 2013/14:T341 av Désirée Pethrus (KD) yrkandena 2 och 3, 2013/14:T351 av Anita Brodén m.fl. (FP) yrkande 4, 2013/14:T353 av Johan Forssell (M), 2013/14:T365 av Kerstin Nilsson och Johan Andersson (båda S), 2013/14:T473 av Carina Adolfsson Elgestam (S), 2013/14:T500 av Désirée Liljevall (S) yrkandena 6 och 7 samt 2013/14:T520 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 4–7.

Underlättande av kombinerade resor med cykel

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om kombinerade resor med cykel. Utskottet hänvisar till de olika initiativ som har tagits för att förbättra möjligheterna att kombinera cykeln med övriga transportmedel och möjligheterna till cykelparkering. Utskottet bedömer att genom dessa och andra pågående och planerade åtgärder förutsätts berörda motionsförslag kunna bli helt eller delvis tillgodosedda.

Jämför reservation 3 (MP, V).

Motionerna

I motion 2013/14:T500 yrkande 3 anför Désirée Liljevall (S) att det är angeläget att främja ett ökat cyklande. För att Sverige ska kunna uppnå samma höga andel cyklister som exempelvis Danmark och Nederländerna krävs ett flertal insatser. En viktig del är att cyklister har möjlighet att göra cykeln till en del av hela resan. Därför yrkas att regeringen ska se över möjligheterna att ta med cyklar på tåg och andra transportmedel.

Stina Bergström m.fl. (MP) framför i motion 2013/14:T520 yrkande 8 att kombinationen av klimatsmarta transportmedel behöver underlättas. I dagsläget är förutsättningarna att ta med sig cykel på tåget eller annan kollektivtrafik begränsade. Vissa länstrafikbolag, t.ex. i Värmland och i Öresundsregionen, har infört möjligheten att ta med sig cykel på pendeltågen, vilket underlättar för både arbetspendlare och cykelturism, anger motionärerna. Det statliga bolaget SJ har dock helt tagit bort möjligheten att ta med cykeln på tåget. Det är mycket olämpligt med hänsyn till vikten av att se till ”hela resan”, påtalar motionärerna. Därför yrkar motionärerna att regeringen ska återkomma till riksdagen med förslag om komplettering av kollektivtrafiklagen så att det blir obligatoriskt att kräva av både upp-handlad och kommersiell trafik att resenärerna ska kunna ta med sig cyklar när de åker kollektivt.

Utskottets ställningstagande

Frågan om möjligheterna att kombinera cykeltrafik med kollektivtrafik har varit uppe till behandling i riksdagen vid flera tillfällen, senast i betänkande 2012/13:TU2. Utskottet har i dessa sammanhang betonat vikten av att cykeltrafik kan vara en del av hela resan. Det 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. Utskottet ansluter sig alltså till denna bedömning.

Den tidigare nämnda cykelutredningen har bl.a. haft i uppdrag att se över de regler och andra förutsättningar som påverkar cykelparkering och möjligheterna att ta med cykel på tåg och buss. Utredaren föreslår att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att i samråd med Transportstyrelsen ta fram en idékatalog inom området. När det gäller cykelparkeringar framhåller utredaren bl.a. att ett arbete med att skapa en samlad policy för cykelparkeringar vid större kollektivtrafiknoder bör påbörjas.

Utskottet konstaterar även att Trafikverket har tagit fram en karta som visar linjer där det går att ta cykeln på tåget samt en tabell som visar de villkor som gäller för cyklar på dessa linjer. Det kan konstateras att möjligheterna att ta med cykel på tåg har ökat och att allt fler trafikhuvudmän och järnvägsföretag tillåter cyklar ombord.

Utskottet vill även påminna om att hänsyn måste tas till att det finns EU-reglering på området, vilket har betydelse för eventuell svensk reglering. I artikel 5 EG-förordning 1371/2007 anges att järnvägsföretagen ska ge resenärerna möjlighet att, mot extra betalning, ta med cyklar på tåget. Detta gäller förutsatt att det inte har någon negativ effekt på trafikjänsen och att vagnarna tillåter det.

Utskottet vill vidare lyfta fram de lokala initiativ som har tagits när det gäller cykelparkeringshus. I Lund finns sedan länge ett cykelparkeringshus, och 2012 öppnade Stockholms första cykelparkeringshus i Älvsjö. Parkeringshuset är kameraövervakat. Vid Hyllie station i Malmö invigdes i december 2010 Malmös första Bike and Ride-anläggning. Anläggningen erbjuder kameraövervakade cykelparkeringsplatser, tillgång till dusch, yta för enklare reparationer och anslutning till kundcenter där man kan köpa kollektivtrafikbiljetter. En ytterligare Bike and Ride-anläggning öppnade sommaren 2012 vid Triangeln i Malmö, och ytterligare en anläggning ska öppna 2013 eller 2014 vid centralstationen. I Umeå har det byggts ett cykelparkeringshus, och i Borås planeras för ett cykelgarage vid resecentrum som är bemannat vissa tider. Skåp för hjälmar och kläder samt duschmöjligheter ska finnas.

Utskottet vill i sammanhanget även påminna om de målkonflikter som ökade krav på kollektivtrafiken kan leda till. Krav på både den allmännyttiga trafik som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna organiserar och kommersiell kollektivtrafik kan bidra till ökade kostnader för kollektivtrafiken och därmed också en dyrare kollektivtrafik för resenärerna. Det i sin tur kan inverka negativt på människors vilja att välja kollektivtrafik. Utskottet anser dock att det finns starka skäl att tro att det arbete som pågår med att öka och förbättra kollektivtrafiken också kommer att leda till en ökad investeringsvilja i de fordon, exempelvis bussar och tåg, som används av kollektivtrafikföretagen och är anpassade till olika resekatgorier som bl.a. cykelresenärer. Utskottet vill även peka på att det enligt kollektivtrafiklagen är den regionala kollektivtrafikmyndigheten som ansvarar för kollektivtrafiken i länet. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna tar fram trafikförsörjningsprogram, som omfattar all kollektivtrafik i respektive län.

Programmen har sin utgångspunkt i de transportpolitiska målen och beaktar även andra nationella, regionala och lokala mål, planer och program av betydelse för en hållbar utveckling och tillväxt. I samband med upprättandet av planerna förs även en dialog med bl.a. operatörer, kollektivtrafikföretag och övriga intressenter. Utskottet anser det vara en lämplig ordning och är av uppfattningen att det också är de regionala kollektivtrafikmyndigheterna som är mest lämpliga att göra en avvägning av vilka krav som bör ställas på den offentligt organiserade kollektivtrafiken i länet.

Utskottet välkomnar de olika initiativ som har tagits för att förbättra möjligheterna att kombinera cykeln med övriga transportmedel och möjligheterna till cykelparkering. Genom dessa och andra pågående och planerade åtgärder förutsätts berörda motionsförslag kunna bli helt eller delvis tillgodosedda. Med anledning av detta och mot bakgrund av att cykelutredningens förslag är under beredning anser inte utskottet att det finns skäl för riksdagen att ta något ytterligare initiativ i frågorna, varför utskottet avstyrker motionerna 2013/14:T500 av Désirée Liljevall (S) yrkande 3 och 2013/14:T520 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 8.

Cykel till Öland

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om resemöjligheterna med cykel mellan Kalmar och Färjestaden. Utskottet påpekar att det går att ta med sig cykel till Öland på färjan eller med bussen.

Jämför reservation 4 (MP).

Motionen

I motion 2013/14:T504 framhåller Désirée Liljevall (S) att vi behöver underlätta användandet av cykel som transportmedel för att skapa ett hållbart och miljöanpassat samhälle. Motionären påpekar att cykeltrafik är förbjuden på Ölandsbron och att den avgiftsfria cykelbuss som tidigare fanns numera är indragen. Det enda sättet att ta sig med cykel mellan Kalmar och Öland är därför via färja som kostar 45 kronor för en enkel resa. Enligt motionären är det motsägelsefullt att det är omöjligt att ta sig till Öland på cykel med hänsyn till de nationella miljö- och hälsomålen samt till den nationella cykelleden på Öland. Därför är det angeläget att cyklister kan ta sig över Kalmarsund, antingen genom att cykla på bron eller genom en avgiftsfri cykelbuss eller färja, anger motionären, och yrkar att regeringen i infrastrukturplaneringen ska studera förutsättningarna för att underlätta cykeltrafik på Ölandsbron.

Utskottets ställningstagande

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

Utskottet påpekar även att det under vår, sommar och höst är möjligt att ta med sig cykeln på färjan mellan Kalmar och Färjestaden. Biljettpriset för en vuxen person är för närvarande 90 kronor tur och retur. Det finns även möjlighet att ta med cykeln på länsbussarna som går mellan Kalmar och Öland till ett pris av 20 kronor. Kostnaden för en vuxenbiljett är för närvarande 32 kronor.

Mot den bakgrunden finner utskottet att syftet med motionen delvis får anses vara tillgodosett. Utskottet finner ingen anledning för riksdagen att ta något initiativ i ärendet, varför förslaget i motion 2013/14:T504 av Désirée Liljevall (S) avstyrks.

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

av Anders Ygeman (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S), Stina Bergström (MP), Roza Güclü Hedin (S), Bengt Berg (V) och Katarina Köhler (S).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi 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

2013/14:T216 av Jan Lindholm och Jonas Eriksson (båda MP),

2013/14:T347 av Tina Ehn m.fl. (MP),

2013/14:T500 av Désirée Liljevall (S) yrkandena 1, 2, 4 och 5,

2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 41,

2013/14:T519 av Anna Wallén (S),

2013/14:T520 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 2 och

2013/14:T526 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 31 och

bifaller delvis motion

2013/14:T341 av Désirée Pethrus (KD) yrkande 1.

Ställningstagande

Det finns mycket att vinna på ett ökat cyklande, inte minst renare luft, minskat buller och förbättrad folkhälsa. Cykling är bra för klimat och miljö. Dessutom har cykeln stor potential att avlasta kollektiv- och vägtrafiken i storstäderna. För att cyklingen ska kunna öka behöver såväl säkerheten som kapaciteten för cykling öka. Det behövs fler cykelstråk, cykelvägar och cykelparkeringar.

Regeringen anger att den vill öka satsningarna på cykling, men minskar samtidigt resurserna i relation till andra satsningar. I rapporten Statens satsningar på cykeltrafik 2014–2025 som granskat förslagen i den pågående planeringsprocessen för transportinfrastruktur 2014–2025 konstateras att cyklingen tilldelas endast en marginell del av hela planeringsramen på 522 miljarder, närmare bestämt endast 7 promille. Det framhålls att det är tveksamt om det nominella tillskottet ens räcker till kostnadsfördyringarna. Dessutom försämras de planerade insatserna ytterligare på grund av kravet

på kommunal medfinansiering av cykelvägar i det statliga vägnätet. Vidare uttrycks oro över att hälften av satsningarna planeras till efter 2020. Erfarenheten säger att medlen till cyklingen då har minskat med ytterligare 25 procent.

Enligt vår mening följer regeringen inte sin uttalade ambition att satsa på cyklingen, vilket skulle leda till såväl förbättrad folkhälsa som miljö- och kapacitetslättnader. Tvärtom prioriteras cyklingen ned ytterligare och kommer att bli eftersatt under överskådlig framtid.

Vi anser att cykeltrafiken måste få en större betydelse i hela transport- och samhällsplaneringen. Vid anläggningen av mötesfria två-plus-ett-vägar måste säkra möjligheter till cykling ordnas. Byggandet av fler sådana mötesfria vägar har ökat trafiksäkerheten och minskat dödsolyckorna, vilket i grunden är mycket positivt. Ett problem som uppstått är emellertid att det inte går att cykla på dessa vägar. Vidare försvinner ofta vägrenen när befintliga vägar breddas, vilket innebär att det inte längre går att cykla på vägen. Detta undergräver arbetet med att öka cyklandet. Därför är det angeläget att Trafikverket tar med cyklisternas intressen i kalkylen vid framtida planering av två-plus-ett-vägar. Vi anser att Trafikverket eller kommunen inte ska kunna ta bort en cykelväg eller en cykelbar vägren utan att ersätta den med en ny likvärdig eller bättre väg. Möjligheten att cykla måste säkerställas både vid de vägar som redan är ombyggda och de som kommer att byggas. Kostnaden för detta bör tas från vägbudgeten eftersom det är biltrafiken som orsakar behovet av nya cykelvägar.

I storstadsregionerna är det även viktigt att den kommunala planeringen utgår från ett regionalt perspektiv för att underlätta cykelpendling mellan närliggande kommuner.

Vidare anser vi att det är angeläget att i trafiktäta miljöer, i så hög utsträckning som möjligt, separera cykeltrafiken från övrig trafik och att underhålla cykelvägar.

Med anledning av vad vi har anfört vill vi att regeringen i infrastrukturplaneringen ska studera förutsättningarna för fler cykelvägar samt i övrigt förbättra infrastrukturen för cyklister. Vi vill också att regeringen ska se till att cyklingen tas i beaktande när landsvägar byggs om till två-plus-ett-vägar, så att dessa vägar om de tidigare haft eller bör ha goda cykelmöjligheter får en cykelväg eller motsvarande för att skapa en trygg och säker cykelmiljö. Slutligen vill vi att regeringen ska se till att det finns kapacitet att parkera cyklar vid resecentrum och andra knutpunkter.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

2. Trafiksäkerhet och trafikregler för cykling, punkt 2 (S, MP, V)

av Anders Ygeman (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S), Stina Bergström (MP), Roza Güclü Hedin (S), Bengt Berg (V) och Katarina Köhler (S).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi 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 motionerna

2011/12:T308 av Linda Wemmert (M),

2013/14:T500 av Désirée Liljevall (S) yrkandena 6 och 7 samt

2013/14:T520 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 4–7,

bifaller delvis motionerna

2013/14:T271 av Nina Lundström (FP) yrkande 2,

2013/14:T320 av Christina Oskarsson (S),

2013/14:T341 av Désirée Pethrus (KD) yrkande 3,

2013/14:T351 av Anita Brodén m.fl. (FP) yrkande 4 och

2013/14:T473 av Carina Adolfsson Elgestam (S) samt

avslår motionerna

2013/14:T271 av Nina Lundström (FP) yrkandena 1 och 3,

2013/14:T341 av Désirée Pethrus (KD) yrkande 2,

2013/14:T353 av Johan Forssell (M) och

2013/14:T365 av Kerstin Nilsson och Johan Andersson (båda S).

Ställningstagande

Vi anser att det är angeläget att cyklingen ökar i samhället. Cyklingens positiva aspekter på klimat, miljö och hälsa behöver tillvaratas bättre än i dag. För att uppnå detta krävs att trafiksäkerheten värderas högt. Cyklisterna är en särskilt utsatt trafikantgrupp, och skaderisken har beräknats till nio gånger så hög som för biltrafikanter. Det är angeläget med åtgärder för att minska skaderisken.

Framkomligheten i trafiken skulle öka utan större risker om cyklisterna tilläts cykla mot enkelriktat. Det är tillåtet i många europeiska länder. Ofta är det med hänsyn till vägbredden möjligt för cyklisterna att möta bilar på enkelriktade gator. Vi anser att den bästa lösningen är att lagstifta om att det är tillåtet för cyklisterna att cykla där det finns en skylt om enkelriktning. Vi tycker också att det inte är rimligt att cyklisterna alltid måste väja för bilar, även om cykeln kommer på huvudled och bilen från sidan. I dag måste bilar stanna för fotgängare vid obehövade övergångsställen vid lägre hastigheter. Vi anser att lagen ska gälla även för cyklar, dvs. att bilar måste stanna även då cyklisterna vill följa en cykelbana som går parallellt med ett övergångsställe.

Det saknas bra och sammanhållen infrastruktur för cyklande eftersom planeringen utgår från bilisters behov. För de cyklister som cyklar snabbt är det ofta bättre att använda bilarnas körfält som ju i fråga om underlag, vinklar och annat är dimensionerade för hög hastighet. Vi anser inte att det är rimligt att den som cyklar i hastigheter i upp till 40 km/h ska behöva konkurrera med användare av cykelbanan. I cykelutredningen föreslås att det ska tillåtas att enbart cyklar med kärra ska få cykla på vägen även om det finns en cykelbana. Det tycker vi är ett olämpligt förslag eftersom det ofta finns barn i kärran. I stället bör kravet att använda cykelbanan tas bort för alla kategorier av cyklister. På så vis kan cyklisterna själva avgöra om det är lämpligast att använda cykelbana eller väg, baserat på hastighet, om barn färdas med cykeln, trafikens intensitet m.m.

I dag sker i flera av Sveriges kommuner föredömliga satsningar på att få fler att cykla, bl.a. genom investeringar i cykelbanor, cykelparkeringar, skyltning och pumpanordningar. Detta kan dock leda till att fotgängare glöms bort. Risken för olyckor mellan fotgängare och cyklister är störst vid smala passager och vid övergångar. Därför anser vi att cyklister ska väja, alternativt stanna, för fotgängare vid övergångsställen. Vi anser också att det är olämpligt att blanda gående och cyklister eftersom det leder till att gående känner sig osäkra. Det är viktigt att cyklister är medvetna om vikten av att visa hänsyn mot gående. Tyvärr fokuserar satsningarna oftast inte heller på vardagscyklism och på barns och ungas cyklande utan i stället på arbetspendling genom cyklande i höga hastigheter.

Sammanfattningsvis vill vi följande:

- Regeringen ska ha som målsättning att halvera antalet allvarligt skadade cyklister 2020 jämfört med i dag.
- Regeringen ska ge Trafikverket i uppdrag att ta fram en strategi för säkra gång- och cykelvägar i anslutning till alla skolor.
- Regeringen ska återkomma till riksdagen med ett förslag för att möjliggöra cykeltrafik i motsatt riktning på enkelriktade gator.
- Regeringen ska återkomma till riksdagen med förslag om att bilar ska väja för cyklister då cyklisterna färdas på en huvudled.
- Regeringen ska återkomma till riksdagen med förslag om att bilister måste lämna företräde för cyklister vid övergångsställen där det finns cykelbana.
- Regeringen ska återkomma till riksdagen med förslag om att det ska bli generellt tillåtet att cykla på väg där det finns cykelbana i närheten.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

3. Underlättande av kombinerade resor med cykel, punkt 3 (MP, V)

av Stina Bergström (MP) och Bengt Berg (V).

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 2013/14:T500 av Désirée Liljevall (S) yrkande 3 och 2013/14:T520 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 8.

Ställningstagande

Vi anser att det i ett miljöanpassat samhälle ska vara lätt att kombinera klimatsmarta transportmedel och att vi målmedvetet ska arbeta för att undanröja hinder för detta. En viktig del i att främja ett ökat cyklande är att cyklister ges möjlighet att göra cykeln till en del av hela resan.

Kombinationen av klimatsmarta transportmedel behöver underlättas. I dagsläget är förutsättningarna att ta med sig cykel på tåget eller annan kollektivtrafik begränsad. Även om det finns regionala tåg och pendeltåg som i olika utsträckning tillåter cykel ombord så är det långt ifrån alla som gör det, och tiden på dygnet då cykel är tillåten ombord är oftast begränsad. Det faktum att olika trafikföretag kan ha olika regler kan också ställa till problem när man genomför sin resa. Det statliga bolaget SJ har helt tagit bort möjligheten att ta med cykeln på tåget, vilket vi anser är mycket olyckligt.

Vi är medvetetna om att ett krav på att kunna ta med cykeln i kollektivtrafiken kan riskera att tränga ut resenärer eller leda till ökade kostnader. Samtidigt kan kombinerade resor med cykel öka kollektivtrafikens attraktivitet och möjliggöra ett mer miljövänligt resande i samhället. Krav på kollektivtrafiken måste därför utformas med omsorg. Vi är också medvetna om att det finns EU-reglering på området som måste beaktas. Vi anser därför att ett väl avvägt krav på kollektivtrafiken är den rätta vägen framåt.

Av en studie genomförd på uppdrag av Trafikverket framgår att stödsäkra cykelparkeringar kan bidra till att fler tar cykeln för korta resor. Även cykelutredningen lyfter fram att cykelparkeringar är en central del av hela-resan-perspektivet och att tillgången till bra, trivsamma och bekväma cykelparkeringar åtminstone i storstäder påverkar cyklingsfrekvensen och utnyttjandet av kollektivtrafiken. En viktig åtgärd för att främja cykling är således att det finns kapacitet att parkera cykeln under tak vid resecentrum och andra knutpunkter. Likaså är det viktigt med åtgärder som underlättar att använda cykeln till och från kollektivtrafiken.

Med anledning av detta vill vi att regeringen ska återkomma till riksdagen med förslag om komplettering av kollektivtrafiklagen så att det blir obligatoriskt att kräva av både upphandlad och kommersiell trafik att resenärerna ska kunna ta med sig cyklar på kollektivtrafiken.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

4. Cykel till Öland, punkt 4 (MP)

av Stina Bergström (MP).

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 motion

2013/14:T504 av Désirée Liljevall (S).

Ställningstagande

Jag vill framhålla att ju fler som cyklar, desto bättre miljö, folkhälsa och trafiksituation får vi. Trots det är cykeln på många platser i Sverige inte det alternativ den skulle kunna vara. Som exempel vill jag lyfta fram att cykeltrafik i dag är förbjuden på Ölandsbron. Möjligheterna att cykla över bron försvann när Trafikverket byggde två-plus-ett-väg över Kalmarsund. Cyklister kan inte ta sig till Öland utan att betala en avgift trots att det sedan 40 år finns en bro till ön. En gratisbuss som tidigare tog cyklister över bron är indragen.

Jag anser att detta går tvärsamt våra nationella miljö- och hälsomål. Det strider även mot Trafikverkets övergripande transportpolitiska mål som numera även inkluderar folkhälsa. Tillgängligheten till Öland är också viktig för alla som vill kunna ta del av de rika miljöerna och landskapet samt för att ön till fullo ska kunna nyttjas som en rekreationsplats för turister från hela världen.

Sammanfattningsvis anser jag att cyklister ska kunna ta sig kostnadsfritt över Kalmarsund antingen genom att cykla över bron eller genom en avgiftsfri cykelbuss eller färja.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motion från allmänna motionstiden hösten 2011

2011/12:T308 av Linda Wemmert (M):

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

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2013

2013/14:T216 av Jan Lindholm och Jonas Eriksson (båda MP):

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

2013/14:T271 av Nina Lundström (FP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om insatser för ökad trafiksäkerhet för cyklister.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en nationell informationskampanj.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om trafikhuvudmännens ansvar för att skapa säkrare förutsättningar för cykling.

2013/14:T320 av Christina Oskarsson (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om trafik kunskap för cyklister och kontroll av regelefterlevnaden hos dessa.

2013/14:T341 av Désirée Pethrus (KD):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att användandet av cykel som färdmedel bör öka i enlighet med vad som anförs i motionen.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att bevakning av cykelbanor bör ske i ökad omfattning av trafikpolisen i syfte att öka säkerheten för cyklister och gångtrafikanter.

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket bör öka insatserna att få ut information om trafiksäkert beteende riktad till cyklisterna för att öka trafiksäkerheten för både cyklisterna och gångtrafikanterna.

2013/14:T347 av Tina Ehn m.fl. (MP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Trafikverket ett tydligare uppdrag i regleringsbrevet i fråga om cykelmöjligheter inom det statliga vägnätet.

2013/14:T351 av Anita Brodén m.fl. (FP):

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av åtgärder för att begränsa cykel- och fotgängarolyckor.

2013/14:T353 av Johan Forssell (M):

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

2013/14:T365 av Kerstin Nilsson och Johan Andersson (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge berörd myndighet i uppdrag att utforma enhetliga regler för hur cykelbanor och korsningar ska anläggas och utformas.

2013/14:T473 av Carina Adolfsson Elgestam (S):

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

2013/14:T500 av Désirée Liljevall (S):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för fler cykelvägar.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ta cyklingen i beaktande när landsvägar byggs om till två-plus-ett-vägar.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över möjligheten att ta med cyklar på tåg och andra transportmedel.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se till att det finns kapacitet att parkera cyklar vid resecentrum och andra knutpunkter.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att förbättra infrastrukturen för cyklisterna.

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att ta fram en strategi för säkra gång- och cykelvägar i anslutning till alla skolor.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ha målsättningen att halvera antalet allvarligt skadade cyklister med hälften år 2020 jämfört med i dag.

2013/14:T504 av Désirée Liljevall (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att underlätta cykeltrafik på Ölandsbron.

2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S):

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

2013/14:T519 av Anna Wallén (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen ta hänsyn till framkomligheten för cyklister vid planeringen av s.k. två-plus-ett-vägar.

2013/14:T520 av Stina Bergström m.fl. (MP):

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

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag om komplettering av kollektivtrafiklagen så att det blir obligatoriskt att ställa krav på både upphandlad och kommersiell trafik att resenärerna ska kunna ta med sig cyklar på kollektivtrafiken.

2013/14:T526 av Stina Bergström m.fl. (MP):

31. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att bygga cykelbanor i anslutning till två-plus-ett-vägar.