

Motion till riksdagen 2008/09:T402

av Peter Pedersen m.fl. (v)

Cykel i framtiden

1 Innehållsförteckning

2	Förslag till riksdagsbeslut	2
3	Bakgrund	4
4	Cykelns potential	4
4.1	Miljö- och klimatvänlig	5
4.2	Kan ge ökad trafiksäkerhet	5
4.3	Billigare för samhället	5
4.4	Förbättrar hälsan	5
4.5	Fler får chans att förflytta sig	6
4.6	Kan Holland, kan vi!	6
5	Hinder för cykeln	6
6	Nationella insatser för cykeltrafiken	7
6.1	Nationellt mål om ökad cykeltrafik	7
7	Öka anslaget till investeringar i cykelinfrastruktur	8
7.1	Cykeln som en del av tågresan	9
7.2	Klimattrampa till jobbet	10
7.3	Mer forskning om cykel	11
7.4	Ändra den samhällsekonomiska modellen	11
8	Lokala insatser för cykeltrafiken	12
8.1	Kommunens ansvar	12
8.2	Trafikregler på cyklars villkor	13
8.2.1	Cykelöverfart	13
8.2.2	Enkelriktade vägar	13
8.2.3	Högst 30 km i blandad trafik	14
8.3	Vägvisning	14
8.4	Regionala cykelstråk och två-plus-ett-väg	14

Fel! Okänt namn på

2 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att andelen resor med cykel bör öka från 10 till 15 % år 2015 och från 10 till 20 % år 2019.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det ska upprättas regionala och centrala cykelboksut.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det ska inrättas cykelsamordnare på dels nationell nivå, dels regional nivå.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen snarast bör se till att de åtgärder som Banverket redovisat när det gäller cykel på tåg samt cykel vid tågstationer och som vi nämner i motionen snarast verkställs.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ge Vägverket i uppdrag att kraftfullt se till att det skapas fler cykelparkeringar vid tågstationer.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ingen operatör ska kunna få bedriva persontrafik om de inte använder tågvagnar som kan transportera cyklar.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att slopa arbetsgivaravgiften och förmånsbeskattningen för cykel i de fall där arbetsgivare stimulerar sin personal att i stället för bil ta cykel till arbetsplatsen.¹
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen i regleringsbrev eller i annan form bör ge Vägverket i uppdrag utreda cyklandet aspekter utifrån socioekonomiskt och etniskt perspektiv samt jämställdhetsperspektiv.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utreda hur den samhällsekonomiska kalkylmodellen kan ändras så att den bättre speglar det av riksdagen uppställda delmålet om att transportsystemets utformning och funktion ska bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås.
10. Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med ett lagförslag som innebär att kommuner åläggs att redovisa hur de ska förbättra sitt cykelvägnät och öka andelen transporter med cykel.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det bör införas ett statsbidrag till kommuner på 50 % av anläggningskostnaden till cykelinfrastruktur under förutsättning att kommunen upprättat cykelplan.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det lagliga skyddet för cyklister bör stärkas genom att cyklister ges företräde framför bilar vid cykelöverfarter.

Fel! Okänt namn på

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

¹ Yrkande 7 hänvisat till SkU.

Fel! Okänt namn på

3 Bakgrund

Det finns mycket som talar för att cykeln är ett viktigt transportmedel. Aspekter som minskad miljö- och klimatpåverkan, förbättrad hälsa och ökad trafiksäkerhet är alla intimt förknippade med cykeln. Men det finns även positiva sociala dimensioner i och med att det är ett relativt billigt transportfordon. Det gör att den är tillgänglig även för människor med låga inkomster, t.ex. barn och ungdomar. Kvinnor och män använder sig i lika stor utsträckning av cykel som transportmedel. Eftersom kvinnor dock har lägre tillgång till bil och lägre inkomster än män kan satsningar för en ökad cykeltrafik ändå ses som en jämställdhetsfråga inom trafikpolitiken. Trafikpolitiken är i allmänhet styrd och inriktad mot mäns värderingar och erfarenheter.

Trots den stora betydelsen av cykeln, är det dock sällan cyklar prioriteras i trafiken eller ges tillräckliga resurser till investeringar. När alla talar om vikten av transportslagsövergripande lösningar finns nästan aldrig cykeln med som en del i en helhet. Som ett litet försök i att lyfta detta transportslag tog Vägverket fram en cykelstrategi år 2000. Dokumentet är fortfarande i grunden ett vällovligt försök att öka andelen transporter på cykel. Bland annat anger strategin att antalet resor på cykel ska öka från 12 procent till 16 procent 2010. Det är knappast ett radikalt mål, men kan ändå tolkas som en ambition till en trendmässig ökning. Dessvärre har strategin i mycket liten utsträckning verkställts och många förslag till åtgärder väntar ännu på att genomföras. Istället har antalet resor på cykel minskat till 9 procent. En utveckling man knappast kan vara glad över.

År 2007 uppdaterade Vägverket cykelstrategin, samtidigt som Banverket lämnade en rapport om hur man kan underlätta för tågresenärer att ta med sig cykel på tåg eller till stationen. 2006 gjorde Sika (Statens institut för kommunikationsanalys) en rapport på uppdrag av regeringen om cykelns roll i transportsystemet. Det finns således olika rapporter innehållande förslag som kan leda till att cykelns roll i transportsystemet stärks. Även inom cykelvärlden finns det en rad intresseorganisationer som lämnat förslag till en förbättrad cykelpolitik. Det enda som återstår för det politiska systemet är att bestämma inriktning och framför allt tillföra medel så att cykeln får en berättigad andel av de totala medlen som ges till investeringar inom infrastrukturen.

4 Cykelns potential

Inom en rad områden har cykeln mycket stor potential och är därmed ett framtidsinriktat transportmedel på kortare distanser.

4.1 Miljö- och klimatvänlig

Om fler cyklar är det lättare att nå de av riksdagen uppsatta miljökvalitetsmålen. Det är framför allt målen om god luftkvalitet, begränsad klimatpåverkan och en god bebyggd miljö som berörs. För om andelen resor med cykel ökar blir utsläppen från vägtrafiken självklart lägre, vilket påverkar den lokala och globala luftmiljön. Fler som cyklar leder även till en bättre byggd miljö mer anpassad till människor än bilar.

4.2 Kan ge ökad trafiksäkerhet

Studier visar att ju fler människor som använder sig av cykel i stället för bil, desto färre olyckor och döda. Länder som har en hög andel cykeltrafik har lägre antal döda jämfört med länder med liten cykeltrafik. Det förutsätter dock investeringar i cykelinfrastrukturen eller att motortrafikens hastighet sänks till 30 km i timmen där cyklister blandas med bilar. Det är även viktigt att cyklister själva följer de regler som är uppsatta samt använder sig av hjälm.

4.3 Billigare för samhället

Inom transportpolitiken råder det alltid konkurrens om pengar mellan trafikslag. Men med tanke på att ca 10 procent av antalet resor sker med cykel har tilldelningen till cykeltrafiken varit låg. Cykeltrafiken får ca 1 procent av de 22–23 miljarder kronor som stat och kommuner varje år lägger på drift, underhåll och utbyggnad av vägnätet. Om en större andel av medlen tillfaller cykeltrafiken skulle samhällets kostnader minska. Det är som bekant betydligt billigare att bygga en cykelbana än en väg när det handlar om att lösa transporter på kortare sträckor. Schablonkostnaden för en ny cykelväg är ca 1 200 kr per längdmeter, även om det i tätorter kan vara högre.

4.4 Förbättrar hälsan

Att många människor i Sverige är fysiskt inaktiva skapar problem. En bra hälsa och ett gott välbefinnande kan man delvis skapa genom regelbunden motion. Forskning visar att det är regelbundenheten som befrämjar hälsan och cykeln skulle i det sammanhanget vara ett viktigt komplement till flertalet lokala transporter. Det kan t.ex. gälla att ta cykeln till ett kollektivtrafikläge istället för att åka bil hela vägen till jobbet. Cykelvägar och kollektivtrafikplatser måste självklart kännas trygga och säkra för att fler ska använda sig av cykel.

Fel! Okänt namn

4.5 Fler får chans att förflytta sig

Ett av de transportpolitiska målen är ökad tillgänglighet. Barn, ungdomar eller andra som inte har ständig tillgång till bil har idag sämre tillgång till transportsystemet. Ungefär 25 procent av alla hushåll saknar bil. En förbättrad cykeltrafik kan därmed förbättra tillgängligheten för väldigt många människor.

Om barns och ungdomars cyklande stärks, skapas goda förutsättningar för framtida transportvanor som är miljövänliga och hälsobefrämjande.

4.6 Kan Holland, kan vi!

I Nederländerna har det satsats mycket på cykel. En mycket bra sammanfattning av vad det betyder finns redovisat i ”Cykeln i transportsystemet – utvecklingsmöjligheter” av Krister Spolander Consulting, skriven på uppdrag av Sika (Statens institut för kommunikationsanalys). Ett utdrag ur rapporten redovisas här nedan:

Den holländska cykelinfrastrukturen är imponerande. Cykeln har en egen infrastruktur, också längs landsvägarna mellan praktiskt taget alla tätorter. Inne i tätorterna är separerade cykelbanor stommen i cykelinfrastrukturen. Där blandtrafik förekommer är motortrafikens hastighet dämpad med en lång rad kreativa fysiska åtgärder. Trafikreglering och regelsystem i övrigt är anpassade till cykeltrafikens förutsättningar och behov.

Groningen kan tas som exempel. För ett par decennier sedan dominerade bilen, idag är förhållandena omvända genom att två tredjedelar av resorna görs med cykel. Det har skett genom att konsekvent prioritera cykeltrafik i omvandlingen av väg- och gatusystemet. Yta har tagits från körbanorna för bil för att skapa utrymme för cykelbanor, det finns mil efter mil av breda och framkomliga cykelvägar och i korsningar med cykelhuvudleder har biltrafiken ofta väjningsplikt. I cirkulationsplatser har cyklisterna egna körfält. I signalreglerade korsningar förekommer allgrönt för cyklisterna, innebärande att korsningen kan passeras i alla riktningar medan motortrafiken har rött.

5 Hinder för cykeln

Det största hindret mot gång och cykling idag är att vi i Sverige utformat våra städernas bebyggelse- och trafiksystem med utgångspunkt i biltrafikens krav. Bilisten erbjuds ett sammanhängande nät med god och jämn standard, bra vägvisning, komfortabel och säker utformning, bra siktförhållanden och belysning, samt god tillgång på parkering och snöröjning inom rimlig tid. Mycket lite av detta erbjuds gång- och cykeltrafiken.

En grundläggande förutsättning för att cykeln ska bli ett effektivt och attraktivt transportsätt är att den ges högre prioritet i trafik- och samhällsplaneringen. Välplanerade cykel- och gångnät måste vara en naturlig del i kommunernas översiktsplanering.

Idag börjar och upphör cykelvägar ofta plötsligt. Det betyder att en stor del av cykeltrafiken får ske i blandning mellan tät och snabb biltrafik. Cykelvägar går ofta omvägar jämfört med biltrafiken. Framkomligheten hindras av bilvägskorsningar m.m. där bilister i praktiken har företräde framför cykeltrafik. Vägvisningen i cykelnäten är ofta undermålig och tillgången till cykelparkeering bristande.

Det är även förenat med stora risker att ta sig fram till fots eller på cykel i trafiken. År 2006 dödades ca 30 cyklister. Räknar man ihop dödade, svårt och lindrigt skadade var det ca 2 000 cyklister som drabbades. Utifrån exponering är det fem gånger farligare att cykla eller gå i jämförelse med att åka bil. Ökad trafiksäkerhet för gående och cyklister är en viktig åtgärd för att främja och öka detta transportsätt.

En bra cykelpolitik handlar inte bara om nya cykelvägar utan även om att göra cykelresor snabbare, säkrare och bekvämare. Viktigt är att undvika onödiga tidsförluster på grund av omvägar, och då särskilt regleringar som är tänkta för att begränsa biltrafiken (t.ex. enkelriktade gator).

Cykelbanor är bra för att höja komfortupplevelsen. Banorna måste hållas hela och rena, inte minst under vinterhalvåret. Ofta snöröjs cykelbanor långt efter bilvägarna. En bilfri stad är det bästa komfortkravet för att trivas som fotgängare.

Direkta, säkra och komfortabla gång- och cykelstråk till busshållplatser och järnvägsstationer är en viktig del i ett effektivt transportsystem. Det kan skapa god tillgänglighet utan att bilen behöver bli inblandad.

Cykel- och gångtrafik bör liksom kollektivtrafik prioriteras genom trafiksignaler, separata körfält etc. Möjlighet att ta med cykel på kollektivtrafik måste förbättras.

6 Nationella insatser för cykeltrafiken

6.1 Nationellt mål om ökad cykeltrafik

För tio år sedan skedde ca 12 procent av alla resor på cykel. I Vägverkets nationella cykelstrategi från år 2000 angavs som målsättning att cykeltrafikens andel skulle öka till 16 procent. Så har tyvärr inte skett utan tvärtom verkar cykelns andel av antalet resor minska. Av de kortväga resorna är det endast 9 procent som sker med cykel. Detta är både beklagligt och anmärkningsvärt med tanke på att ungefär hälften av alla bilresor är kortare än fem kilometer.

Cykelns andel av antalet resor varierar stort i landet. Om människor i allmänhet skulle cykla lika mycket som i t.ex. Örebro, Umeå och Lund, skulle antalet cykelresor i landet öka med minst 50 procent. Om vi cyklade lika mycket som man gör i Nederländerna skulle antalet cykelresor öka med 145 procent. Om 25–44-åringar utan barn skulle använda sig av cykel i samma utsträckning som 15–24-åringar med eget boende, skulle cyklandet öka med

Fel! Okänt namn på

40–50 procent. Enligt Trast (Trafik för en attraktiv stad) är det möjligt att föra över 50 procent av alla bilresor under tre km till cykel.

Man kan kort konstatera att det finns en stor potential att få fler att ta cykeln. Samhället bör därför ställa upp ett mer radikalt krav på ambitionerna för ett ökat cyklande, men även följa upp det uppsatta målet mycket bättre än vad som skett hittills.

Vi är i större behov än någonsin, på grund av miljö- och klimathot, av en snabbare omställning av transportsektorn till ett mer ekologiskt hållbart. Vänsterpartiet anser att en rimlig ambitionsnivå när det gäller cykelns andel av antalet resor, bör vara att andelen ska öka från 10 till 15 procent till år 2015 och från 10 till 20 procent till 2019. Detta bör ges regeringen till känna.

Det är viktigt att tillse att målsättningen verkligen uppfylls. Därför bör det för det första inrättas en nationell samordningsfunktion för planering och samordning av cykeltrafik. Den funktionen ska ha till uppgift att samordna forskning och utveckling inom området cykeltrafik, vara aktiv och deltagande i infrastrukturplaneringen på nationell nivå och vara ansvarig för relevanta utbildningar inom området och för det nationella cykelbokslutet, m.m. Samordningen bör ske i nära samarbete med exempelvis Vägverket. Samordnare bör även tillsättas på regional nivå och dessa ska ha motsvarande arbetsuppgifter som den nationella cykelsamordnaren.

För det andra krävs en god och kvalitativ uppföljning och utvärdering av arbetet med att nå målet. Uppföljningen bör ske både på nationell och på regional nivå via s.k. cykelbokslut. Exempel på saker som kan ingå i ett cykelbokslut är cykeltrafikens omfattning, olycksdata, investeringar i infrastruktur, genomförda kampanjer, cyklisternas värderingar m.m. För att regioner ska kunna genomföra ett bokslut krävs antagandet av regionala cykelprogram. Detsamma gäller för den nationella nivån.

Mot bakgrund av ovanstående stycke anser vi att det ska upprättas regionala och centrala cykelbokslut. Detta bör ges regeringen till känna.

Mot bakgrund av ovanstående stycke anser vi även att det ska inrättas cykelsamordnare på dels nationell nivå, dels regional nivå. Detta bör ges regeringen till känna.

7 Öka anslaget till investeringar i cykelinfrastruktur

Idag får cykeltrafiken 1 procent av statens och kommunernas anslag inom vägtrafiken, men det är ca 10 procent av samtliga transporter som sker med cykel. Förutom framtidsargument som berör miljön, hälsan och sociala aspekter, så är det även rimligt att både kommuner och stat ökar andelen medel till cykeltrafiken så att det i högre grad motsvarar människors användande av detta transportslag.

Idag anslår staten ca 200 miljoner kronor till cykelvägar. 100 miljoner kronor av dessa går till nyanläggning av cykelvägar, 50 miljoner kronor till

drift och underhåll och 50 miljoner kronor lämnas som bidrag till kommuner för investeringar i gång- och cykelvägar. Men det är en nivå som är alldeles för liten för att möjliggöra en större ökning av antalet transporter på cykel. Den analysen delas även av Vägverket i dess förslag till reviderad cykelstrategi. ”Vägverket bedömer att det krävs betydligt större satsningar än vad som skett under lång tid om cykelresandet ska öka.” Vägverket anser att den framtida nivån på insatser per år bör uppgå till 500 miljoner kronor. Vi delar den bedömningen och avsätter därför dessa medel i vårt förslag till infrastrukturinriktning för 2010–2019 (se motion med anledning av regeringens propositioner angående transportinfrastrukturen, Framtidens resor och transporter 2008/09:100).

Vägverket har även bedömt det som angeläget att göra vissa punktinsatser i ett trettio-tal större kommuner i landet och föreslår därför att statsbidraget till kommuner bör höjas med 100 miljoner kronor per år, dvs. att det totalt bör motsvara 150 miljoner kronor per år. Även här delar vi Vägverkets bedömning och har avsatt även dessa medel i den nyss nämnda motionen.

Vänsterpartiet är initiativtagare till Klimatinvesteringsprogrammet (Klimp) som infördes 2003 och som regeringen avvecklar. Programmet innebär att kommuner och andra lokala aktörer kan få bidrag till långsiktiga investeringar som minskar växthuseffekten. Vårt förslag betyder att 700 miljoner kronor per år avsätts till programmet. Klimp beräknas minska utsläppen med 871 000 ton koldioxidekvivalenter om året enligt en utvärdering av Naturvårdsverket. Förra årets bidrag till klimatinvesteringar beräknades ge dubbelt så stor klimatnytta per bidragskrona jämfört med när systemet infördes 2003. Det har således varit ett mycket träffsäkert och effektivt sätt att minska klimatpåverkan. Vår tanke är att kommuner även i framtiden ska kunna söka bidrag från Klimpanslaget när de vill göra investeringar i cykelinfrastruktur.

7.1 Cykeln som en del av tågresan

Det finns ett stort behov av att stimulera människor till att kombinera resande med cykel och tåg. Önskar vi ett hållbart transportsystem måste kombinationsresor ges en större tyngd i planeringen. Det måste bli enklare och smidigare att t.ex. ta med sig cykeln på tåget eller att ta cykeln till en hållplats för kollektivtrafik. Om människor känner att det är besvärligt och krångligt med kombinationsresor, blir antagligen valet av bil mer attraktivt som transportmedel. Detta leder naturligtvis till ökad belastning på miljö och klimat, men gör även att människor rör på sig i mindre utsträckning.

Enligt Sika (Statens institut för kommunikationsanalys) används cykeln som en del av resan i drygt 10 procent av samtliga tågresor. Samtidigt vet vi att ca 40 procent av landets befolkning bor inom en radie av två kilometer fågelvägen från en järnvägsstation. I Nederländerna är det 30 procent av alla som åker tåg som tar cykeln till stationen. Även om vi är ett land med långa avstånd finns det goda möjligheter att få fler att ta med sig cykeln på tåget.

Men det finns även goda förutsättningar för människor att ta cykeln till ett kollektivtrafikläge och sedan byta till tåg eller buss. För att människor ska

Fel! Okänt namn på

vilja ta cykeln till tåget måste det finnas god tillgång till cykelparkeringar som är säkra och har klimatskydd. I vissa lägen bör det även byggas cykelgarage med bevakning.

Banverket fick i regleringsbrev för 2006 i uppdrag att redovisa konkreta åtgärder för att öka möjligheterna till kombinerade resor med cykel och tåg. I oktober 2007 redovisade Banverket sitt uppdrag i underlaget ”Åtgärder för att öka kombinerade resor med cykel och tåg”. Banverket föreslår bl.a. följande:

- ? Boverket får i uppdrag analysera och belysa vilka möjligheter plan- och bygglagen (PBL) ger att hantera cykeltrafik och cykelparkeringar samt överväga behovet av mer preciserade regler för att stärka cykeltrafikens ställning.
- ? Kommunerna, alternativt stationsförvaltaren, bör få ett tydligt ansvar vid byggande och drift av cykelparkering.
- ? Sika ska lyfta fram och presentera statistik om cykel.
- ? Reglerna för statsbidrag ska ändras så att även kommunerna, och inte bara trafikhuvudmännen, kan bli mottagare av statsbidrag till regionala kollektivtrafikanläggningar såsom cykelparkeringar.
- ? Incitament till arbetsgivare att uppmuntra anställda att använda cykel som en del av resan till och från arbetet bör övervägas.

Vi ser alla dessa åtgärder som viktiga att genomföra så snart som möjligt. Vi föreslår därför att regeringen tillser att åtgärderna som Banverket redovisat och som vi nämnt här ovan, snarast verkställs. Detta bör ges regeringen till känna.

Banverket har även gjort en översyn av hur mycket det skulle kosta att bygga ut antalet cykelparkeringar vid tågstationerna. Banverket uppskattar kostnaden till 240 miljoner kronor. Om statens andel av bidraget skulle motsvara 50 procent blir det en statlig merkostnad på 120 miljoner kronor. Vi delar bedömningen och avsätter därför dessa medel i vårt förslag till infrastrukturinriktning för 2010–2019 (se motion med anledning av regeringens propositioner angående transportinfrastrukturen, Framtidens resor och transporter 2008/09:100). Regeringen bör ge Vägverket i uppdrag att kraftfullt tillse att det skapas fler cykelparkeringar vid tågstationer. Detta bör ges regeringen till känna.

I dag har Banverket ingen makt när det gäller att tvinga tågoperatörer att använda sig av tåg som kan medföra cykel. Det är järnvägsföretagen och de som upphandlar trafik som avgör detta. Vi anser att det måste ske en ändring inom detta område. Ingen operatör ska kunna bedriva persontrafik om de inte använder tågagnar som kan transportera cyklar. Detta bör ges regeringen till känna.

7.2 Klimattrampa till jobbet

Nästan hälften av alla bilresor i Sverige är kortare än fem kilometer. Arbets- och tjänsteresorna utgör drygt hälften av resorna. Ett sätt att stimulera människor att ställa bilen och välja att cykla till arbetet är att ge en cykel till de

anställda. Vi vill slopa arbetsgivaravgiften och förmånsbeskattningen för cykel i de fall där arbetsgivare stimulerar sin personal att istället för bil ta cykel till arbetsplatsen. Detta bör ges regeringen till känna.

7.3 Mer forskning om cykel

Andra transportslag har många fler forsknings- och demonstrationsprojekt knutna till sig än vad som är fallet med cykeltrafiken. Det finns därför ett behov av att samla in data och statistik inom en rad forskningsfält för att öka kunskapen om cykelfrågor. Särskilt värdefull är forskning som kan leda till ökad kunskap om hur man kan öka cyklandet inom vissa grupper. Regeringen bör i regleringsbrev eller i annan form ge Vägverket i uppdrag att utreda cyklandet aspekter utifrån socioekonomiskt och etniskt perspektiv samt jämställdhetsperspektiv. Detta bör ges regeringen till känna.

7.4 Ändra den samhällsekonomiska modellen

Regeringen har deklarerat att samhällsekonomiska analyser ska spela en viktig roll vid prioriteringen av infrastrukturinvesteringar. Transportsektorns utformning är i hög grad beroende av var samhället satsar sina resurser. Investeringar i infrastruktur sker efter ekonomiska analyser där man försöker välja det alternativ som är samhällsekonomiskt mest lönsamt. Men vilka värderingar står bakom de faktorer som bestämmer om något är lönsamt? Många ekonomiska värden sätts mer eller mindre schablonmässigt och ofta utifrån mäns värderingar och behov. Intjänad tid t.ex. anses vara värt mycket. Mest värdefull är tid som tillbringas på tjänsteresor. Att spara en timme i tjänsteärende med bil är värt 238 kr medan en sparad timme med kollektivtrafiken – på väg mellan dagis och hemmet – är värd 42 kr.

Tid värderas också olika beroende på vilket färdmedel som används i tjänsten. Tid med flyg eller bil är högt värderat medan buss och tåg är mindre värt. Tidsbesparingar i gång eller cykling har inget värde alls. Frågan man ställer sig är varför det är värt mer att spara en timme med bil och flyg än med buss och tåg. På detta sätt gynnas projekt som underlättar bil eller flygresor medan förbättringar i kollektivtrafik, cykel och gång missgynnas. De trafikslag och de ärenden som främst utförs av kvinnor anses ofta ha lägre samhällsekonomiskt värde än de ärenden och trafikslag där män dominerar.

En positiv nyhet i den samhällsekonomiska kalkylmodellen för cykel är att man nu söker ta hänsyn till de positiva hälsoeffekter som regelbunden cykling innebär. Det är alltså en post som sätts upp på samhällets intäktssida. Men man har inte ändrat på själva kostnadssidan, dvs. att t.ex. biltrafikanters hälsoeffekt försämras när de väljer bil framför cykel. Ändå vet vi att bilåkandet ligger bakom en del av den försämrade hälsan. Även kollektivtrafikanter förflyttar sig oftare med fötterna än vad bilister gör, eftersom de vanligtvis måste gå en bit för att komma till och från stationerna.

Fel! Okänt namn på

Den samhällsekonomiska kalkylen tar inte heller hänsyn till åtgärder som minskad efterfrågan på transporter. Med en utbyggd cykeltrafik minskar kravet på dyra väginvesteringar. Med en god samhällsplanering får vi minskad stadsutglesning och därmed minskat behov av att färdas med motorfordon. Med en annan prissättning på koldioxid skulle cykelns konkurrenskraft stärkas avsevärt.

Mot bakgrund av ovan är det hög tid att regeringen utreder hur den samhällsekonomiska kalkylmodellen kan ändras så att den bättre speglar det av riksdagen uppställda delmålet om att transportsystemets utformning och funktion ska bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås. Detta bör ges regeringen till känna.

8 Lokala insatser för cykeltrafiken

8.1 Kommunens ansvar

Vi har tidigare i motionen tydliggjort att staten har ett ansvar att skapa en cykelpolitik som leder till att fler cyklar. Men förutom staten har även kommunerna både möjlighet och ett ansvar att bidra till ett hållbart transportsystem. Kommunerna kan t.ex. anta och verkställa strategiska cykelplaner, låta cykel och kollektivtrafik få större utrymme i den fysiska markanvändningen i både detalj- och översiktsplanering och avsätta medel för underhåll och byggande av cykelvägar. Det finns fler kommuner i Sverige som på ett bra och strategiskt sätt lyft upp cykeln som transportmedel. Dessa kommuner, t.ex. Lund och Örebro, har antagligen mycket erfarenhet att dela med sig av till kommuner som inte kommit lika långt.

Om cykel, men även kollektivtrafik, ska få en chans att utvecklas och öka i omfattningen måste kommuner på ett mycket mer strategiskt sätt prioritera och styra resurser till detta transportmedel. Ett annat tankesätt är inte alltid helt lätt att anamma, men genom tydliga politiska signaler från kommunledning kan mycket hända. Ett sätt att påbörja en förändring är att kommuner upprättar strategiska cykelplaner. Dessa kan utformas som en del av en översiktsplan eller som ett eget dokument. Cykelplaner och utvärderingen av dessa kan även vara en del av det underlag som krävs för att upprätta regionala cykelbokslut, vilket vi föreslår i denna motion. Regeringen bör därför återkomma till riksdagen med ett lagförslag som innebär att kommuner åläggs att redovisa hur de ska förbättra sitt cykelvägnät och öka andelen transporter med cykel. Detta bör ges regeringen till känna.

Det kostar naturligtvis att bygga cykelbanor och förbättra cykelvägnätet. Till en del är det ett kostnadsansvar som åvilar kommunen. Men det finns även som vi tidigare nämnt ett nationellt ansvar. Därför anser vi att kommuner ska kunna ansöka om statsbidrag motsvarande 50 procent av anläggningskostnaden för en cykelbana, cykelparkeringar m.m. Medel ska kunna tas från det anslag som Vägverket förfogar över och som tidigare nämnts i motionen. Ett grundkrav för att få tillgång till statsbidraget är dock att kommunen upp-

rättat en strategisk cykelplan. Vi vill därför att det införs ett statsbidrag till kommuner på 50 procent av anläggningskostnaden till cykelinfrastruktur under förutsättning att kommunen upprättat en cykelplan. Detta bör ges regeringen till känna.

8.2 Trafikregler på cyklars villkor

Det finns idag en rad trafikregler som inte är anpassade till cykeltrafiken. Reglerna är istället utformade utifrån biltrafikens normer. Genom detta försvåras ambitionen att öka andelen cyklande, eftersom reglerna blir hinder på vägen mot att någon väljer cykel som transportmedel. Om det känns otryggt att cykla är det kanske inte konstigt att man väljer bil, eftersom trafiksäkerheten är högre prioriterad för bilar.

Vi ska här nedan nämna några områden som kan utgöra ett problem för cyklister.

8.2.1 Cykelöverfart

Idag är huvudregeln att när en cykelled möter en vägled, så har biltrafiken förkörsrätt. Det finns inget som helst som motiverar att så måste vara fallet. När det gäller gående kontra bilar på ett övergångsställe har idag de gående företräde och bilarna är skyldiga att stanna. Vi anser att så även bör gälla för cykelleder och cykelbanor. Det lagliga skyddet för cyklister bör därför stärkas genom att cyklister ges företräde framför bilar vid cykelöverfarter. Detta bör ges regeringen till känna.

Cykelöverfarter måste även bli säkrare genom t.ex. färgmarkering i gatan och genom en särskild vägskylt (vilket finns i flera andra länder). Både bilister och cyklister måste uppfatta att cykelöverfarten är ett speciellt område, och med en tydlig markering samt skylt ges signal om att ta det försiktigare. Det är en fördel om utformningen av cykelöverfarter är densamma oberoende var i landet man befinner sig. Regeringen bör ge Vägverket i uppdrag att utreda på vilket sätt cykelöverfarter kan göras säkrare och hur dessa kan få ett mer enhetligt utformande. Detta bör ges regeringen till känna.

8.2.2 Enkelriktade vägar

Eftersom cykeln klassas som ett fordon är det logiskt att den inte kan köra mot enkelriktat. Men cykeln är inte vilket fordon som helst. Farten gör den mer lik andra typer av åkdon, t.ex. skateboard och rullskridskor, vilka idag tillåts färdas på trottoarer. Enkelriktade gator leder till att cykeltrafikanten får ta långa omvägar, vilket inte stimulerar till användning av cykel. Ett sätt att komma runt denna problematik är att tillåta cykel köra mot enkelriktat, under förutsättning att det finns tydliga markeringar i gatan för cykelfältet.

Det går naturligtvis inte att säga att alla enkelriktade vägar ska ha motgående cykelfält/banor, eftersom det beror på den lokala situationen (t.ex. vägbredd). Men i mycket hög utsträckning skulle det inte vara något problem att tillåta detta på de flesta platser. Regeringen bör undersöka möjligheten att

Fel! Okänt namn på

tillåta väl avgränsade cykelfält/cykelbanor i motgående riktning på en enkelriktad väg. Detta bör ges regeringen till känna.

8.2.3 Högst 30 km i blandad trafik

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

8.3 Vägvisning

Det finns ingen anledning att cyklister inte ska ha samma standard på vägvisningar som gäller för biltrafikanter. Cyklister har lika stor nytta av god och korrekt vägvisning. Med en väl utvecklad vägvisning blir det lätt och smidigt att ta cykeln även på längre sträckor. I de fall cykelbanor binds ihop med hjälp av vanliga vägar ska det självklart finnas cykelvägvisning även längs bilvägarna.

Utifrån vad som angetts här ovan bör regeringen utreda hur vägvisningen kan förbättras och byggas ut med enhetliga skyltar. Detta bör ges regeringen till känna.

8.4 Regionala cykelstråk och två-plus-ett-väg

Staten har ett delat ansvar med kommuner att bidra till att det skapas cykelnät som knyter ihop kommuner. Det är därför viktigt att staten uppmärksammar cykeltrafikens behov vid anläggande av vägar. Ibland har staten och Vägverket flera olika mål som står emot varandra. I det läget gäller det att ha ett transportslagsövergripande synsätt och se att olika transportmedel kan komplettera varandra. Ett exempel på motsättningar mellan olika mål, men som skulle kunna lösas, är när det byggs två-plus-ett-vägar.

En två-plus-ett-väg är ett exempel på mötesseparering och innebär två körfält i ena riktningen och ett körfält i andra riktningen. Antalet körfält skiftar oftast efter ca 1–2 km. Dessa typer av vägar är mycket bra utifrån trafiksäkerhetssynpunkt och mycket billigare att bygga än motorvägar (två-plus-två filer). Det finns idag ett behov av att göra fler vägar till två-plus-ett-vägar, vilket vi i hög grad även har föreslagit i olika sammanhang.

Men i samband med byggande av en två-plus-ett-väg förbjuds oftast möjligheten för cyklar att färdas på sträckan eller så blir det så farligt för cyklister att de inte kan färdas längs sträckan – dels blir det för trångt, dels tillåts hastigheter mellan 90 och 110 km/h. Det betyder att vi får en säkrare bilmiljö, samtidigt som cykeltrafikanterna hänvisas till andra vägar. De alternativa

Fel! Okänt namn på

vägarna kan ibland ligga parallellt med den nya två-plus-ett-vägen och därmed uppstår inga större problem för cyklister. Men lika ofta blir de alternativa vägarna längre och det upplevs som krångligt att använda cykel. I dessa fall behöver man det även bygga nya cykelbanor längs med vägen. Vi anser att när två-plus-ett-vägar byggs så ska alltid cykeltrafikanternas perspektiv vara lika viktiga att beakta som trafiksäkerheten för bilister. Detta bör ges regeringen till känna.

Stockholm den 18 september 2008

Peter Pedersen (v)

Ulla Andersson (v)

Jacob Johnson (v)

Wiwi-Anne Johansson (v)

Marie Engström (v)

Kent Persson (v)