

Motion till riksdagen 2011/12:T456

av **Stina Bergström m.fl. (MP)**

Cykelfrämjande åtgärder

Sammanfattning

År 1963 gjorde Stadsbyggnadskontoret i Stockholm en prognos för hur trafiken skulle utvecklas i staden. Vad gällde cyklisterna förutspådde man att de i framtiden endast skulle återfinnas i fritidsområden.¹ Längre såg det ut som att prognosmakarna skulle få rätt, cyklar var ännu i början på 1990-talet en ovanlig syn i stadstrafiken.

Men då vände utvecklingen och cyklarna började åter rulla i Stockholm. Ännu bättre exempel på positiv cykelutveckling ser vi i andra städer som Lund, Linköping, Jönköping, Örebro och Karlstad. Framsynta kommunpolitiker har där underlättat för cyklister genom att bland annat bygga cykelbanor och cykelparkeringar och sänka hastigheter för bilisterna.

Det är viktigt att även vi riksdagspolitiker drar vårt strå till stacken för att främja cyklandet. Vi behöver öronmärka mer statliga pengar för cykelsatsningar. Vi behöver se över de lagar som reglerar trafiken så att det blir enkelt att cykla. Vi måste förhindra att möjligheterna att cykla på landsbygden försämras när de statliga vägarna byggs om till två-plus-ett-vägar. Vi behöver underlätta för cyklister att plocka med sig cykeln på tåg och bussar. Vi behöver ett nationellt cykelvägnät. Vi behöver snabbcykelvägar för dem som vill cykla fort. Om dessa åtgärder handlar denna motion.

¹ Tidningen Reflexen nr 2/2002.

Fel! Okänt namn på

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att staten bör anslå ytterligare medel för cykelåtgärder, med 1,5 miljarder kronor att användas under åren 2012–2014, och att satsningen ska tas ur Trafikverkets anslag för väghållning.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en översyn av plan- och bygglagen samt trafik- och parkeringslagstiftningen med utgångspunkt i cyklisternas behov och ett klimatperspektiv.
3. 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 på upp till 30 km/h.
4. 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 cyklisterna färdas på en huvudled.
5. 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, inte bara för fotgängare.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket bör utfärda en maxhastighet på 30 km/h i tätbebyggda områden med oskyddade trafikanter.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket bör se till att alla två-plus-ettvägar som tidigare haft, eller som bör ha, goda cykelmöjligheter nu tillförsäkras en cykelväg eller motsvarande för att skapa en trygg och säker cykelmiljö.
8. 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 på både upphandlad och kommersiell trafik så att resenärerna ska kunna ta med sig cyklar i kollektivtrafiken.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket bör ges i uppdrag att utreda och införa en nationell cykelvägsnumrering.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att upphäva det nuvarande förbudet mot cykling på vägar där det finns en cykelbana i närheten.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att Trafikverket utformar en definition av och ett regelverk för snabbcykelvägar som dimensioneras för hastigheter på minst 20 km/h.

Inledning

Cykeln har en viktig roll i klimatarbetet. Att öka cyklingens andel av persontransporterna är ett av de snabbaste och billigaste sätten att minska utsläppen från transportsektorn. Det som behövs är att man ger cykeln högre prioritet så att det blir mer attraktivt att cykla och mindre attraktivt att köra bil.

Bara två procent av det totala persontransportarbetet görs idag på cykel, men potentialen att fler ska börja cykla är stor eftersom många bilresor är löjligt korta. Cirka 30 procent av antalet bilresor är kortare än tre kilometer. Hälften är kortare än fem kilometer och av dessa resor görs bara 14 procent med cykel idag. Två tredjedelar av befolkningar har mindre än tio kilometer till sina arbetsplatser och hälften har mindre än fem kilometer.²

Det finns motstridiga uppgifter kring huruvida cyklingen i Sverige egentligen ökar eller minskar. Enligt Statens institut för kommunikationsanalys (Sika) senaste resvaneundersökningar som gjordes under perioden 2005–2006 har cyklandet hela tiden minskat jämfört med tidigare undersökningar som gjorts sedan 1995.³ Vad som hänt sedan dess är oklart. Att cyklandet i städer som Stockholm, Lund, Jönköping och Karlstad ökar visar kommunala undersökningar. I Stockholm har antalet cyklister till exempel mer än fördubblats de senaste 15 åren.⁴ För hela landet finns ingen uppdaterad undersökning, men helt klart är att det finns ett tryck från medborgarna för cykelsatsningar. Miljöpartiet de gröna vill bejaka den vilja som finns hos människor runtom i landet att cykla, och på så sätt få en ökad livskvalitet och bidra till en minskad miljöpåverkan. Med ökade satsningar på cykelinfrastruktur, trafiksäkerhet för cyklister och förenklade trafikregler kommer ännu fler att kliva ur bilen och sätta sig på cykeln – och må bra av det också. Att öka cyklandet är både en miljö- och folkhälsofråga.

Det är vi politiker som tar besluten som på olika sätt påverkar möjligheten att cykla. Visst är det individen som bestämmer om man vill ta bilen eller cykeln till jobbet, men det är vi som politiker som styr valen, idag oftast till bilens fördel. Med nedanstående förslag gör vi tvärtom – vi gör det enklare och säkrare att cykla.

Öronmärk mer pengar till cykelinfrastruktur och bidrag till kommuner – nu!

Ett viktigt skäl till den låga aktiviteten i omställningen till ett cykelsmart samhälle är att för lite pengar anslås till cykelinfrastruktur. Endast 994 miljoner kronor till cykelåtgärder längs nationella vägar finns i den nationella åt-

² Trafikverket: Ökad och säker cykling – delredovisning av regeringsuppdrag 2011-03-25.

³ Trafikutskottets cykelbetänkande 2010/2011 TU:21.

⁴ Cykelstockholm i siffror 2010 sammanställd av Trafikkontoret.

Fel! Okänt namn på

gärdsplanen fram till 2021. Investeringar ligger dessutom längst fram i planen. För nästa år finns endast 24 miljoner kronor budgeterat, något som bara räcker till 16 kilometer cykelväg, i hela landet!⁵ I de regionala planerna finns det 2,3 miljarder ytterligare till cykelinvesteringar mycket ojämnt fördelat över landet. Skåne och Västra Götaland sticker här ut som positiva exempel medan cykelinvesteringar i regionala planer i andra delar av landet lyser med sin frånvaro. Miljöpartiet föreslår därför att ytterligare resurser öronmärks till cykelåtgärder i Trafikverkets budget för väghållning fram till 2021. 1,5 miljarder kronor bör avsättas redan 2012–2014. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna. Staten ska på detta sätt, via Trafikverket, bidra mer till investeringar i kommunernas infrastruktur och stödja satsningar på cykel för att nå en minskad biltrafikandel.

Se över lagstiftningen

Flera olika lagar påverkar trafiken och därmed cyklingen. Det är trafikförordningen (TIF) och fordonskungörelsen (FK) som reglerar cykeln som fordon och cyklisten som förare. Vägmärkesförordningen (VMF) reglerar vägmärken, vägmarkeringar med mera. 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 plan- och bygglagen, trafik- och parkeringslagstiftningen och andra berörda lagar ur ett klimat- och cykelperspektiv. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

Gör det lagligt att cykla mot enkelriktat

Ett exempel på att planeringen skett med bilen som utgångspunkt är 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 bidra till större risker när hastigheten är max 30 kilometer. Detta är sedan länge tillåtet i bland annat Tyskland, Holland, Schweiz, Frankrike, Danmark, England, Österrike, Belgien. Miljöpartiet anser att det borde tillåtas även i Sverige. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

⁵ Enligt mejl från och telefonsamtal med Margareta Grandin, cykelsamordnare på Trafikverket.

Cykeln är ett fordon – inför väjningsplikt

Ett annat exempel är väjningsplikten. En cykel måste alltid väja för en bil, även om cykeln kommer på huvudled och bilen från sidan. Miljöpartiet anser att det är dags att se cykeln som ett fordon i trafiken och låta bilar väja även för cyklister då cyklisten färdas på huvudled. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

Zebralagen ska gälla även för cyklister

Den så kallade zebralagen som innebär att bilar måste stanna för fotgängare vid obebakade övergångsställen vid lägre hastigheter har blivit omdebatterad. Ett av problemen är att bilarna ofta kommer med hög hastighet. Detta kombineras med att många fotgängare tar för givet att bilen ska stanna och därmed blir oförsiktiga.

En annan sak som är problem är att det råder olika uppfattningar om huruvida zebralagen omfattar även cyklister. I vissa städer finns lokala föreskrifter för vissa typer av cykelbanor där det är bilisterna som måste stanna för cyklisterna. Vid andra övergångsställen måste cyklisten stiga av cykeln för att få företräde. Olika regelverk leder till osäkerhet och fler olyckor.

Miljöpartiet anser att zebralagen ska gälla även för cyklar, det vill säga att bilar måste stanna även då cyklister vill följa en cykelbana som går parallellt med ett övergångsställe. Vi anser att det är viktigt med en enhetlig nationell trafikregel om detta, för att göra regelverket tydligt, öka trafiksäkerheten och öka andelen resande med cykel. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

Maxhastighet 30 km/h där det finns oskyddade trafikanter

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/h livhanken i nio fall av tio, medan nio av tio dör av dem som blir påkörd i 50 km/h.⁶ Enligt den så kallade krockvåldsteorin är trafiksäkerhetsnivån god om bilens hastighet är 30 km/h, mindre god vid 30–40 km/h och låg vid bilhastigheter över 40 km/h. Ändå är hastigheter över 40 km/h där biltrafik blandas med cyklande och

⁶ www.ntf.se.

Fel! Okänt namn på

gående mycket vanliga.⁷ Även här finns det kommuner som går i tåten, medan det i andra kommuner inte händer något på detta område. Miljöpartiet anser därför att Trafikverket därför bör utfärda en maxhastighet på 30 km/h i tätbebyggda områden med oskyddade trafikanter. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

Bygg inte bort möjligheten att cykla vid två-plus-ett-väg

När man bygger nya vägar, till exempel två-plus-ett-vägar eller breddar befintlig väg, försvinner ofta vägrenen där man tidigare har kunnat cykla. En inventering som Trafikverket låtit göra av landets två-plus-ett-vägar och två-plus-två-vägar visar att av totalt 2 400 kilometer mittseparerad väg är det endast två procent som har riktiga cykelbanor i direkt anslutning till vägen. Detta ska jämföras med att inventeringen menar att 26 procent av vägarna har ”stor cykelpotential”. Vid 33 procent av vägarna saknas nu helt möjlighet att gå eller cykla längs vägen.⁸ Vi anser att Trafikverket eller kommunen inte ska kunna ta bort cykelväg eller 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. Dessa pengar ska tas från vägbudgeten eftersom det är biltrafiken som orsakar det ändrade behovet och därmed kostnaden. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna.

Cykeln i kollektivtrafiken

Kombinationen av klimatsmarta transportmedel behöver underlättas. I dagsläget är förutsättningarna att ta med sig cykel på tåget eller annan kollektivtrafik begränsad. Vissa länstrafikbolag, till exempel Värmlandstrafik, har infört möjligheten att ta med sig cykel på pendeltågen, vilket underlättar för både arbetspendlare och cykelturismen. Problemet är när man som resenär ska byta till en annan tågoperatör som inte tillåter att cyklar tas med. Det är något som kan bli än vanligare med den nya kollektivtrafiklagen som öppnar upp för privata aktörer i regional och kommunal kollektivtrafik. Som resenär riskerar du att tvingas ta valet att stanna kvar på perrongen med din cykel eller lämna cykeln och fortsätta ensam.

Den nya kollektivtrafiklagen bör kompletteras så att det blir obligatoriskt att ställa krav både på upphandlad och på kommersiell trafik att resenärerna

⁷ Trafikverket: Ökad och säker cykling – delredovisning av regeringsuppdrag, 2011-03-25.

⁸ Trafikverket: Vardagscyklisternas förutsättningar för säker cykling längs 2+1- och 2+2-vägar. Slutrapport 2010-05-28, kompletterad 2010-10-28.

ska kunna ta med sig cykel på kollektivtrafiken. Kravet bör utformas så att det inte tränger ut resenärer. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna.

Nationell cykelvägsnumrering

Sedan länge är det fullt naturligt att färdas med bil mellan orter i Sverige. Detta underlättas mycket av bland annat skyltar längs vägarna, men inte minst genom numreringen av dem. Ofta räcker det med att endast ha numret på vägen på en skylt, för att bilisterna ska kunna veta att de är på rätt väg.

Annat är det däremot för cyklisterna. Den övervägande majoriteten av cykelvägarna är namnlösa asfaltmaskar som slingrar sig fram huller om buller i Sverige. För att underlätta för de cyklister som vill resa mellan kommuner, måhända på längre turer genom riket, behövs en nationell cykelvägsnumrering.

Detta skulle kunna vara en tämligen enkel åtgärd i och med att det redan finns befintlig numrering i bruk. Exempelvis kan de cykelvägsstumpar som anses leda bäst från Helsingborg till Haparanda helt enkelt ges numret "E4". I och med att många vägnummer utöver "E4" är tämligen välkända bland folket, finns det ingen anledning att uppfinna hjulet på nytt med ett nytt numreringssystem. Det vore inte heller något unikt internationellt; i Finland förekommer ett smärre embryo till cykelvägsnumrering, ehuru det ännu är högst bristfälligt.

Miljöpartiet anser att Trafikverket bör ges i uppdrag att utreda och börja införa en nationell cykelvägsnumrering. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

De som vill cykla fort måste få cykla på vägen

Bilismens kraftiga ökning under 1900-talets andra hälft underlättades i hög grad av att det banades väg för biltrafik i tätort och på landsbygd. Vägar och gator finns i sammanhängande nät som är graderade i Europavägar, riksvägar, länsvägar och differentierade gatusystem i städerna. Det finns ingen motsvarande struktur för cykeltrafik; den som färdas på cykel kan till exempel plötsligt se cykelfältet upphöra i ingenting. I de flesta tätorter är bilen prioriterad och övrig trafik (cykel, barnvagnar, hästar, mopeder med mera) får försöka samsas på den plats som blir över. Åtskilliga av dem som vill cykla snabbt väljer ofta bilarnas körfält som ju med avseende på underlag, vinklar och annat är dimensionerade för hög hastighet. Så länge det saknas bra alternativ för snabb cykling måste detta vara tillåtet, vilket det inte är idag (givetvis med undantag av motorvägar). Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

Fel! Okänt namn

Snabbcykelvägar

Menar vi allvar med att de som idag bilpendlar ska gå över till att cykla helt eller delvis så behövs det en sammanhängande infrastruktur för snabb cykling. Åtgärder måste vidtas för att friktionen mellan fotgängare och cykling å ena sidan och biltrafik å den andra ska minska. Rädsla för att bli påkörd av snabba bilar med stort krockvåld eller för att själv skada fotgängare motverkar ambitionen att öka cykelpendlingen. Eftersom oskyddade trafikanter står för en ökande andel av de olyckor som förekommer i trafiken så behövs bättre cykelinfrastruktur och tydligare regler. Örebro är nu först ut med att bygga speciella snabbcykelvägar inspirerade av bland annat "supercykelstigarna" i Danmark. Men de behövs också speciella regler för dessa. Trafikverket bör få i uppdrag att utforma en definition av och ett regelverk för snabbcykelvägar som dimensioneras för hastigheter på minst 20 km/h. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

Stockholm den 4 oktober 2011

Stina Bergström (MP)

Gunvor G Ericson (MP)

Tina Ehn (MP)

Jan Lindholm (MP)

Annika Lillemets (MP)

Lise Nordin (MP)