

## Motion till riksdagen 2021/22:1640

av **Ola Johansson m.fl. (C)**

# Plats för cykling, hållbarhet och hälsa

---

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket i sitt regleringsbrev bör få ett uttalat krav att göra cykel till ett eget trafikslag och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sätta ett dubbleringsmål till 2030 avseende antal resor som sker med cykel och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om riktlinjer till kommunerna från Boverket för att Sveriges städer ska utformas med en högre prioritet för cykeltrafiken och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en nationell handbok för utformning av cykelparkering bör tas fram och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om hänsyn till samtliga trafikslag vid vägbyggnationer och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en nationell cykelplan som utgår från att det byggs cykelbanor längs med det nationella vägnätet och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om åtgärder som gör det möjligt att förlägga cykelvägar på andra platser än längs det ordinarie vägnätet och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att planen också bör hantera de saknade länkar som uppstått i och med anläggandet av de s.k. två-plus-ett-vägarna med vajer och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ställa krav på minimerande av döda vinkeln på tunga fordon och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att standardisera färgsättning av cykelbanor och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över reglerna för väjningsplikt mellan cyklister och biltrafik och tillkännager detta för regeringen.

12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa vägtypen cykelgata där högsta tillåtna hastighet är 30 kilometer i timmen samt en sänkt bashastighet till 30 kilometer i timmen och än lägre hastigheter i anslutning till skolor och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om väl belysta cykelbanor och andra trygghetsskapande åtgärder som underlättar cykling året runt och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en nationell satsning på barns resor och behov av fysisk aktivitet samt en nationell satsning på att lära vuxna cykla och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över reseavdragen kopplade till cykelpendling och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjligheten att ta med cykel ska vara ett krav vid upphandling av trafik och fordon och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta kombinationsresor och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att uppdra åt en myndighet att ta fram en vägledning till kommunerna för tillsyn över uthyrningsverksamhet av elsparkcyklar och tillkännager detta för regeringen.

## Stärk cyklismens roll i transportsystemet

Om cyklismen ska kunna nå samma framgång i svenska städer som i flertalet utländska, måste den börja prioriteras. Samma resurser per användare bör läggas som på biltrafiken eller kollektivtrafiken och den behöver prioriteras högre, inte minst för att få smidigare flöden och kortade pendlingsstider. Genom ökad cyklism vinner vi inte bara klimatfördelar, vi vinner också en ökad folkhälsa och ökad yta i städerna att nyttja till andra ändamål eftersom stillastående bilar inte behöver samma utrymme som stillastående cyklar. Det finns med andra ord allt att vinna på att öka cyklismen.

Cykeln är fri från utsläpp och använder alltid förnybar energi. I realiteten är cykeln det enda riktiga miljöfordonet. För många är cykeln också en viktig del av fritiden, både för motion och som ett sätt att se mer av världen. Sverige har alla förutsättningar att bli ett cykelvänligt samhälle. I Sverige står cykling för 10 procent av det totala resandet, medan endast 1 procent av den nationella infrastrukturbudgeten avsatts för cykelåtgärder. Varje satsad krona ger 20 tillbaka i form av samhällsekonomiska vinster.

På senare tid har cykeln glädjande nog återtagit sin roll som det huvudsakliga transportmedlet för dagpendlare. Avsaknaden av en ändamålsenlig infrastruktur leder tyvärr till konflikter mellan trafikanter, och olyckstillbudet är många. Cykling är inte ett nytt trafikslag utan har återtagit sin roll som transportmedel. Cykelbuden har återkommit och cyklar utformade för tunga och skrymmande leveranser säljs och har börjat synas inte minst i stadsmiljöer.

För att nå de klimatmål som Miljömålsberedningen enats om och som riksdagen förhoppningsvis får på sitt bord snarast, är det viktigt att minska utsläppen från resande. Ett viktigt sätt att göra detta är att ändra färdstilen som människor nyttjar. Allra bäst ur ett miljö- och hälsoperspektiv är om vi går eller cyklar. Men för att göra det möjligt

finns det ett flertal åtgärder som behöver genomföras för att underlätta för cyklismen och skapa tydligare och enklare regler.

Många vägar i Sverige har behov av underhållsåtgärder och förbättringar. Det handlar bland annat om att förverkliga nollvisionen om inga döda och allvarligt skadade i trafiken. I det arbetet är det vanligt att göra om vägar till mötesfria vägar med två-plus-ett-sträckning med räfflor i vägbanan. Detta är en viktig åtgärd för att minska antalet bilolyckor.

Tyvärr för detta ibland också med sig, på sträckor där man inte breddar vägbanan på ett bra sätt, att cyklister, elcyklister och mopedister trängs undan och inte vågar köra längs med vägen längre, eftersom utrymmet för bilar teoretiskt sett minskar där vajer-räcken och räfflor gör att bilister ogärna väjer över på motsatt körbana för att köra om. Räfflorna på sidan av vägbanan gör det också många gånger svårt för andra transportslag att använda vägen.

Här krävs ett helhetstänk och en annan syn från planerande myndigheter. Både cyklister, elcyklister och mopedister berörs i allra högsta grad av dessa förändringar till det sämre. Det är två transportslag som vi ju gärna ser mer av, eftersom de är förhållandevis miljövänliga relativt bilen. Elcyklarna har också fått ett verkligt genomslag och är nu ett reellt alternativ till bilpendling för många. Det är därför viktigt att skapa utrymme för alla typer av transportslag och ha fler än bara bilister i åtanke när vägar underhålls och förbättras.

Det är därför av största vikt att regeringen ger i uppdrag till de myndigheter och beslutande församlingar som ansvarar för vägar och deras byggnation att se till samtliga trafikslag.

## Mål för cykelanvändningen

Sverige saknar till exempel ett nationellt cykelmål medan länder som Finland, Frankrike, Nederländerna, Tyskland, Tjeckien med flera har det. Vi vill därför att Sverige ska sätta ett dubbleringsmål till år 2030, antingen avseende antal resor som sker med cykel eller för antal cyklister som dagligen använder cykeln.

Cykling bör upptas som ett trafikslag vid sidan av vägtrafiken, inte som idag ett trafiksätt inom detsamma. Det skulle kunna medföra att cyklingen ges ett utrymme i den nationella pott för infrastrukturinvesteringar som beslutas samt att det ges ett tydligare uppdrag till Trafikverket att sätta upp ett nationellt mål för en ökad cykelanvändning, att ta fram ett nationellt regelverk för utformningen av ny infrastruktur och att utarbeta vägledning för hur stat, län och kommuner kan samverka för att uppnå detta mål.

## Planera för cykel

Det 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 ersätts redan nu med cykel. Om infrastrukturen i högre utsträckning vore anpassad för cykelpendling skulle fler välja att cykla. Om man på ett bättre sätt kan kombinera cykelpendling med kollektivtrafik skulle, enligt en Sifoundersökning, 42 procent fler

välja cykeln som färdmedel till jobbet. 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.

Ungefär hälften av resorna är under 5 kilometer, och en del är till och med under kilometern. Det innebär att potentialen att öka cyklingen är mycket stor, men också att det inte bara är avståndet som avgör. En kilometer kan kännas lång om den inte är anpassad för cyklister. Korta avstånd uppnås genom att samhällen är täta och kompakta, så att många kan bo och arbeta på en liten yta. Långa avstånd skulle upplevas som mindre problematiska när cykelvägar separeras från biltrafik och är väl underhållna och farbara, även vintertid. Regionerna borde få ett större ansvar för att få sammanhängande cykelvägar så att cykelpendling över kommun- och regiongränser blir smidigt. Ett ökat regionalt ansvar skulle också kunna innebära möjligheter till kostnadsminskningar vid nybyggnation av cykelvägar.

Bostädernas placering i förhållande till skolor, arbetsplatser, handel, restauranger etc. bör bli föremål för riktlinjer till kommunerna från Boverket.

Cyklar är olika och det är stor skillnad på om en cykel skall parkeras för ett snabbt besök i en affär eller vara parkerad en hel dag vid en station. Kommuner ska arbeta efter tydliga normer och riktlinjer för cykelparkering så att Sveriges cyklister får cykelparkeringar som håller måttet! En nationell handbok för utformning av cykelparkering bör tas fram.

## Cykling inom tätort

Cykelinfrastrukturen består oftast av spridda sträckor som inte hänger samman. De behöver byggas om till kontinuerliga cykelbanor med hög säkerhet och komfort. Väl-skötta och framkomliga cykelbanor är avgörande för både trygghet och säkerhet. En mycket stor del av cykelolyckorna beror på brister i drift och underhåll eller bristfällig utformning.

Många olyckor i stadsmiljö sker mellan cyklister och tunga fordon. Här finns ett stort behov av att säkerhetsanpassa den tunga trafiken och minska döda vinkeln. Självklart är en viktig del i arbetet för tryggare cyklism att öka antalet separerade körbanor, men i städer kommer det alltid att finnas tillfällen då trafikslagen blandas. De tunga fordonens förare har ofta svårt att se cyklister, dels för att de sitter högt upp, dels för att det finns en död vinkel. Det finns dock studier som visar att tunga fordons döda vinkel varierar, beroende på modell, mellan 0 och 1,9 m. Tekniken finns alltså för att radera ut den döda vinkeln. Att ställa sådana krav skulle inte bara öka trafiksäkerheten utan också förbättra arbetsmiljön för de som kör tunga fordon.

Bra cykelbanor är också tillräckligt breda för att möjliggöra omkörning samt väl belysta så att hinder och korsningar syns väl. Säkra cykelbanor innebär också att de är väl underhållna, utan sprickor, hål, kanter eller utstickande vegetation.

Idag har cyklister företräde vid cykelöverfarter, men andra varianter finns där cykeltrafiken har företräde genom att väjningslinjer och skyltar placerats före cykelpassager. Skyltarna är i regel endast riktade till bilister, vilket gör det svårt för cyklister att veta vad som gäller. Cykeltrafiken bör hanteras på samma sätt som gångtrafiken vid samtliga obevakade passager, det vill säga att cyklister har företräde. På så sätt blir det en tydlighet gentemot biltrafiken. Detsamma gäller enkelriktningar,

där det bör göras tillåtet att i vissa fall cykla mot enkelriktningen som det är i många andra länder.

Många kommuner som arbetar aktivt med trafiksäkerhet väljer att markera hela eller delar av cykelbanan med färg, exempelvis vid trafik Korsningar. Detta för att uppmärksamma bilar och andra trafikanter på att det är en cykelbana. Ambitionen är god och på många håll eftertraktad. Det finns dock ingen standardisering kring färgval, och färger som röd, blå eller grön används. Genom en nationell standardisering av färgval ökar tydligheten och trafiksäkerheten.

Inför vägtypen cykelgata där högsta tillåtna hastighet är 30 kilometer i timmen, där motorfordon ska anpassa sin hastighet till den för samtliga fordon högsta tillåtna hastigheten. Generellt bör bashastigheten sänkas till 30 kilometer i timmen i anslutning till skolor och miljöer där barn vistas.

Reglerna kring vem som har väjningsplikt, eller om vem som ska ges tillfälle att passera är många gånger snåriga. En hel del tror att cyklister alltid har väjningsplikt mot bilister, men så är icke fallet, även om det gäller i många fall. Här finns mycket att göra, inte minst när det gäller skillnaden mellan cykelpassager och cykelöverfarter, som knappast kan ha blivit tydligt för gemene man. Ett exempel på där lagstiftningen skulle kunna förenklas är att bilister på väg både in i och ut ur en rondell ska ha väjningsplikt mot korsande cykelbana (som ju ofta finns i en yttre cirkel runt rondellen) – en förändring och förenkling som ligger i linje med både trafiksäkerhetsintresset och samhällets mål om att öka cyklismen.

## Cykel-, bil- och kollektivtrafik

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. Säker och väderskyddad förvaring och parkering förutsätter planering, vilket är viktigt för möjligheterna för människor att välja cykeln framför andra färdmedel. Framför allt måste det i betydligt större utsträckning än idag reserveras platser på tåg och bussar för cyklar.

Möjligheten att ta med cykel ska vara ett krav vid upphandling av trafik och fordon, både i de nationella och i de lokala kollektivtrafiknäten. SJ och andra myndigheter som upphandlar kollektivtrafik bör ha cykel på tåg som ett krav.

När ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafik skall utredas bör det övervägas hur detta kan förenas med förmånligare priser för att ta med cykel på tåg och bussar.

Alla resor har en start- och målpunkt. För längre resor innebär det oftast att cykeln inte kan göra hela jobbet utan att flera olika trafikslag behöver användas. Det ställer krav på högkvalitativa cykelparkeringar, ett heltäckande lånecykelsystem eller möjlighet att ta med cykeln på tåget, bussen och tunnelbanan.

## Cykling alla årstider

Efter att länge ha varit ett färd sätt som främst har använts under sommarhalvåret ökar nu cyklingen under vinterhalvåret. Sopsaltning och dubbdäck är en del av denna förändring, men fortfarande är det många som ställer cykeln. Det ger direkt påverkan på

hälsan, men skapar också trängsel i kollektivtrafiken och på bilvägar. Satsningar på en mer ändamålsenlig och säker infrastruktur behöver också göras för att cykling skall vara ett attraktivt transportsätt året runt.

Drift och underhåll av cykelvägar måste ge en hög komfort för cyklisten, både sommar och vinter. Små ojämnheter i körbanan kan ge stort obehag för en cyklist. En säker och trygg cykling under alla årstider möjliggörs genom grus- och lövupptagning, halkbekämpning samt snöröjning, liksom genom att klippa träd och buskar, ta bort glassplitter, grenar och andra föremål som kan orsaka olyckor.

## Trafikverkets anläggande av cykelvägar

Trafikverket får enligt lag inte bygga friliggande cykelvägar där det inte finns ett funktionellt samband till en statlig allmän väg, "bilväg". Till exempel kan inte nationell plan eller länsplan finansiera bygge eller drift av gång- och cykelväg som går genom en skog eller längs en järnväg där det inte finns en väg. Det kan, beroende på omständigheterna, exempelvis leda till att vägarna inte alls byggs, till att de får omvägar på grund av minskade möjligheter att få markåtkomst när en markägare säger nej eller till att man säger att kommunerna med hjälp av detaljplan får finansiera dessa regionala eller nationella cykelvägar. Väglagen är idag omodern. Gång- och cykelvägar räknas idag som "tillbehör" till väg. Den borde likställas cykelväg med bilväg, så att man inte tvingas bygga en bilväg för att kunna bygga en cykelväg. En modernare väglag behöver därför utredas varvid möjligheten till expropriering av mark undantas när en cykelväg byggs friliggande från annan infrastruktur.

Vi behöver få en systematisk och strategisk utbyggnad av cykelvägar som gör att det hänger ihop mellan kommuner och regioner. Det är något som är självklart idag för bilvägar, men långt ifrån självklart för cykelvägar. Fördelen med att anlägga cykelväg intill en landsväg eller järnväg är att det är marksnålt. Marksåla lösningar skall eftersträvas i all infrastrukturutbyggnad.

Från många kommuner har det upplevts som kostsamt och omständligt att ha med Trafikverket att göra vid medfinansiering av cykelvägar. Många gånger kräver Trafikverket medfinansiering med 50 % av kostnaden vid byggande av just vägar för cykel. Det innebär att den kommunala budgeten ofta ska täcka både den kommunala utbyggnaden och den statliga utbyggnaden av cykelvägar, vilket skapar stora fördelar för befolkningstäta och rika kommuner. Däremot blir det ett problem för mindre kommuner som måste avsätta både personella och ekonomiska resurser till projekt som tenderar att bli omotiverat dyra.

Det statliga finansieringsansvaret för utbyggnad av vägar för cykel måste öka genom att en större andel av den statliga infrastruktursatsningen är öronmärkt till cykelvägar. Det är skälet till att Trafikverket i sitt regleringsbrev bör få ett uttalat krav att göra cykel till ett eget trafikslag.

En nationell cykelplan ska finnas som utgår från att det alltid byggs en cykelbana längs med det nationella vägnätet och inte som idag att det finns möjlighet till cykling i vägrenen. Planen bör också hantera de saknade länkar som uppstått i och med anläggandet av de så kallade två-plus-ett-vägarna med vajer. Dessa omöjliggör säker cykeltrafik längs många sträckningar där alternativa cykelvägar saknas.

## Cykelpendling som friskvårdsförmån

Kollektivtrafikresenärer, liksom bilpendlare, har rätt till reseavdrag som till stor del kompenserar för en merkostnad. Klimatavtrycket hos en bilpendlare är stort och vägtrafikens belastning på samhället kan mätas mer än i mängden nettoutsläpp CO<sub>2</sub> och partiklar. Minskad belastning på vägnätet och minskande trängsel är en effekt, hälsa och välbefinnande en annan. Den som väljer ett miljösmart och klimatneutralt färdmedel och 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 cyklisterna och deras insats för miljön. Ekonomiska styrmedel är en del av utvecklingen av hållbara samhällen och därför bör skattesystemet bidra till valet av klimatvänliga resmönster och transporter såsom cykling.

## Cyklingens roll för hälsa och turism

De cykelleder som anlagts primärt för cykelturism är betydelsefulla för turistnäringen som helhet. Speciellt hostel, caféer, matupplevelser och besöksnäring har fått ett uppsving. Det är dock en balansgång mellan att leden ska nå så många av dessa besökspunkter som möjligt och samtidigt vara snabb, effektiv och säker. Det är vår uppfattning att cykelleder bör dras så rakt som möjligt, hålla en jämn och enhetlig standard och vara väl skyltade och separerade från biltrafik. Arbetet i regioner och kommuner bör intensifieras med att färdigställa lederna och bygga samman de saknade länkarna.

Folkhälsomyndigheten rekommenderar att alla vuxna ägnar 150 minuter i veckan åt fysisk aktivitet med måttlig intensitet. Cykeln kombinerar på ett utmärkt sätt detta med upplevelser och nytta. Var tredje svensk cyklar någon gång per vecka, men någon ökning har inte skett de senaste åren, trots satsningar på subventionerade cyklar. Tillgängligheten till vägar som lämpar sig för cykling samt förvaring och parkering har större effekt om avsikten är att få folk att med hjälp av cykeln röra sig mer.

Vardagscykling för motion varierar över landet. Det är 33 procent som uppger att de cyklar regelbundet i motions syfte någon gång i veckan, men andelen är betydligt lägre utanför städerna. Man måste fråga sig vad som kan göras för att göra cykling mer attraktivt på landsbygden, och åtgärder måste till för att vända den negativa trenden.

## Elsparncyklar och eldrivna skotrar

Den snabba utvecklingen av eldrivna sparkcyklar och större, effektstarkare varianter av dessa har ifrågasatts. Vi bejakar utvecklingen av ett sådant färdmedel som kan ersätta bil- eller taxiresor kortare sträckor, men ifrågasätter nyttan med att avstå från en promenad eller från att utnyttja kollektivtrafiken där den finns.

Vi oroas över uthyrningsfirmornas bristande ansvar för ordningen i gatumiljön, fordonens påstått korta livslängd och batteriernas miljöpåverkan. Vi oroas även över det sätt på vilket de framförs, i strid med trafikregler och med brist på hänsyn till andra trafikanter. Vi månar om synskadades och andra funktionsnedsatta personers framkomlighet och menar att kommuner måste ställa krav på uthyrarna och utarbeta ordningsregler som underlättar samverkan. Regeringen bör ge ett uppdrag till någon myndighet

att kartlägga problem och ge kommunerna vägledning för hur tillstånd och tillsyn ska ske. En sådan tillsyn kräver finansiering och därmed en möjlighet för kommuner att ta ut en tillstånds- och tillsynsavgift av uthyrarna.

## Barn och cykling – cykelskola för vuxna

Statistiken visar att barns cykelresor har sjunkit dramatiskt sedan 1980-talet, och många nyanlända flyktingar som kommer till Sverige har inte lärt sig cykla i sina hemländer. Det finns därför ett stort behov av utbildning vad gäller att lära sig cykla, med cykelt teknik, situationsövningar och cykellek, men också utbildning kring lagar och regler. Svenska skolor behöver stöd för att få in cykling på schemat, men också med att få bukt med den situation som uppstått i och med att allt fler föräldrar väljer att skjutsa sina barn. Barns resor och deras fysiska aktivitet, liksom vuxnas kunskaper och vana att cykla säkert, bör vara föremål för en nationell satsning.

*Ola Johansson (C)*

*Rickard Nordin (C)*

*Peter Helander (C)*