

Motion till riksdagen 2019/20:1741

av **Alireza Akhondi m.fl. (C)**

Cyklar

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över åtgärder enligt motionens intentioner vad gäller cyklar och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Cykel har stor potential i Sverige. De flesta bor på cykelavstånd från arbete eller från kollektivtrafik med täta avgångar. Ändå är cykelandelen mycket låg i jämförelse med t ex Danmark. Den har också sjunkit dramatiskt sedan 90-talet även om den åter börjat öka i storstadsområden och kommuner med engagemang för cykel.

I Stockholmsregionen är en ökad cykeltrafikandel från dagens ca 7 procent till 20 procent år 2030 ett viktigt mål i både den regionala cykelplanen och i den Regionala utvecklingsplanen RUF2050. För att nå dit har bl. a. behovet av 850 km regionala cykelstråk med hög kapacitet pekats ut med målet att de ska vara anlagda till 2030.

Anläggningen av cykelstråk försvåras av skilda ambitioner i kommunerna, otillräckliga resurser och delat ansvar mellan kommunerna och trafikverket där staten dragit tillbaka finansiering av viktiga cykelstråk. För att få verklig effekt skulle vi behöva en gemensam kraftsamling efter mönster av Köpenhamns utbyggnad, Stockholmsförhandlingen om ny t-bana och Sverigeförhandlingen. Men för att få till stånd en samordnad, kostnadseffektiv utbyggnad behöver staten vara beredd på medfinansiering.

Vi behöver nu säkerställa att Trafikverket blir mer samarbetsvilliga till att anlägga cykelvägar längs både nationella vägar och länsvägar. Det skapar förbättrade stråk för arbetspendling, men också mer levande samhällen då det i dagsläget bara är enstaka cyklister som vågar sig ut på de livsfarliga länsvägarna. Mer nationella medel behöver tillsättas för att anlägga fler mil cykelvägar runt om i landet. Fler cykelvägar skapar också förbättrade möjligheter för rekreation och turism. I Sverige var Kattegattleden först ut inom kategorin nationell cykelled. Det blev möjligt genom samverkan mellan Trafikverket, kommuner och regioner. Därefter invigdes den andra nationella cykelleden, Sydostleden, på 27 mil från Växjö till Simrishamn. Dessa leder stärker besöks-

näringslivet i regionerna, främjar näringslivet och stärker rekreativsmöjligheterna. Genom att bygga ut nationella cykelleder runt om i Sverige kan besöksnäringen stärkas även i de mer glest befolkade delarna av landet.

Vidare finns det stora utmaningar i Sverige avseende genomförande av infrastruktur för cykel. Finansieringsproblematiken är en sådan. 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. Det statliga finansieringsansvaret för utbyggnad av vägar för cykel måste öka genom att en större andel av den statliga infrastruktursatsningen är öronmärkt till cykelvägar. Vi tycker att det nu är hög tid att Trafikverket i sitt regleringsbrev får ett uttalat krav att göra cykel till ett eget trafikslag.

Väglagen är idag omodern. Den borde likställa cykelväg med bilväg, så att man inte tvingas bygga en bilväg för att kunna bygga en cykelväg. Gång- och cykelvägar räknas idag som "tillhör" till väg. Det handlar om att Trafikverket enligt lag inte får 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 bygg 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, 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.

Alireza Akhondi (C)

Kerstin Lundgren (C)

Per Lodenius (C)