

## Motion till riksdagen 2018/19:1483

av **Ola Johansson och Peter Helander (båda C)**

# Plats för cykling, hållbarhet och hälsa

---

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett skärpt uppdrag för Trafikverket att ta fram målsättning och riktlinjer för ökad cykling och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om riktlinjer till kommunerna från Boverket för att Sveriges städer utformas med en högre prioritet för cykeltrafiken och tillkännager detta för regeringen.
3. 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.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
5. 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.
6. 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.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn av vissa trafikregler och tillkännager detta för regeringen.
8. 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.
9. 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.
10. 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 utbildning i att lära vuxna cykla och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över reseavdragen kopplade till cykelpendling och tillkännager detta för regeringen.

12. 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.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta kombinationsresor och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avveckla elcykelpremien och tillkännager detta för regeringen.

## Cyklingens roll i transportsystemet

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.

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 olyckstillbudena är många. Cykling är inte enbart 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.

Genom riksdagsbeslut har cykling upptagits som ett av våra numera fyra trafikslag. 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 andel 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 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 bilkön, vilket minskar trafikträngseln i städer och påverkar luftkvaliteten positivt.

Ungefär hälften av resorna är under fem 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.

Bostädernas placering i förhållande till skolor, arbetsplatser och handel och 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. Välskötta 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.

Cykeltrafiken måste också separeras från tung trafik, särskilt i närheten av skolor. 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 cykla mot enkelriktningen överallt som det är i många andra länder.

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.

## 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. Framförallt 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.

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 låncykelsystem eller möjlighet att ta med cykeln på tåget, bussen och tunnelbanan.

## Cykling alla årstider

Efter att länge ha varit ett färdssätt 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.

## Cykling längs det nationella vägnätet

Cykling har länge ansetts enbart vara en extrem form av semester, eller en avancerad träningsform för s.k. ”mamils” – middle-aged men in lycra. Denna form av cykling är bra. Det senare fenomenet bör hålla till på landsvägen, medan turister och den cyklande allmänheten ska hänvisas till ändamålsenliga banor och cykelleder.

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 vägaren. Planen bör också hantera de saknade länkar som uppstått i och med anläggandet av de så kallade 2+1-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 cyklister 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.

## Subventioner av cyklar

Elcykelpremien har lett till ett omfattande fusk och utöver det är det inte speciellt ovanligt att de elcyklar som sålts med en sådan premie i själva verket är mopeder, som kräver en trafikförsäkring och ett särskilt körkort. Det är dessutom oklart om premien lett till någon reell kostnadsminskning för konsumenter. Den utveckling som skett och de ökande volymerna har i sig lett till sänkta kostnader i återförsäljarledet, medan premien lett till att handeln trots det kunnat hålla priserna uppe. En ekonomisk stimulans till cykling ska för att vara rättvis riktas till alla cyklister, främst genom långsiktiga investeringar i den infrastruktur som krävs för säker cykling. Ensidig subventionering av en viss typ av cykel ska inte styra människors val.

## 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, både vad gäller att lära sig cykla, med cykelteknik, situationsövningar och cykellek, men också utbildning kring lagar och regler. Svenska skolor behöver stöd för att få in cykling på schemat, men också i 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)*

*Peter Helander (C)*