

## Motion till riksdagen 2005/06:T612

av Claes Roxbergh m.fl. (mp, c, fp, kd, -)

### Cykling

*Motionen delad mellan flera utskott*

#### Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att Vägverkets cykelstrategi skyndsamt bör genomföras.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att Vägverket bör ges i uppdrag att garantera cyklisternas framkomlighet och säkerhet på det statliga vägnätet.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att Vägverket bör få i uppdrag att se över trafiklagstiftningen i syfte att öka cyklisters säkerhet och framkomlighet.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att det bör införas tvingande normer som garanterar att det finns tillfredsställande cykelparkeringar vid resecentrum.<sup>1</sup>
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att det bör införas normer om cykelparkeringar och cykelvägar vid köpcentrum.<sup>1</sup>
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att Boverket bör ges i uppdrag att se över normerna för dimensionering av cykelparkeringar vid bostäder.<sup>1</sup>
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att Banverket bör ges i uppdrag att se över möjligheterna att kräva av tågföretag inom det svenska järnvägssystemet att cykel skall få medtagas på samtliga turer.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att låta utreda frågan om ändring av skattelagstiftningen så att arbetsgivare kan ge förmåner till anställda som cyklar till arbetet utan att dessa förmånsbeskattas.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Yrkandena 4–6 hänvisade till BoU.

<sup>2</sup> Yrkande 8 hänvisat till SkU.

Fel! Okänt namn på

## Motivering

Regering och riksdag har vid ett flertal tillfällen uttryckt sin vilja och avsikt att satsa på ökad säker cykling. I proposition 1996/97:137 Nollvisionen och det trafiksäkra samhället skriver regeringen att "ett långsiktigt hållbart vägtransportsystem bl.a. bör innefatta en ökad cykeltrafik inom tätbebyggt område".

I proposition 1997/98:56 skrev regeringen: att "vi bör sträva efter ett persontrafiksystem där bilen har sin plats men där det också finns goda förutsättningar för en säker gång- och cykeltrafik".

I regeringens regleringsbrev för budgetåret 2000 till Vägverket sägs: "Målet är att andelen gångtrafik, cykeltrafik och kollektivtrafikresor ska öka."

År 2000 antog Vägverket en nationell strategi för ökad och säker cykeltrafik. I detta dokument satte Vägverket upp målet att öka cykeltrafikens andel av alla resor med en tredjedel.

År 2005 kan man konstatera att cyklandet i Sverige, totalt sett, snarare minskat än ökat. Det finns uppgifter som tyder på att cyklingen i Sverige minskat med två procent sedan år 2000. Utvecklingen går alltså stick i stäv med den av regering och riksdag och Vägverk uttalade målsättningen. I vissa städer där man arbetat konsekvent på att förbättra infrastrukturen för cyklister har cyklingen ökat kraftigt utan att olyckorna ökat. Det visar bl.a. erfarenheter från Stockholm där man satsat på förbättrade villkor för cyklister under det senaste decenniet. Enligt vår mening finns det en rad fördelar med en ökad cykling. Det är billigt att cykla, det ger motion, bättre hälsa och det är bra för miljön. I tätorter är det dessutom ofta det fordon som man tar sig fram snabbast med. Mot denna bakgrund vill riksdagen ge regeringen till känna att det måste till kraftfulla åtgärder för att uppnå de trafikpolitiska målen vad avser cykling.

Vägverkets nationella cykelstrategi som antogs år 2000 innebar ett värdefullt planeringsunderlag för ökad cykeltrafik. Tyvärr har cykelstrategin inte genomförts enligt Vägverkets egna tidsplaner vilket försvårar en ökad cykelanvändning i linje med regeringens egna målsättningar. Regeringen bör därför öka anslagen till cykelåtgärder och uppmana Vägverket att göra de omprioriteringar som krävs för att skyndsamt fullfölja cykelstrategin i full omfattning och enligt planerna.

För att få till stånd en ökad cykling måste det statliga vägnätet anpassas så att cyklister upplever säkerhet och trygghet när de använder det. I dagsläget är det cirka 50 gånger farligare att cykla på en trafikerad landsväg än motsvarande sträcka i tätort. Stora delar av det statliga vägnätet saknar helt asfalterade vägrenar vilket gör att såväl gående som cyklister och mopedister utsätts för stor fara eftersom de saknar säkerhetsavstånd till snabbt förbirusande bilar. För en ökad cykelanvändning måste Vägverket ta fram en plan för utbyggnad av vägrenar alternativt ordentliga cykel- och gångbanor längs det statliga vägnätet. Inte ens vid ombyggnader för att öka trafiksäkerheten tas i tillräcklig grad hänsyn till gåendes och cyklisters säkerhet. Trots att två-plus-ett-vägarna är ett mycket verkningsfullt medel mot trafikdöden för bilister kan dessa vägar paradoxalt nog för cyklister, mopedister och fotgängare ge mins-

## Fel! Okänt namn på

kad trafiksäkerhet. För cyklister innebär omvandlingen av en väg till två-plus-ett-väg ofta att den blir oanvändbar för cykling eftersom hastigheterna höjs och säkerhetsavstånden försvinner. Regeringen bör därför ge Vägverket i uppdrag att vidta åtgärder för att garantera cyklister framkomlighet och säkerhet på hela det statliga vägnätet och i synnerhet vid byggande av två-plus-ett-vägar.

Dagens trafiklagstiftning är utformad för att garantera bilisters framkomlighet och säkerhet. Cyklister upplever sig ofta som satta på undantag. Ett exempel är lagstiftningen angående företräde vid cykelöverfarter som i dag är otydlig och leder till många farliga missförstånd. Vägverket har nyligen ändrat reglerna för företräde vid fotgångarövergångar för att öka säkerheten och framkomligheten för gående, med mycket gott resultat. Nu bör ett liknande arbete genomföras för att förbättra cyklisternas villkor. Regeringen bör därför ge Vägverket i uppdrag att se över trafiklagstiftningen i syfte att anpassa den till cyklisters villkor och öka cyklisters säkerhet och framkomlighet i trafiken.

Hela-resan-konceptet, dvs. kombinationen av cykling och kollektivtransport, förutsätter att det finns tillräckligt många och säkra cykelparkeringar vid resecentra. I Sverige är det snarare undantag än regel med tillfredsställande cykelparkeringar vid resecentra. Av undersökningar från bl.a. Danmark vet vi att bra cykelparkeringar ökar underlaget för kollektivtrafiken avsevärt. Av olika skäl har det dock inte lett till att vi i Sverige konsekvent fått bra cykelparkeringar vid resecentra. Regeringen bör därför ge Banverket i uppdrag att ta fram normer för dimensionering av säkra cykelparkeringar vid resecentra. För att öka tillgängligheten med cykel och öppna upp för ökad cykelturism i Sverige måste det bli lättare att ta med cykel på tåg. I dagsläget har Sverige bland de sämsta möjligheterna i Europa att transportera cykel på järnväg, vilket inte kan stå i överensstämmelse med önskan att öka cykelanvändningen. Banverket och Vägverket bör därför inom ramen för sina sektorsansvar ges i uppdrag att se om det är möjligt att kräva av tåg- och bussoperatörer att cykel ska få medtagas på samtliga turer.

När ett köpcentrum byggs finns det normer för hur många bilparkeringsplatser som ska byggas i anslutning. Några normer för byggande av cykelparkeringar finns dock inte. Vill vi få ett hållbart samhälle måste dock cykling till och från köpcentra möjliggöras och underlättas. Därför bör regeringen se till att det tas fram normer för säkra cykelparkeringar i anslutning till köpcentra samt att kommunerna ges möjlighet att kräva att cykelbanor byggs ut vid anläggandet av ett köpcentrum.

Det finns normer för hur cykelparkeringar vid flerfamiljshus ska dimensioneras. Det tycks dock som om dessa normer är för snålt tilltagna eftersom erfarenheten visar att existerande cykelgarage ofta är överfulla. Utformningen av dessa cykelgarage är också ofta otillfredsställande genom att de är svårtillgängligt placerade i källare eller byggda så att de underlättar stöld och vandalisering. Regeringen bör därför ge Boverket i uppdrag att se över sina byggnormer för cykelparkering samt ta fram rekommendationer till fastighetsägarna hur cykelparkeringarna bör vara utformade för god tillgänglighet och minskad risk för stöld och vandalisering.

**Fel! Okänt namn på**

I bl.a. Holland kan arbetsgivarna erbjuda sina anställda som cyklar till arbetet gratis cyklar utan att de anställda drabbas av förmånsbeskattning. Befrielsen från förmånsbeskattningen motiveras med att man vill uppmuntra till ökad cykling av miljö- och hälsoskäl. I Sverige kan arbetsgivare ge sina anställda kort på träningsanläggningar utan att behöva betala sociala avgifter eller att den anställde förmånsbeskattas. På samma grunder borde arbetsgivare i Sverige kunna få ge sina anställda som cyklar till arbetet förmåner utan att dessa förmånsbeskattas. Det är inte rimligt att en anställd straffas för att han hellre vill cykla till arbetet än på gymmet. Regeringen bör därför utreda frågan om en ändring av skattelagstiftningen så att detta blir möjligt.

Stockholm den 4 oktober 2005

*Claes Roxbergh (mp)*

*Sven Bergström (c)*

*Lennart Fremling (fp)*

*Karin Svensson Smith (-)*

*Christer Winbäck (fp)*

*Tuve Skånberg (kd)*