

Motion till riksdagen 2018/19:2916

av **Jakob Forssmed (KD)**

Åtgärder för att främja cykling

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett nationellt cykelkansli som kan arbeta med åtgärder som underlättar för cykling och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett skärpt uppdrag för Trafikverket att arbeta för en ökad cykelandel och ökad cykling och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att den nationella infrastrukturbudgeten bör fördelas om så att cykeltrafiken ges en större andel av budgeten än i dag och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett förtydligat regelverk kring överfarter och passager så att det blir tydligare än i dag när cyklisterna ska lämna företräde och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kunna få göra avsteg från bilismens trafikregler så att framfarten med cykel kan ske på ett smidigare sätt och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att minska antalet farliga olyckor vid lastbilars högersvängar och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att väglagen bör ändras så att det blir möjligt för Trafikverket att anlägga friliggande cykelvägar utan krav på anslutande bilväg och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en översyn bör göras av lagen så att det blir motsvarande regler för att ta mark i anspråk för att bygga cykelleder som för infrastruktur främst ämnad för motortrafik och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förändringar i skattesystemet så att cykling uppmuntras – t.ex. vad gäller reseavdrag, tjänstecyklar, cykel som personalförmån och friskvårdsbidrag för cykling som motion – och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Cykling omfattar många av bilens positiva attribut, såsom individuell frihet, och adderar fler: bättre miljö och stadsutveckling med förtätning, mindre trängsel och minskad p-platsjakt. Lägre sjuktal och minskade vårdkostnader.

Dessutom är cykeln en praktisk inkarnation av den goda idén att det ska spela mindre roll varifrån man kommer, och större roll vart man är på väg. Cykeln kan ge ett litet, men inte oviktigt, bidrag till social rörlighet: bidra till att fler skolor blir valbara för elever från exempelvis utanförskapsområden, ökad hälsa, höjda studieresultat och bättre matchning.

Trots detta ses cykel alltför ofta som ett fritidsintresse eller ett kompletterande färdmedel för strandutflykter eller kortare ärenden, istället för ett eget – och viktigt – transportslag. Fler bör inse att cykeln främjar värden vi vill se mer av – frihet, hälsa, en god miljö – utan en massa inskränkande kollektivism. Och att varje cyklist betyder kortare bilköer och mindre trängsel på bussen.

Nu krävs därför prioriteringar som gör året-runt-cykling möjlig för barn och vuxna. Det är inte fler jippon som ”cykelns dag” som behövs, utan vardagens framkomlighet med trafikplanering på cykelns villkor, sammanhängande cykelstråk och sopsaltning. Internationella erfarenheter visar att förbättrad cykelinfrastruktur ger fler cyklister. Och med fler cyklister ökar säkerheten. För tvärtmot mediebilderna är cyklister i dag, enligt NTF, den mest utsatta trafikantgruppen.

Mycket av det arbetet behöver ske på kommunal nivå, men också på nationell. Att den regionala nivån behöver större intresse för frågorna och större befogenheter visar det faktum att cykelpendling i våra storstadsregioner idag ofta sker genom flera kommuner under samma resa – kommuner som kan ha extremt olika ambitioner med sin trafikplanering för cykel och utbyggnad av och underhåll av cykelinfrastruktur. Den ena kommunens insatser kan närmast helt förtas av den andras ointresse.

Det är bra att regeringen äntligen, och på riksdagens uppmaning, tagit fram en nationell cykelstrategi och det är bra att regeringen hörsammat Kristdemokraternas förslag om lägre moms på cykelreparationer. Men mer behövs. De samhällseliga skälen för det är många.

Den statliga nivån behövs för forskningssammanställning, finansiering, planeringsstöd och utformandet av bra standarder för kommunal utbyggnad av cykelinfrastruktur. Fortfarande sker t ex ofta utbyggnad av nya cykelvägar som blandar cyklister med gångare i en uppenbar konfliktdesign. Därför behövs ett mer kraftfullt nationellt cykelkansli som kan arbeta med åtgärder som underlättar cykling. Det är bra med ett cykelråd vid Trafikverket och det nya centret vid VTI, men en starkare och mer samlad organisation behövs.

Vi bör ge ett skärpt uppdrag för Trafikverket att arbeta för en ökad cykelandel och ökad cykling och den nationella infrastrukturbudgeten bör fördelas om så att cykeltrafiken ges en större del av kakan. Exempelvis är behovet av framkomliga regionala cykelvägar stort, liksom drift och underhåll av dem vintertid. Det bör prövas om ett större regionalt ansvar behövs för sammanhängande drift av regionala pendlingsstråk.

Det är uppenbart att det behövs ett nationellt regelverk för utformning av cykelinfrastruktur. Fortfarande blandas cyklister och gående, även vid nybyggnation och så kallade ”cykelboxar” byggs inte regelmässigt – trots att de skulle hindra många olyckor. Det tas inte heller hänsyn till nya cykelmönster såsom el-assisterade cyklar och lastcyklar när cykelbanorna utformas. Det behövs också stödjande riktlinjer för vinter-

väghållning av cykelnätet samt stöd för rutiner för kontroll. Det bör exempelvis gå att cykla till skolan även vintertid.

En stor trafikfara för cyklister som riskerar att leda till olyckor med dödlig utgång är s k högersvängsolyckor där lastbilar med begränsad sikt vid högersväng inte ser cyklister. Inom EU arbetas det med frågan om nya regler för lastbilar för att minska döda vinkeln. Det kan göras genom att lastbilshytten får en kjol som på moderna spårvagnar, en särskild radar eller genom större fönster som lutar utåt, så att chauffören lättare ser neråt eftersom det inte räcker med speglar. Forskning visar att när chauffören tittat klart i alla speglar, kan en ny trafikant ha kommit in i döda vinkeln.

Sverige behöver agera för att dels se till att arbetet i EU bedrivs skyndsamt och effektivt. Men Sverige bör undersöka hur myndigheter kan agera för att på olika sätt minska dessa farliga högersvängsolyckor.

Det är också uppenbart att det behövs ett förtydligt regelverk kring överfarter och passager. Det ska vara betydligt tydligare än idag när cyklister ska lämnas företräde och sådana punkter ska utformas så att motortrafikens hastighet hålls låg.

Trafikutskottets tillkännagivande om att man i vissa fall bör kunna få göra avsteg från bilismens trafikregler, t.ex. svänga höger vid rött ljus, så att framfarten med cykel kan ske på ett smidigare sätt – måste följas upp.

För att skapa bättre förutsättningar för rena cykelvägar som underlättar cykling behöver väglagen ändras så att det blir möjligt för Trafikverket att anlägga friliggande cykelvägar utan krav på anslutande bilväg. En översyn bör också göras så att det blir motsvarande regler för att ta mark i anspråk för att bygga cykelleder som för infrastruktur främst ägnad motortrafik.

Därutöver bör skattesystemet ses över så att cykling uppmuntras – till exempel vad gäller reseavdrag, tjänstecyklar, cykel som personalförmån och friskvårdsbidrag för cykling som motion.

Jakob Forssmed (KD)