

Motion till riksdagen 2016/17:3373

av **Nina Lundström (L)**

Cykling och hållbara samhällen

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om cykling som klimatåtgärd och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ändrade regler för användningen av trängselavgifter och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett nationellt cykelkansli med en cykelsamordnare och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en nationell cykelstrategi och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om cykling som eget transportslag och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att satsningar på cykling ska tydliggöras i budgetanslagen i likhet med övriga transportslag och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en generell översyn av trafikregler och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om regionala cykelstråk och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om väjningsregler och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en ändrad definition av cykelinfrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta kombinationsresor och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om planering av infrastruktur och tillgång till mark och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en översyn av avdrag för resor till arbetet och tillkännager detta för regeringen.

15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om elcyklar och trafiksäkerhet och tillkännager detta för regeringen.

Cykling som klimatåtgärd

Transportpolitiken ska göra klimatsmarta val attraktiva och tillgängliga. Att cykla är klimatsmart. I början av 1960-talet blev bilen den huvudsakliga normen i trafiken. Detta innebar samtidigt att det blev farligt och mindre attraktivt att cykla i många trafikmiljöer, vilket har bidragit till att cyklingens andel av resandet har minskat. Cyklister minskar annan trafikträngsel i städer och påverkar luftkvaliteten positivt. Cyklister möter många utmaningar sommar som vinter. Trafikrytm, trängsel, osäkerhet, vägvisning och många andra faktorer påverkar intresset att prova att cykla. I dag saknas infrastruktur för att ta tillvara den potential som finns i att fler cyklar. Att bygga hållbara livsmiljöer behöver omfatta möjligheten för enskilda att välja klimatvänliga transportsätt. Varje person som väljer cykeln är en person mindre i bussen, tåget eller i en bilkö. Cykling är ett miljövänligt transportmedel och är både transport, motion och rekreation. Cyklister minskar annan trafikträngsel i städer och påverkar luftkvaliteten positivt. Ökad tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet är avgörande för att öka cyklingen. Det ska vara gent och säkert att cykla. En mycket stor andel av bilresorna skulle kunna ersättas med cykel om infrastrukturen i högre utsträckning var anpassad för cykelpendling. Varje onödig bilresa bidrar till ökat buller, sämre folkhälsa, ökad trängsel, långsammare bilköer, ökad risk för trafikolyckor samt sist men inte minst en förvärrad växthuseffekt. Därför bör investeringar som bidrar till ett ökat cykelpendlande prioriteras minst lika mycket som vägburen fordonstrafik. I stadsnära områden kan snörräta ”cykelmotorvägar” anläggas exempelvis längs med pendeltågslinjer. Därför ska regelverket kring trängselavgifternas användning ändras till att dessa även kan användas för satsningar på infrastruktur för ny infrastruktur för cykling.

Idag är det svårt att följa anslag och satsningar på cykling. Redovisningen av åtgärder saknas och likaså uppföljning. Övriga transportslag har tydliga anslag och uppföljning. Cyklingen bör få samma status i likhet med övriga transportslag.

Ett nationellt cykelkansli

Det saknas idag både ett nationellt kunskaps- och erfarenhetscenter men även aktör som kan bidra till utvecklingen av regelverk på nationell nivå. Det finns ett ökande behov av att samordna strategier, sprida goda exempel samt underlätta i samverkan mellan olika huvudmän – statliga och lokala. Det behövs stöd i frågor som rör utvecklingen av vad bra standard är vid nyanläggning. Det finns en stor okunskap på många håll. Även bland statliga aktörer. Statsbidrag hjälper inte om berörda aktörer inte har kunskap om utformning och anläggning av infrastruktur. Exempelen är många på hur nyanlagda stråk kan ha hinder mitt i vägbanan. Eller hur stråk plötsligt tar slut. Det behövs åtgärder för att underlätta kombinationsresor.

Det behövs riktlinjer för vägarbeten. Hur underhållsåtgärder för exempelvis potthål påverkar cyklister beroende på val av material och metod. Det behövs kunskap om hur cykling ska prioriteras vid målkonflikter. Sverige behöver ett nationellt cykelkansli med

en nationell cykelsamordnare eller ”ambassadör”. Vi avsätter därmed medel för ett kansli under område 22 i höstens budgetförslag.

En nationell cykelstrategi.

Det behövs en nationell cykelstrategi. Våren 2015 beslutade riksdagen om tillkännagivanden till regeringen som rör cykelpolitiken. Ett av uppdragen till regeringen innebar att regeringen ska återkomma till riksdagen med en nationell cykelstrategi. I arbetet med att ta fram en sådan strategi påtalade utskottet att regeringen bör beakta vad trafikutskottet har anfört om vikten av en sammanhängande cykelinfrastruktur och att cykeln bör betraktas som ett eget transportsätt. Trafikutskottet har därutöver påtalat vikten av att ta fram ett nationellt mål för cykling.

Regeringen har i budgetpropositionen för 2017 angett att insatser för att främja och öka cyklandet har hög prioritet (prop. 2016/17:1 utgiftsområde 22).

Regeringen bör hörsamma riksdagens tillkännagivande och återkomma med en nationell cykelstrategi.

Bygga ut infrastruktur

Det behövs sammanhängande cykelinfrastruktur. Det ska vara möjligt för kommuner att anordna cykelväg längs det statliga vägnätet. Den statliga huvudmannen, såsom Trafikverket, och kommuner som huvudmän bör utveckla nya former för samverkan så att inte frågan om vem som är huvudman försvårar planeringen av ny infrastruktur.

Idag saknas infrastruktur för att ta tillvara den potential som finns i att fler cyklar. Det är därför viktigt att fortsätta utveckla infrastruktur. Regionala cykelstråk kan bidra till pendling. Cykling behöver bli smidigt, snabbt och tryggt.

Ökad säkerhet och framkomlighet genom nya trafikregler

Trafikregler är inte anpassade för cyklister. Otydligheten gällande cyklistens roll i trafiken medför konflikter till exempel vid gatukorsningar. Speciellt när cykeln skall korsa filer. Det medför även problem när cykelstråk utformas i gatuutrymme, eller vid busshållplatser. I Danmark och Holland finns goda exempel att ta lärdom av. Trafiklagstiftningen bör utformas så att cykelperspektivet blir tydligare. Cyklister ska kunna använda körbana även i de fall där cykelväg finns. Kombinerade cykel- och gångvägar kan vara olämpliga att använda och möjligheten för cyklisten att använda angränsande väg måste tydliggöras.

Skyldigheten att använda vägren bör förändras. I 3 kap. 12 § trafikförordningen anges att ”på väg ska vägren användas vid färd med cykel eller moped klass 11 när cykelbana saknas”. Detta gäller visserligen om vägrenen är tillräckligt bred och i övrigt är lämplig att använda. Men denna otydlighet skapar incidenter. Vem ska avgöra om vägrenen är tillräckligt bred och i övrigt lämplig? Det råder inte alltid samsyn bland trafikanter med resultat att en cyklist kan ”tvingas” ut på smal olämplig sluttande vägren. De är inte alltid säkra och tillräckligt breda. När vägren används inträder dessutom väjningsplikt. Det bör införas regler som medger att cyklisten tar i anspråk körbanan även om vägren finns.

Dubbelriktade cykelbanor kan vålla problem. Att cykla i trafikriktning på enkelriktade cykelstråk minskar olycksrisken. Separering från gångtrafikanter är en säkerhetshöjande åtgärd. En cyklists säkerhet och framkomlighet bör sättas i främsta rummet i blandad trafik. Regler för vilket avstånd i sidled vid omkörning av en cyklist som ska hållas bör införas.

Trafikförordningen behöver ses över och specifikt paragrafer som exempelvis 3 kap. 21 § och 6 kap. 6 § kommer in. Dels finns väjningsregler, dels finns regler kring sänkt hastighet och korsande av väg endast om det kan ske utan fara. Måste sänka hastigheten och får korsa vägen endast om det sker utan fara. Vad är ”väja” och ”ge tillfälle att passera”?

Underhållet brister

Dålig beläggning på cykelbanor/vägar och brister i underhåll bidrar till olyckor. Det bör finnas en tydlig nationell målsättning i att centrala cykelstråk ska ha hårdgjord yta (asfalt eller liknande) och företrädesvis bör möjligheten till avvikande färgsättning prövas. Goda exempel på detta finns i andra länder. Ansvariga statliga verk har en viktig roll i att påverka hur cykelstråk underhålls och utvecklas. Drift och underhåll bör även samordnas mellan kommuner.

Cykling som eget transportslag

Cykling bör betraktas som eget transportslag. Det skulle påverka utformningen av infrastruktur. Det behövs även ökad tydlighet vad gäller de olika huvudmännens ansvar. Statliga huvudmän måste samverka med kommuner i deras egenskap av huvudmän vad gäller både anläggning av infrastruktur och drift och underhåll av cykelinfrastruktur. Separerade cykelbanor är en hörnsten i framgångsrika länders cykelplanering. Dessa länder har lyckats öka cykelns andel av persontrafiken. Även för många gångtrafikanter skulle det förmodligen upplevas som en förbättring om cykeltrafiken i högre utsträckning samlades i en separat infrastruktur och konfliktytorna mellan de två olika kategorierna av oskyddade trafikanter därmed minskade. Målsättning ska vara att cykling definieras som transportslag. Infrastrukturen behöver anpassas sett till det syfte som avses.

Cykling och besöksnäring

Cykling har genom sin potential för besöksnäringen blivit en viktig del i strategier för ökad besöksnäring i många länder. I Europa omsätter cykelturismen mångmiljardbelopp. EU-parlamentet gjorde en studie år 2012 och enligt den studien gav cykelturismen ett tillskott på 44 miljarder euro till den europeiska ekonomin årligen. Sverige kan lära av många länder. Insatser som krävs för cykelturism är bland annat lättillgängligt kartmaterial, skyltning av nationella cykelleder, information även på andra språk samt möjlighet att kombinera cykling med andra transportslag. Från resecentrum och trafikknypunkter bör det alltid finnas tydlig vägvisning för cykling.

Cykelparkering

Säkra och trygga cykelparkeringar behöver planeras och anordnas. Det behövs en samlad policy för cykelparkeringar. Detta behövs inte minst för att cykelparkeringar ska kunna anordnas vid kollektivtrafiknoder. Nationella behovsanalyser behövs även för att utveckla cykelparkeringar där behovet av driftsansvar och driftsinsatser tydliggörs. Det är även viktigt att följa upp planeringen av fastigheter samt överväga möjligheten att införa en norm för cykelparkering.

Skyltning

Cyklister behöver, precis som bilister, enhetlig och tydlig skyltning som underlättar orienteringen. Statliga huvudmän behöver samverka med de kommunala huvudmännen så att skyltningen dels genomförs, dels ges enhetlig utformning.

Säker cykling till skolan

Säkra och trygga vägar ger förutsättningar för barn att cykla till och från skolan. Andelen barn som cyklar till skolan har minskat under en lång tid. Ur folkhälsosynpunkt är detta olyckligt. I avsaknad av cykelstråk är det rimligt att yngre barn tillåts cykla på gångväg. Möjlighet att parkera cykel vid skolan bör vara en självklarhet. Det behövs mer kunskap och spridning av goda exempel om hur planeringen av säkra stråk till skolor kan genomföras. Skyltning av stråk behöver utvecklas. Hastighetsbegränsningar bör införas även i anslutning till cykelstråk. Säkra passager bör utvecklas i närheten till skolor för cyklande barn.

Planering av infrastruktur och tillgång till mark

Våra livs- och resemönster grundläggs redan när samhällen planeras. Därför bör planeringen redan i samband med översiktsplanering och detaljplanering beakta behovet av infrastruktur för gående och cyklister. Infartsparkeringar bör göra det möjligt att ställa bilen och fortsätta resan med cykeln. Kollektivtrafik bör medge cykeltransport vilket gör det möjligt att cykla delar av resan. Framtida varuleveranser i täta stadskärnor kan göras med hjälp av lastcyklar. För detta krävs en god stadsplanering. Säker och väderskyddad förvaring och parkering förutsätter planering vilket är viktigt för utvecklingen av cyklism. En ändring i anläggningslagen behövs med innebörden att kommuner ska få tillgång till enskild mark eller väg när detta krävs för anläggande av sammanhängande cykelleder. Våra livs- och resemönster grundläggs redan när samhällen planeras. Därför bör planeringen redan i samband med översiktsplanering och detaljplanering beakta behovet av infrastruktur för cyklister. Detta är en fråga om klimatsmarta investeringar. Genom att möjliggöra cykling som transportmedel minskar vi samtidigt utsläppen. Framtidens moderna urbana miljöer där hållbarhet står i fokus har allt att vinna på en samhällsplanering med klimatvänliga transporter. Åtgärder i efterhand är komplicerade, och sambanden mellan kommuner och regioner kan bli bristfälliga. I framtidens regionala planering är det viktigt att de regionala stråken finns med.

2+1-väg

Vid planering av 2+1-väg bör det vara självklart att cykelstråk planeras som är både gena och framkomliga. I all planering bör lagstiftningen möjliggöra lokala lösningar och därför behöver hinder mot detta avlägsnas.

Underlätta kombinationsresor

Transportsystemet bör möjliggöra kombinationsresor med cykel. Infartsparkeringar bör göra det möjligt att ställa bilen och fortsätta resan med cykeln. Kollektivtrafik bör medge cykeltransport vilket gör det möjligt att cykla delar av resan. Framtida varuleveranser i täta stadskärnor kan göras med hjälp av lastcyklar. För detta krävs en god stadsplanering. Säker och väderskyddad förvaring och parkering förutsätter planering vilket är viktigt för utvecklingen av cyklism. Ekonomiska styrmedel är en del av utvecklingen av hållbara samhällen och därför bör skattesystemet premiera klimatvänliga transporter såsom cykling.

Översyn av avdrag för resor till arbetet

Det såldes drygt 584 000 cyklar år 2015. Allt fler prövar även att ta cykeln till arbetet. Detta välkomnas. Regelverk och skatteregler hänger inte med i utvecklingen. Den som åker kollektivt har rätt att göra avdrag för utgifterna om avståndet är minst 2 kilometer. Om hen har rest med bil eller motorcykel har hen rätt att göra avdrag för utgifterna om avståndet är minst 5 kilometer. En tidsvinst måste dock ske på minst två timmar per dag för fram- och återresan, jämfört med om du åkt kollektivt. Om det inte finns några allmänna kommunikationsmedel har hen rätt att göra avdrag för bil eller motorcykel om avståndet är minst 2 kilometer. Avdraget gäller för egen bil, förmånsbil som går på diesel, förmånsbil som går på annat drivmedel än diesel, motorcykel och moped. Om hen har rätt att göra avdrag för bil och hen har använt egen bil får hen även dra av utgifterna för trängselskatt. Den som 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 klimatvänliga transporter såsom cykling.

Elcykel

Försäljningen av elcyklar ökar markant, nästan karaktären av ketchupeffekt. När elcyklar kommer ut i stor skala kan det medföra samhällsnytta eftersom många kan välja elcyklar i stället för bil. Men det kan också medföra ökade risker vad gäller trafiksäkerheten. Det är viktigt att följa upp detta. I trafiksäkerhetsstatistik bör det göras enkelt att ta fram statistik för olyckor där elcyklar är inblandade. Detta kan ligga till grund för ett utökat trafiksäkerhetsarbete för elcyklar.

Nina Lundström (L)