

## Motion till riksdagen 2017/18:3627

av **Nina Lundström (L)**

# Cykling och hållbara samhällen

---

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över vissa skatteregler kopplade till cykelpendling och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om cykling som klimatåtgärd och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om frihets- och jämställdhetsaktivitet och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om barn och cykling och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ändrade regler för användningen av inkomster från trängselavgifter och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett nationellt cykelkansli med en cykelsamordnare och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om cykling som eget transportslag och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att satsningar på cykling ska tydliggöras i budgetanslagen i likhet med övriga transportslag och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en generell översyn av trafikregler och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om 1,5 meters avstånd vid omkörning av cyklist och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om högersväng vid rött och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ut infrastruktur och skapa standard och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om allgrönt och tillkännager detta för regeringen.

15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om regionala cykelstråk och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om riktlinjer för vägarbeten och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om väjningsregler och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av ändrad definition av cykelinfrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta kombinationsresor och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om planering av infrastruktur och tillgång till mark och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en översyn av avdrag för resor till arbetet och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om färgsättningen av cykelinfrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett nationellt hyrcykelsystem och tillkännager detta för regeringen.

## Cykling som klimatåtgärd

I början av 1960-talet blev bilen det huvudsakliga färdmedlet i trafiken. Detta innebar samtidigt att det blev farligt och mindre attraktivt att cykla i många trafikmiljöer vilket har bidragit till att cyklandet har minskat. Cyklister möter många utmaningar såväl sommar som vinter. Det handlar om trafikrytm, trängsel, utsatthet, vägskyltning och många andra faktorer som negativt påverkar intresset att prova att cykla.

I dag saknas infrastruktur för att ta tillvara den potential som finns i att fler väljer cykeln som transportmedel. Att bygga hållbara livsmiljöer behöver i högre utsträckning möjliggöra för enskilda att välja klimatvänliga transportsätt. En stor andel av bilresorna skulle kunna ersättas med cykel om infrastrukturen i högre utsträckning var anpassad för cykelpendling. Varje person som väljer cykeln är en person mindre på bussen, på tåget eller i bilkö, vilket minskar trafikträngseln i städer och påverkar luftkvaliteten positivt.

Investeringar för ett ökat cykelpendlande bör prioriteras minst lika högt som vägburen fordonstrafik. I stadsnära områden kan rätta ”cykelmotorvägar” anläggas exempelvis längs med pendeltågslinjer. Regelverket kring trängselavgifternas användning borde ändras så att de genererade inkomsterna även kan användas för satsningar på cykelinfrastruktur. I dag är det svårt att spåra specificerade satsningar på cykling. Redovisningen av åtgärder saknas och likaså uppföljning. Övriga transportslag har tydliga anslag och uppföljning. Cyklingen bör få samma status som övriga transportslag.

## Cykling som frihetssymbol

Att cykla är för många en frihetssymbol. Kvinnor får inte cykla i länder som Iran och Afghanistan och även i Saudiarabien finns ett förbud så när som på i vissa områden och parker.

Cykling är ett sätt att skapa frihet i kvinnornas liv och ökar tillgängligheten till det offentliga rummet. Den som kan cykla och har tillgång till cykel får frihet att röra sig och avstånden som man kan förflytta sig växer. Åtgärder bör vidtas för att kunskap om allas rätt att cykla i Sverige ingår i all samhällsinformation. Cykeln är en del av den feministiska frigörelsen. Att få lära sig att cykla är en del i att ha makt över resandet, att ha makt över vardagen och att ha makt över den egna kroppen.

## Barn och cykling

Av regeringens nyligen presenterade cykelstrategi framgår att andelen barn i gruppen 7–14 år som cyklar dagligen har minskat från 24 procent till 15 procent på 20 år. Två tredjedelar av cykelresorna är fritidsresor och en tredjedel skolresor. Cykling är bra vardagsmotion för barn, men en del barn lär sig cykla sent eller inte alls. I vissa kommuner finns projekt för att lära både barn och vuxna att cykla. Att främja barns cykling och att utbilda barn i trafiksäkerhet stärker barns hälsa. I Danmark bedrivs riktade kampanjer och Sverige bör följa Danmarks exempel.

Det finns många möjligheter att arbeta med trafikfrågor i skolan. Skolan har i uppdrag att lära ut samhällets funktioner och om hållbar utveckling. När det gäller skolans uppdrag bör det noteras att det inte finns krav på barns trafikfärdigheter i läroplanen på motsvarande sätt som exempelvis barns simkunskaper. Det bör ses över. När det gäller skolans undervisning om trafik regleras detta i läroplanerna för grundskolan respektive gymnasieskolan. I grundskolan är det rektorn som ansvarar för att ämnesövergripande kunskapsområden som trafik och miljö integreras i undervisningen i olika ämnen, och i gymnasieskolan har rektorn ett särskilt ansvar för att eleverna får kunskaper i bl.a. trafikfrågor. Skolverket bör ges i uppdrag att redovisa vilka uppdrag som har implementerats, på vilket sätt samt föreslå åtgärder.

## Ändra skatteregler för cykling

Vi vill ändra vissa skatteregler kopplat till cykelpendling. Om en arbetsgivare köper en cykel till en anställd för cykelpendling ska cykeln förmånsbeskattas. Om samma anställd istället cyklar på gymmet kan avdrag göras i form av friskvårdsavdrag. Reglerna för friskvårdsförmåner bör ses över. Det är rimligt att ändra reglerna så att incitamenten för cykelpendling ökar.

Den som åker kollektivt har rätt att göra avdrag för utgifterna om avståndet är minst 2 kilometer. Om personen har rest med bil eller motorcykel har denna rätt att göra avdrag för utgifterna om avståndet är minst 5 kilometer. En tidsvinst måste dock ske på minst två timmar per dag för fram- och återresan, jämfört med om man åkt kollektivt. Om det inte finns några allmänna kommunikationsmedel har personen rätt att göra avdrag för bil eller motorcykel om avståndet är minst 2 kilometer. Avdraget gäller för egen bil, förmånsbil som går på diesel, förmånsbil som går på annat drivmedel än diesel, motorcykel och moped. Den som cyklar kan erhålla ett avdrag på 250 kr per år. Avdragen för resor till arbetet behöver ges en översyn i syfte att pröva om det finns

modeller som bättre kompenserar cyklister och deras insats för miljön. Ekonomiska styrmedel är en del av utvecklingen av hållbara samhällen och därför bör skattesystemet bidra till klimatvänliga transporter såsom cykling.

## Ett nationellt cykelkansli

Liberalerna ser behovet av att införa ett nationellt kunskapscenter för cykling som stöttar kommuner och regioner i relaterade frågor. Kunskapscentret ska kunna bidra till utvecklingen av regelverk på nationell nivå men det finns även ett ökat behov av att samordna strategier, dela kunskap om hur cykling ska prioriteras vid målkonflikter, sprida goda exempel och underlätta för samverkan mellan olika huvudmän, både statliga och lokala. Stöd behövs även i frågor som rör infrastrukturinvesteringar, exempelvis vad som är god standard vid nyanläggning av cykelvägar. Statsbidrag till kommunerna hjälper inte om berörda aktörer inte har kunskap om utformning och anläggning av infrastruktur. Exemplet är många på hur nyanlagda stråk kan ha hinder mitt i vägbanan eller på hur stråk plötsligt tar slut. Det behövs även fler riktlinjer för vägarbeten. Hur underhållsåtgärder för exempelvis potthål påverkar cyklister beroende på val av byggmaterial och metod. För inrättandet av ett nationellt cykelkansli avsätter vi medel under utgiftsområde 22 i höstens budgetförslag.

## Bygga ut infrastruktur

Det behövs sammanhängande cykelinfrastruktur. Trafikverket ansvarar för planeringen av det statliga vägnätet, även infrastruktur för cykel. Myndigheten tar även fram riktlinjer för anläggning av cykelinfrastruktur på det vägnät där myndigheten inte är väghållare. Trafikverkets ansvar för regionala stråk och förbindelseleder mellan orter är en tänkbar lösning på ansvarsfördelningen för en mer sammanhållen cykelinfrastruktur, medan kommunerna kan bidra till stråk för turism. Vi ser även att det ska vara möjligt för kommuner att lägga cykelväg längs det statliga vägnätet. Den statliga huvudmannen, såsom Trafikverket, bör tillsammans med kommunerna utveckla nya former för samverkan så att inte frågan om vem som bär det ekonomiska ansvaret försvåras planeringen av ny infrastruktur.

Nybyggda cykelbanor håller olika standard sett till både kvalitet och utformning. Regelverket för statliga bidrag och medfinansiering till cykelstråk bör villkoras med att utformning och kvalitet ses över. Det behövs moderna riktlinjer för utformning av cykelstråk som kan se olika ut beroende på om det är ett vanligt cykelstråk eller ett pendlingsstråk för snabbare cyklister. Med framväxten av modern cyklistik ändras även definitionen av cykel vilket innebär att både trehjulingar för vuxna, elcyklar och cyklar med släp blir mer frekventa i trafiken. Detta innebär att infrastrukturåtgärder som beaktar behoven från olika cyklister är ett måste.

Gång- och cykelvägar bör i största möjliga utsträckning separeras och cykeltrafiken förläggas i ett separat körfält. Det skulle minska konfliktytorna mellan trafikanterna.

Vi ser även att cykelbroar bör ingå i infrastrukturplaneringen. Köpenhamn har utvecklat cykelbrokonceptet – kallat ”Cykelslangen” – vilket kan underlätta framdragning av stråk nära vatten.

## Färgsättningen av cykelbanor

Cyklingsutredningen (SOU 2012:70) uppmärksammade att cykelstråk kan markeras med avvikande färg. Detta är vanligt förekommande i många länder och provas även i vissa kommuner i Sverige. Färgsatta banor gör det lättare för alla trafikanter att se var cykelstråken går och kan även fungera som vägvisning om färgsättningen används konsekvent. De ändrar dock inte reglerna för hur en cyklist får föra sig i trafiken och ger inte heller cyklisten prioritet på bekostnad av annan trafik. Tunnelbanan i Stockholm har blåa, gröna och röda linjer. Om cykelinfrastrukturen fick färgsättning skulle samma effekt kunna uppnås som för kollektivtrafikresenärer.

## Ökad säkerhet och framkomlighet genom nya trafikregler

Dagens trafikregler är inte anpassade för cyklister. Otydlighet gällande cyklistens roll i trafiken medför konflikter vid exempelvis gatukorsningar, speciellt när cykeln skall korsa filer. Det medför även problem när cykelstråk utformas vid gator eller vid busshållplatser.

Att cyklister ska använda vägren när cykelbana saknas bör förändras.

Trafikförordningen 3 kap § 12 anger att ”På väg ska vägren användas vid färd med cykel eller moped klass 11 när cykelbana saknas”. Detta gäller enligt förordningen om vägrenen är tillräckligt bred och i övrigt är lämplig att använda. Men denna otydlighet skapar incidenter. Vem avgör om vägrenen är tillräckligt bred och i övrigt lämplig? Det råder inte alltid samsyn bland trafikanter med resultat att en cyklist kan tvingas ut på smal, olämplig eller sluttande vägren. När vägrenen används inträder dessutom väjningsplikt. Det bör införas regel som medger att cyklisten använder körbanan även om vägren finns.

Cykeln ska ha samma rätt som motorfordon att vistas på körbanan. Detta oavsett om det finns en parallell cykelbana eller inte. Genom ändring i 3 kap. 6 § trafikförordningen blev det möjligt att framföra cyklar med fler än två hjul eller utrustade med cykelkärra eller sidovagn, på en körbana i stället för cykelbana, om särskild försiktighet iakttas och det är lämpligare med hänsyn till fordonets bredd. Denna möjlighet bör omfatta alla cyklister. Reglering bör inte ske genom fastställande av hastighetsbegränsning till 50 kilometer i timmen. Reglering i form av ”särskild försiktighet” bör i detta avseende undvikas då detta riskerar att lägga ansvaret på cyklister vid olyckor.

Tillåt cyklister att med hjälp av särskilda skyltar eller trafiksignaler göra en högersväng när motorfordonen har rött om försiktighet iakttas. Tillåt cyklister att cykla i båda riktningarna på en enkelriktad gata genom en tilläggsskylt.

## Ge grönt ljus för cyklister

Att ge cyklister prioritet genom grönt ljus, så kallad ”allgrönt” vore välkommet. Det innebär att en korsning kan utformas så att cyklister från alla håll kan ges grönt ljus och släppas på samtidigt. Den befintliga regeln om att samma ljus inte kan ges korsande riktningar är anpassad till motorfordon. Regeln fungerar i andra länder och bidrar till ökad framkomlighet utan minskad trafiksäkerhet.

## Inför minsta avstånd om 1,5 meter vid omkörning av cyklist

I dag regleras inte avståndet vid omkörning av cyklist. På samma sätt som när en bilförare kör om en annan bil ska en bilförare, när han eller hon kör om en cyklande, enligt 3 kap. 33 § trafikförordningen, lämna ett betryggande avstånd i sidled mellan det egna fordonet och det fordon som körs om. Det är i dag upp till bilföraren som gör en omkörning att avgöra vilket avstånd som är lämpligt. Detta bör ändras så att motortrafik måste hålla ett avstånd på minst 1,5 meter från cyklister vid omkörning.

## Cykling som eget transportslag

Cykling bör bli ett eget transportslag. Det skulle påverka utformningen av cykelinfrastruktur. Det behövs även ökad tydlighet vad gäller de olika huvudmännens ansvar. Statliga huvudmän måste samverka med kommunala både vad gäller anläggning av cykelinfrastruktur samt drift och underhåll. Separerade cykelbanor är en hörnsten i framgångsrika länders cykelplanering. Dessa länder har lyckats öka cykelns andel av persontrafiken. Även för många gångtrafikanter skulle det förmodligen upplevas som en förbättring om cykeltrafiken i högre utsträckning samlades på en egen vägled och konfliktytorna mellan trafikanterna därmed minskade.

## Cykling och besöksnäring

Goda möjligheter för cykling har bidragit till ökad besöksnäring i många länder. I Europa omsätter cykelturismen mångmiljardbelopp. EU-parlamentet gjorde en studie år 2012 som visade att cykelturismen gav ett tillskott på 44 miljarder euro årligen till den europeiska ekonomin. Sverige kan lära av många länder, speciellt Danmark och Holland. För en ökad cykelturism krävs bland annat lättillgängligt kartmaterial, skyltning av nationella cykelleder, information på olika språk samt möjlighet att kombinera cykling med andra transportslag. Från resecentrum och trafikknypunkter bör det alltid finnas tydlig vägvisning för cykling.

## Cykelparkering

Det behövs fler säkra och trygga cykelparkeringar, speciellt i anslutning till kollektivtrafiken. Vi ser att det behövs en samlad policy för anläggning av cykelparkeringar och ett tydliggörande kring ansvar för drift och underhåll. Det är även viktigt att följa upp planeringen av fastigheter samt överväga möjligheten att införa en norm för cykelparkering.

## Skyltning

Cyklister behöver, precis som bilister, enhetlig och tydlig skyltning som underlättar orienteringen. Statliga huvudmän behöver samverka med de kommunala huvudmännen så att skyltningen dels genomförs, dels ges enhetlig utformning.

## Säker cykling till skolan

Säkra och trygga vägar ger förutsättningar för barn att cykla till och från skolan. Andelen barn som cyklar till skolan har minskat under lång tid och ur folkhälsosynpunkt är detta olyckligt. Möjlighet att parkera cykel vid skolan bör vara en självklarhet. Det behövs mer kunskap och spridning av goda exempel om hur dragning av säkra stråk till skolor kan genomföras. Hastighetsbegränsningar bör införas även i anslutning till cykelstråk. Säkra passager bör utvecklas i närheten av skolor för cyklande barn.

## Planering av infrastruktur och tillgång till mark

Cykelvägar kan anläggas inom ramen för väglagen om de är att betrakta som del av väganordningar. Däremot kan en cykelled inte anläggas enligt väglagen om den helt saknar samband med allmän väg.

Att anlägga och utveckla nationella och regionala cykelleder behandlades i Lantmäteriets rapport Översyn av anläggningslagen (2002:9). I den lämnades förslag om att införa en möjlighet i anläggningslagen att låta staten eller en kommun nyttja en fastighet för att anlägga gång- och cykelvägar. Denna del i Lantmäteriets förslag saknades i propositionen Förenklingar i anläggningslagen (prop. 2014/15:71). Liberalerna lade förslag om att revideringar ska genomföras i anläggningslagen med ambitionen att kommuner ska få tillgång till enskild mark eller väg när detta krävs för anläggande av sammanhängande cykelleder. I dagsläget är det endast möjligt för Trafikverket att få markåtkomst genom vägplaner eller genom frivilliga avtal som ger rätt att nyttja marken. Om kommunerna inte använder sig av detaljplaneinstrumentet så kvarstår endast alternativ där frivilliga avtal tecknas med markägare. De tillfällen där planläggning inte är lämpliga eller avtal inte kan träffas blir både kommuner och Trafikverket låsta. Det är framförallt ett statligt och kommunalt intresse att anlägga sammanhängande stråk för gångtrafikanter och cyklister. De markägare som berörs ska ersättas.

## 2+1-väg

Vid planering av 2+1-väg bör det vara självklart att närliggande cykelstråk som planeras både är säkra och framkomliga. I all planering bör lagstiftningen möjliggöra lokala lösningar och därför behöver hinder mot detta avlägsnas.

## Underlätta kombinationsresor

Transportsystemet bör möjliggöra kombinationsresor med cykel. Infartsparkeringar bör göra det möjligt att parkera bilen och fortsätta resan med cykeln. Kollektivtrafik bör medge cykeltransport vilket gör det möjligt att cykla delar av resan. Framtida varuleveranser i täta stadskärnor kan göras med hjälp av lastcyklar. För detta krävs en god stadsplanering. Säker och väderskyddad förvaring och parkering förutsätter planering vilket är viktigt för möjligheterna för människor att välja cykeln framför andra färdmedel. Ekonomiska styrmedel är en del av utvecklingen av hållbara samhällen och därför bör skattesystemet premiera klimatvänliga transporter såsom cykling.

## Riktlinjer för vägarbeten

I rapporten från VTI 2014 konstateras att cyklisternas framkomlighet påverkas negativt av alla typer av hinder som ett vägarbete utgör. Komforten påverkas negativt av ojämnheter och smuts som uppkommer i samband med vägarbeten, och även hinder i vägbanan skapar problem. Studien visar att nio av tio cykelolyckor vid vägarbeten har inträffat i tätort och att de vanligaste orsakerna är att cyklisten cyklat omkull på kablar, slangar, rör och liknande på cykelvägen. Även höga kanter, större gropar och hål vållar olyckor. Riktlinjer för vägarbeten i relation till cykling bör tas fram.

Dålig beläggning på cykelbanor/vägar och brister i underhåll bidrar till olyckor. Det bör finnas en tydlig nationell målsättning i att centrala cykelstråk ska ha hårdgjord yta av exempelvis asfalt eller liknande. Goda exempel på detta finns i andra länder. Ansvariga statliga verk har en viktig roll i att påverka hur cykelstråk underhålls och utvecklas.

Drift och underhåll bör samordnas mellan kommuner.

## Elcykel

Försäljningen av elcyklar ökar markant. Det är positivt, speciellt när bilister väljer bort bilen för detta färdmedel. Vi avvisar dock regeringens förslag till subventionerade elcyklar då vi anser att marknaden ska styra konsumenters beteenden.

## 1 procent till konstnärlig utsmyckning

Enprocentsregeln innebär att 1 % av budgeten för ett projekt används till offentlig konstnärlig gestaltning. Många kommuner använder detta för konstnärlig utsmyckning och gestaltning vid nyproduktion eller renovering av byggnader. Vi vill att denna regel även omfattar cykelinfrastruktur. Det kan exempelvis innebära spännande konstnärliga uttryck som belyser cykelstråket. Goda internationella exempel finns på hur cykelinfrastruktur kan ges en konstnärlig gestaltning. Inom statliga verk, landsting, regioner och kommuner avsätts istället ofta en procent av den årliga nettoinvesteringsbudgeten. Anslaget är då inte direkt knutet till ett projekt.

Enprocentsregeln skapades år 1937 genom ett statligt kulturpolitiskt initiativ. Riksdagen ställde sig bakom regeringens proposition 1937:57 med förslaget om enprocentsregeln.

## Nationellt hyrcykelsystem

Ett nationellt hyrcykelsystem bör testas vilket är möjligt att utveckla genom samverkan med kollektivtrafikhuvudmän och andra aktörer. I en modern nationell mobilitetsplan har cykeln en lika viktig roll som andra trafikslag. Resenären – konsumenten – ska från A till B och delar av resan kan ske på cykel. Ett nationellt system kräver samordnade insatser för att cyklar ska finnas tillgängliga vid knutpunkter. Betallösningar kan skapas genom smarta appar. Statliga aktörer behöver ingå i samverkan och offentliga upphandlingar av transportlösningar bör ställa krav på medverkan.

*Nina Lundström (L)*