



Cykelfrågor

Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet 30 yrkanden i sju motioner om cykelfrågor från allmänna motionstiden 2010. Motionerna rör bl.a. mål för cykelpolitiken samt infrastrukturåtgärder och trafikregler för cykling. Med hänvisning bl.a. till att regeringen har tillkallat en särskild utredare som ska göra en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv avstyrker utskottet motionsförslagen. Flertalet av dem kommer därmed att bli helt eller delvis tillgodosedda.

I betänkandet finns 10 reservationer (S, MP, V) och 1 särskilt yttrande (V).

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Mål och övergripande utgångspunkter

Riksdagen avslår motionerna

2010/11:T306 av Nina Lundström (FP) och

2010/11:T504 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 4–11.

Reservation 1 (S, V)

Reservation 2 (MP)

2. Åtgärder i trafikens infrastruktur för cykling

Riksdagen avslår motionerna

2010/11:T201 av Caroline Szyber (KD),

2010/11:T504 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 19 och 30
samt

2010/11:N413 av Marie Granlund m.fl. (S) yrkande 5.

Reservation 3 (S)

Reservation 4 (MP)

Reservation 5 (V) – motiveringen

3. Barns och ungdomars cykling

Riksdagen avslår motionerna

2010/11:So543 av Maria Wetterstrand m.fl. (MP) yrkande 14,

2010/11:T502 av Maria Wetterstrand m.fl. (MP) yrkandena 8 och 9
samt

2010/11:T504 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 22.

Reservation 6 (S)

Reservation 7 (MP)

4. Underlättande av kombinerade resor med cykel m.m.

Riksdagen avslår motionerna

2010/11:T502 av Maria Wetterstrand m.fl. (MP) yrkande 7 och

2010/11:T504 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 27 och 31–
33.

Reservation 8 (S)

Reservation 9 (MP)

5. Trafikregler för cykling

Riksdagen avslår motionerna

2010/11:T493 av Mikael Cederbratt (M),

2010/11:T502 av Maria Wetterstrand m.fl. (MP) yrkandena 3 och 4
samt

2010/11:T504 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 12 och 15–
18.

Reservation 10 (MP)

Stockholm den 14 april 2011

På trafikutskottets vägnar

Jan-Evert Rådström

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Jan-Evert Rådström (M), Eliza Roszkowska Öberg (M), Pia Nilsson (S), Lars Mejern Larsson (S), Sten Bergheden (M), Désirée Liljevall (S), Lars Tysklind (FP), Leif Pettersson (S), Anders Åkesson (C), Gunilla Carlsson i Hisings Backa (S), Edward Riedl (M), Stina Bergström (MP), Annelie Enochson (KD), Tony Wiklander (SD), Siv Holma (V), Lotta Finstorp (M) och Jonas Sjöstedt (V).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlas 30 yrkanden i sju motioner om cykelfrågor från allmänna motionstiden 2010. Motionerna rör bl.a. mål för cykelpolitiken samt infrastrukturåtgärder och trafikregler för cykling. Utskottet har tidigare under riksmötet behandlat trafiksäkerhetsområdet där även trafiksäkerhetsmässiga aspekter på cykling har berörts (bet. 2010/2011:TU18).

Bakgrund

Cykeln i transportsystemet

Enligt lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner definieras cykel som ett fordon som är avsett att drivas med tramp- eller vevanordning och inte är ett lekfordon. En cykel är också – på vissa angivna villkor – ett eldrivet fordon med eller utan tramp- eller vevanordning.

I början av 1960-talet blev bilen den huvudsakliga normen i trafiken. Detta innebar samtidigt att det i många trafikmiljöer blev farligt och mindre attraktivt att cykla, vilket har bidragit till att cyklingens andel av resandet har minskat.

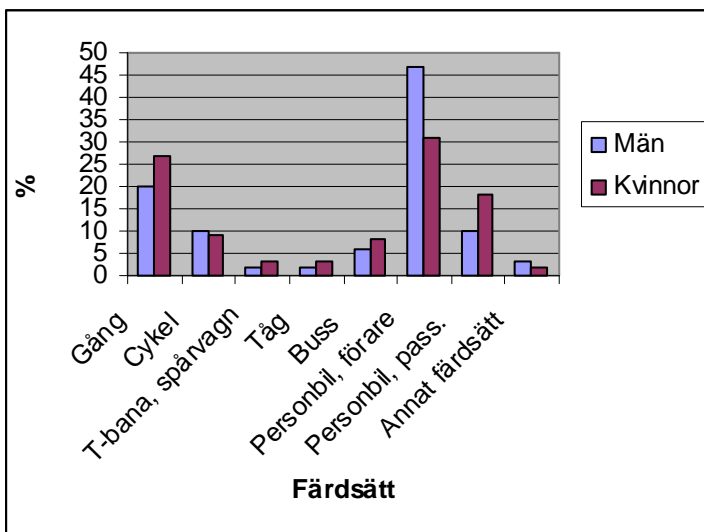
Frågan om cykeln som transportmedel behandlas i första hand på lokal nivå. För att stärka cykelns roll även på nationell och regional nivå gavs 2006 tre myndigheter, dåvarande Vägverket, Banverket och Verket för näringslivsutveckling (Nutek), parallella regeringsuppdrag att analysera olika möjligheter att förbättra förutsättningarna för cykling. Redovisningen av uppdragen lades därefter till grund för de bedömningar som regeringen redovisade i propositionen Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt (prop. 2008/09:35).

Dåvarande Statens institut för kommunikationsanalys (Sika) genomförde 2006 ett projekt om planeringen av den svenska transportinfrastrukturen och hur den kan läggas upp för att man bättre ska kunna bedöma värdet av alternativa transportsystem. Inom ramen för projektet gjordes en separat studie om cykling. I den resulterande rapporten *Cykeln i transportsystemet – utvecklingsmöjligheter* (Krister Spolander, 2006) konstaterades att cykelns andel av persontransporterna hade minskat, trots politiska ambitioner att andelen skulle öka. Som skäl för att cykeln inte fått en mer framträdande roll angavs att cykeln inte var integrerad i planeringssystemen. Dessutom saknades grundläggande kunskaper om effektsamband samt nationella data om aktuell cykeltrafik och cykelinfrastruktur. I rapporten presenterades ett antal förslag till åtgärder för att främja cyklandet.

Resvaneundersökningar

Dåvarande Sika genomförde nationella resvaneundersökningar med vissa intervall. Enligt den senaste, Res 2005–2006 (Sika statistik 2007:19), var andelen av befolkningen som tog cykeln under den studerade perioden (den 1 oktober 2005–30 september 2006) 10 % för män och 9 % för kvinnor (se diagrammet nedan). Detta innebär en minskning från den tidigare resvaneundersökningen, då andelen låg på 12 % i genomsnitt. Vägverket har genom olika undersökningar kommit fram till att den nationella andelen legat på samma nivå under åren därefter. Dock är siffrorna inte säkerställda.

Diagram 1. Andelen huvudresor efter färdstätt uppdelat på kön



Källa: Sika.

Trafikanalys inledde i januari 2011 en ny nationell resvaneundersökning.

Kollektivtrafikbarometern är en attityd- och kvalitetsundersökning som tas fram av Svensk Kollektivtrafik tillsammans med trafikhuvudmännen. På uppdrag av Trafikverket har en sådan undersökning om cykling under 5 km nyligen genomförts.

Även på kommunal nivå görs viss datainsamling när det gäller cykling. Flera kommuner har redovisat en ökning. Sålunda anges antalet cyklister i t.ex. Stockholm ha ökat med 140 % under de senaste fyra åren. På vintern minskar antalet med 30–40 %. Som en jämförelse kan nämnas att andelen cyklister i Köpenhamn enligt uppgift är 16 %.

Myndigheter, organisationer m.m.

Myndigheter

Trafikverket har som ett mål att antalet cyklister ska öka. Verket samarbetar därför med kommuner och andra aktörer om åtgärder som leder till ökad och säker cykeltrafik. En uppgift är att informera om lagar och andra regler som rör cykling. Trafikverket ansvarar också för frågor som särskilt rör möjligheterna att ta med cykeln på tåg och i annan kollektivtrafik.

Den Nationella strategin för ökad och säker cykeltrafik har förts över från dåvarande Vägverket till Trafikverket. I strategin, som utformades 2000, uppställs två övergripande mål:

- Cykeltrafiken ska bli säkrare.
- Cykeltrafikens andel av resorna ska öka.

För att nå dessa mål krävs satsningar på cykeltrafiken i kombination med en medveten samhällsplanering. Fem insatsområden anges som särskilt viktiga, nämligen infrastruktur, organisation, kunskapsuppbyggnad, kommunikation och uppföljning. Efter en uppföljning av cykelstrategin 2006 gjordes bedömningen att den – med vissa ändringar – var relevant också för det fortsatta arbetet.

Även funktionen med en nationell cykelsamordnare respektive Nationella planeringsrådet för cykelfrågor ligger numera inom Trafikverkets ansvarsområde; rådet är sammansatt av företrädare för Trafikverket, Transportstyrelsen, Naturvårdsverket, Boverket, Tillväxtverket, Folkhälsoinstitutet, Sveriges Kommuner och Landsting (SKL), Region Halland samt vissa cykelorganisationer.

Transportstyrelsen ansvarar för regelutformning, tillståndsgivning och kontroll av att reglerna följs. Styrelsen genomför även analyser av vägtrafiken och tillhandahåller information om personskador och olyckor i vägtransport-systemet, bl.a. genom skade- och olycksdataverksamheten som förvaltar och utvecklar informationssystemet Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition).

Trafikanalys har till huvuduppgift att, med utgångspunkt i de transportpolitiska målen, utvärdera och analysera samt redovisa effekter av föreslagna och genomförda åtgärder inom transportområdet. Vidare ska myndigheten ansvara för att samla in, sammanställa och sprida statistik på transportområdet. Bland annat ska Trafikanalys svara för resvane- och varuflödesundersökningar, göra regelbundna beskrivningar av utvecklingen inom transportområdet och kontinuerligt följa Trafikverkets arbete med att utveckla modeller för samhällsekonomiska analyser.

Regionala och lokala organ

Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) ger ut skrifter om planering för cykeltrafik, t.ex. Trafik för en attraktiv stad – Trast (2007) och Cykel i medvind (2008). En GCM-handbok (gång, cykel, moped) publicerades

2010 med syftet att skapa ett samlat dokument om gång-, cykel- och mopedtrafik som stöd för planerare och projektörer vid planering, detaljutformning, drift och underhåll. Inom SKL har vidare ett cykelnätverk etablerats för erfarenhets- och kunskapsutbyte, som riktar sig till kommuner och andra intressenter på cykelområdet.

I många kommuner finns inom förvaltningen en person med särskilt ansvar för cykelfrågor.

Cykelorganisationer

I Sverige finns flera cykelorganisationer. Bland dessa kan följande nämnas.

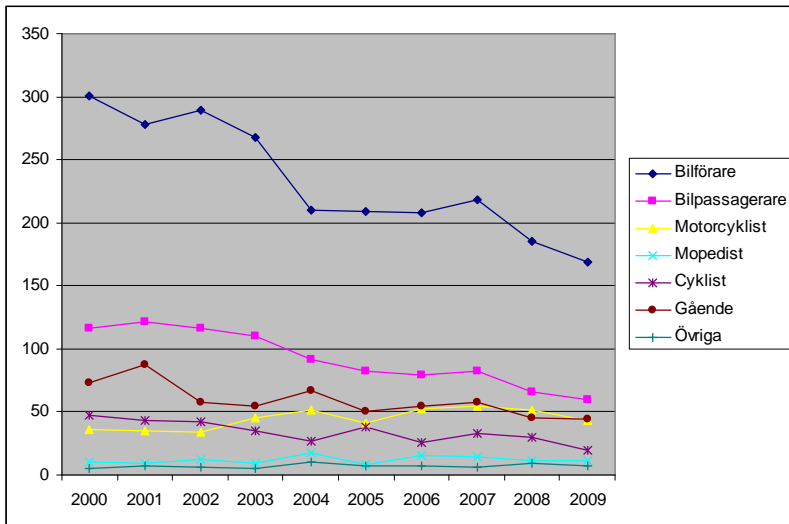
Cykelfrämjandet har som mål att göra Sverige till en verklig cykelnation. Arbetet bedrivs såväl lokalt som på riksnivå med syfte att främja cykling för att uppnå bättre miljö och hälsa och för att få en säker trafikmiljö i hela landet. Vidare arbetar man aktivt med cykelturism, bl.a. genom att ge tips om lämpliga resmål och cykelturer.

Svenska cykelsällskapet (SCS) är en ideell organisation som verkar för att cyklandet ska öka. Organisationen står bakom många kartverk för cyklister, för turism, rekreation och vardag. Några exempel är cykelatlas över Storstockholm och Storgöteborg samt ett flertal kartor över cykelleder. Vidare inventerar och kvalitetsbedömer SCS kontinuerligt alla kartor, leder, cykelpaket och turförslag i Sverige.

Svensk Cykling är en branschorganisation för Sveriges cykelfackhandlare, tillverkare och importörer. Syftet är att få fler svenskar att cykla oftare. Organisationen arbetar med marknadsföring, information och opinionsbildning för att stegvis utveckla cyklingen till en ny folkrörelse.

Olycksutvecklingen för cyklister

Generellt är cyklister en trafikantgrupp som är mycket utsatt. Skaderisken för cyklister per tillryggalagd sträcka har beräknats till nio gånger högre än för biltrafikanter. Cyklister utgör en större andel av det totala antalet trafikskadade än av det totala antalet trafikdödade. Antalet omkomna i cykelolyckor brukar uppgå till omkring 30 personer varje år. Under 2010 uppgick antalet till 28 personer enligt preliminär statistik över polisrapporterade olyckor. Antalet svårt skadade cyklister uppgick till 269 personer samma år.

Diagram 2. Omkomna per trafikantkategori 2000–2009

Källa: Trafikverket.

När det gäller den officiella skadestatistiken finns emellertid vissa brister. Mörkertalet är stort eftersom många av cyklisterna uppsöker sjukvården utan att först ha varit i kontakt med polisen. Därför finns ett kompletterande system, Strada (se i det föregående), som bygger på uppgifter om sjukhusbesök.

Statens väg- och trafikforskningsinstitut (VTI) publicerade 2009 en undersökning om skadade cyklistar inom ramen för projektet Tema Cykel (VTI rapport 644). Den är baserad på uppgifter om sjukvårdsregistrerade skadade i Stradasystemet. Det totala antalet skadefall uppgick till 17 989 och gällde cyklistar som skadats i trafikmiljö. Syftet var att detaljbeskriva olycks- och skadesituationen för cyklisterna. Resultatet visade att risken att som cyklist komma till skada i trafiken är tämligen lika för män och kvinnor. Högst skaderisk har de yngsta och äldsta åldersgrupperna. Singelolyckor dominerar statistiken med 72 % av skadefallen. Därefter kommer olyckor mellan cyklistar och motorfordon, som ligger bakom 17 % av skadefallen. På tredje plats kommer olyckor mellan cyklistar, som står för 8 % av skadefallen. I rapporten analyseras vidare vilka orsaker som ligger bakom olycksfallen, såsom försämrat väggrepp, påkörning av trottoarkant eller liknande och alkoholpåverkan. När det gäller den allra yngsta åldersgruppen (0–6 år) var den dominerande orsaken till olyckan att barnets fot kommit in i cykelhjulet. Föremål, såsom en kasse eller en kroppsdel, som kommit in i cykelhjulet var generellt en frekvent förekommande olycksorsak.

Forskning om cykling m.m.

Transportforskningsutredningen (N 2009:13), har överlämnat dels betänkandet Gemensamt ansvar och gränsöverstigande samarbete inom transportforskningen (SOU 2010:27), dels betänkandet Mer innovation ur transportforskning (SOU 2010:74). Syftet med förslagen är att transportforsknings- och innovationssystemet i ännu större omfattning ska bidra till uppfyllelsen av de transportpolitiska målen. Målet är också att skapa snabbare utveckling, introduktion och spridning av nya eller förbättrade produkter, tjänster och service inom transportsektorn och därmed även öka bidraget till de näringspolitiska målen, att stärka den svenska konkurrenskraften och att skapa förutsättningar för fler jobb i fler och växande företag.

Forskning specifikt om cykling innefattar en rad olika discipliner och bedrivs vid olika lärosäten och forskningsinstitut. I det följande lämnas några exempel på aktuella forskningsområden.

VTI

Inom VTI bedrivs forskning om vad som styr folks resvanor och om åtgärder för att öka cykeltrafiken och effekterna av olika åtgärder.

Vid Transportforum – en konferens som årligen anordnas av VTI – i januari 2011 diskuterades ett antal forskningsrapporter om cykling och cykelåtgärder, däribland följande.

- Cykelstaden – designmetoder för cykelfrämjande stadsmiljöer av Lovisa Kihlberg, White arkitekter AB
- Systematisk utvärdering ("Systematic review") av cykling i städer av Kerstin Robertson, VTI
- Cykelplanering – en jämförande studie om planering och makt av Till Koglin, LTH
- CyCity – från bilstad till cykelstad: svensk forskningssatsning av Michael Koucky, Koucky & Partners AB
- Cykelfrämjandets Kommunvelometer 2010 – en granskning av hur cykling prioriteras av Caroline Mattsson, Koucky & Partners AB
- Mätmetod för cykelanvändandet på cykelbanor i Göteborg av Karin Björklind, Göteborgs stad
- Mått och mätmetoder för uppföljning av cykeltrafik – lokal resvaneundersökning av Annika Nilsson, Trivector Traffic AB
- Mått och mätmetoder för uppföljning av cykeltrafik – räkning i slumpmässigt utvalda punkter av Maria Varedian och Jenny Eriksson, Vectura
- Cyklistanpassad drift- och underhållsstandard av Anna Niska, VTI
- Cykling och gående vid större vägar av Jutta Pauna, Ramböll AB

GIH

Inom Gymnastik- och idrottshögskolan (GIH) bedrivs forskning som i vissa fall berör cyklingen och dess betydelse för folkhälsan m.m. Studier görs av preventiva effekter på ett brett spektrum av sjukdomar, som kan

relateras till regelbunden fysisk aktivitet, inklusive cykling, hos ungdomar och vuxna. Perspektivet är tvärvetenskapligt och omfattar sociologi, beteendevetenskap, medicin och fysiologi. En speciellt inriktning är studier om cykeln som färdmedel för transporter till och från skola och arbete och på fritiden.

Lunds universitet

Inom ramprojektet Hållbar attraktiv stad (Hasta) bedrivs forskning om kvaliteter och problem i stadens trafik med utgångspunkt i ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet. Ett av de tre projekten är Gående och cyklande i staden. Bland annat undersöks det om en förbättring av identifierade faktorer och kvaliteter skulle leda till ökat cyklande och gående. Med utgångspunkt i insamlade data ska forskningen utmynna i demonstrationsförsök som avser olika planeringsåtgärder, förändrad fysisk utformning och olika påverkansmetoder. Hasta finansieras av Vinnova, SKL och Trafikverket (Skyltfonden).

Metodutveckling för planering och uppföljning av cykelåtgärder

Samhällsekonomisk kalkylering av cykelåtgärder

Statens naturvårdsverk konstaterade i rapporten Den samhällsekonomiska nyttan av cykeltrafikåtgärder – Förbättrat beslutsunderlag (Rapport 5456, april 2005) att traditionella metoder för beräkning av väginvesteringar inte tar hänsyn till en rad cykelspecifika faktorer, såsom

- efterfrågeförändringar
- betalningsviljan för bekvämlighetsförbättringar
- möjligheten att i praktiken åstadkomma förbättringar av folkhälsan
- trafiksäkerhetseffekter av cykelvägar och förbättrade korsningspunkter
- restidsvärdering för cykeltrafik.

Inför åtgärdsplaneringen 2010 lät dåvarande Vägverket utveckla metoden för nytto- och kostnadsberäkning så att även cykelspecifika faktorer beaktas vid investeringar. Cykelåtgärder visade sig då få betydligt högre nytto- och kostnadskvoter jämfört med resultatet vid beräkning med konventionella metoder för väginvesteringar. Detta nya verktyg, benämnt Cykalk, utvecklas löpande, t.ex. med avseende på verifiering av indata.

Uppföljning av cykelåtgärder och cykeltrafik

Inom VTI har ett projekt om s.k. cykelbokslut bedrivits. Ett underlag togs fram av dåvarande Vägverket (Region Mitt) som under 2009 utvecklade ett cykelbokslut för regionen. I arbetet ingick att utveckla en arbetsmetod med relevanta jämförelse- och nyckeltal samt en första inventering av nuläget i regionen. I presentationen av projektet berörs frågeställningen och

svårigheterna med ett regionalt cykelbokslut, och man visar resultaten från en första användning av metoden samt jämförande nyckeltal från andra länder.

Persontransportforum

I maj 2010 inrättade regeringen ett rådgivande organ, Persontransportforum, där erfarenheter ska utbytas mellan regeringen och företrädare för olika samhällsområden, personer med resenärs-, operatörs- och utvecklingsperspektiv. Forumet leds av infrastrukturministern. Forumet ska handla om persontransporter och det ska gälla alla slags resor, hela resan och oavsett om färdstället är buss, tåg, bil, båt, flygplan, cykel eller till fots.

Propositioner och en skrivelse med anknytning till cykling

Propositionen En ny transportpolitisk målstruktur

Riksdagen godkände våren 2009 regeringens förslag om transportpolitikens övergripande mål. Samtidigt godkändes (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14)

- dels *funktionsmålet* om tillgänglighet
- dels *hänsynsmålet* om säkerhet, miljö och hälsa.

Enligt vad som anfördes i propositionen ska förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras så att de utgör de mest attraktiva färdmedlen i allt fler situationer. Inte minst när det gäller korta resor är gång och cykel goda alternativ. För detta talar inte bara tillgänglighets- och valfrihetsskäl utan även klimat- och hälsoskäl. Transportpolitiken ska göra klimatsmarta val attraktiva och tillgängliga.

Propositionen Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt 2008

Regeringen lade hösten 2008 fram propositionen Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt, den s.k. infrastrukturpropositionen (prop. 2008/09:35). I denna finns ett avsnitt om åtgärder för ökad cykeltrafik. Regeringen framhöll inledningsvis att flera samhällsmål tillgodoses genom ett ökat resande med cykel, såsom minskad negativ miljöpåverkan, minskad trängsel och positiva effekter på folkhälsan och möjligheter till ett utvecklat näringsliv genom turistcykling.

Vidare konstaterade regeringen att cyklingens andel av det totala trafikarbetet har minskat, detta trots riksdagens uttalade mål om en ökad andel. Mot den bakgrunden behövs insatser på flera områden, framhölls det. Dessutom krävs ett väl fungerande samarbete på nationell, regional och lokal nivå. Regeringen sade sig ha för avsikt att överväga insatser för ökad cykling i den kommande åtgärdsplaneringen.

Skrivelsen Åtgärder i trafikens infrastruktur 2011

I skrivelsen lämnade regeringen en redogörelse för åtgärdsplaneringen som lett fram till fastställelse av en nationell plan för transportsystemet 2010–2021 och fastställelse av ekonomiska ramar för länsplaner för regional transportinfrastruktur 2010–2021.

I länsplanerna är det ökat fokus på cykel. För att öka andelen gång- och cykelresor ska åtgärder motsvarande nära 3,3 miljarder kronor. Merparten, 2,3 miljarder kronor, ingår i länsplanerna och resterande i den nationella planen. Åtgärderna innebär bl.a. nya cykelvägar längs statliga vägar, statsbidrag till kommunala vägar, skyltningsåtgärder och cykelparkeringar.

Budgetpropositionen för 2011

Mål och resultat

I budgetpropositionen för 2011 (prop. 2010/11:1 utg. område 22 Kommunikationer) redovisades resultatet av måluppfyllelsen av såväl funktionsmålet som hänsynsmålet.

Funktionsmålet – tillgänglighet

I fråga om *medborgarnas resor* är preciseringen av målet att medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.

Vägverket genomförde under 2009 åtgärder inom bl.a. investering i gång- och cykelbana samt mitträckesväg, vägtrafikledning samt drift och underhåll för att öka tillförlitligheten, tryggheten och bekvämligheten för trafikanterna.

Beträffande *kollektivtrafik, gång och cykel* är preciseringen av målet förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.

Som resultat redovisas att flera åtgärder har genomförts för att förbättra förutsättningarna för att välja gång- och cykeltrafik. Under 2009 byggdes bl.a. 150 km nya gång- och cykelvägar och 14 planskilda korsningar för gång- och cykeltrafik.

Vidare anges att antalet järnvägsföretag och trafikhuvudmän som tillåter att cykel tas med på tåget har ökat från 12 till 13 under året.

Hänsynsmålet – säkerhet, miljö och hälsa

I fråga om *trafiksäkerhet* sägs att förutsättningar och behov hos olika grupper genomgående ska beaktas, och de mest utsatta gruppernas behov av trafiksäkerhet bör vara normgivande vid utformning av vägtransportsystemet. Oskyddade trafikanter bör i detta sammanhang ges särskild uppmärksamhet. Risken att omkomma eller skadas allvarligt är väsentligt högre för trafikanter på cykel, motorcykel och moped jämfört med dem som sitter i ett fordon. Detta faktum är en stor utmaning i trafiksäkerhetsarbetet och kommer att kräva att fortsatta åtgärder identifieras och vidtas.

Politikens inriktning

Enligt regeringens mening är det viktigt att förstärka cykelresandets roll som en naturlig del i planeringen av transportsystemet, inte bara ur ett lokalt perspektiv utan även ett regionalt och nationellt perspektiv. Cykeln ska vara ett attraktivt alternativ för en del av eller hela resan. Cykling är också viktigt ur ett turist- och hälsoperspektiv. Investeringar i cykelvägar för turism förbättrar även förutsättningarna för arbets- och skolpendling m.m. Hälsa genom ökad fysisk aktivitet är en ny dimension i transportpolitiken och där har cyklingen en nyckelroll. Att minska antalet dödade och allvarligt skadade i cykelrelaterade olyckor är en särskild utmaning mot bakgrund av den stora andelen av skadorna och ambitionen att öka cyklingen. Av de ca 5 200 som skadades allvarligt i vägtrafiken 2009 var ca 1 900 cyklister.

För att åstadkomma en ökad och säker cykling krävs insatser inom en rad områden såsom infrastruktur, planering och utformning av trafikmiljöer, uppföljning, regler och vägvisning, organisation och samverkan, kunskapsuppbyggnad samt kommunikation. För att ge ännu mera kraft till arbetet har regeringen gett Trafikverket och Transportstyrelsen i uppdrag att i samråd med kommuner, berörda myndigheter och organisationer utarbeta en strategi och en handlingsplan för ökad och säker cykling.

Regeringen har även tillkallat en utredare för att se över det regelverk som hanterar förutsättningarna för cykling.

Utskottets överväganden

Mål och utgångspunkter

Mål och övergripande utgångspunkter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen. Utskottet hänvisar till att regeringen tagit initiativ till en översyn av de regler som påverkar förutsättningarna för att cykla och till utarbetande av en strategi och en handlingsplan för ökad och säker cykling.

Jämför reservationerna 1 (S, V) och 2 (MP).

Motionerna

Stina Bergström m.fl. (MP) efterlyser i motion 2010/11:T504 en uppdatering och ett genomförande av de åtgärder som har föreslagits i den nationella cykelstrategin (*yrkande 4*).

Dessutom bör detaljerade och mätbara mål för cyklingen införas. Syftet är att cyklingen ska öka. Detta bör införas i regleringsbrevet för Trafikverket liksom krav på åiterrapportering av måluppfyllelsen (*yrkande 10*). Sålunda bör riksdagen fastställa mål om att 50 % av arbetspendlingen i tätorter ska göras med cykel senast 2020 (*yrkande 5*), att 25 % av antalet persontransporter ska göras med cykel senast 2020 (*yrkande 6*), att antalet allvarligt skadade cyklisterna ska mer än halveras jämfört med i dag senast 2020 (*yrkande 7*) och att minst 80 % av landets cyklisterna ska känna sig trygga i trafiken senast 2020 (*yrkande 8*).

Ytterligare ett motionsförslag är att kommuner och myndigheter ska införa cykelbokslut för att visa hur mycket av resurserna som används till cykelåtgärder är (*yrkande 9*).

Enligt vad som sägs i motionen bör staten bidra till finansieringen av kommunala satsningar på urban kollektivtrafik och cykel med 9 miljarder kronor fram till 2021 (*yrkande 11*).

I motion 2010/11:T306 av *Nina Lundström (FP)* hävdas att det finns ett behov av åtgärder för förbättrade villkor för cykeltrafiken och cyklingen. Cykelturism växer runt om i världen, påpekar motionären. För att främja besöksnäringen i Sverige behövs det bl.a. bättre information, lättillgängligt kartmaterial, skyltning av nationella cykelleder, upprustning av cykelstråk, ökad säkerhet på vägar med blandad trafik som saknar cykelbanor samt vägunderhåll som tar hänsyn till cyklisternas intresse av framkomlighet. Vissa regler bör ändras för att underlätta för cyklisterna. Berörda verk bör tillsammans med turistorganisationer utveckla en handlingsplan för ökad

cykling. Även länsstyrelserna och kommunerna bör vara aktiva, menar hon. Motionären anser att det finns många länder att lära av såsom Danmark, Holland och Tyskland.

Tidigare behandling

Trafikutskottets betänkande 2009/10:TU14

Vid sin behandling våren 2010 av motionsförslag om mål och övergripande utgångspunkter för cykling påminde utskottet om att riksdagen dels hade ställt sig bakom regeringens förslag om en ny transportpolitisk målstruktur, dels – vid ett flertal tillfällen – hade slagit fast att transportsystemet behöver ställas om för att bli klimatteffektivt och konkurrenskraftigt.

Utskottet sade sig i stort dela den uppfattning som förts fram i de då behandlade motionerna. Samtidigt underströk utskottet att cykel frågor i hög grad varit föremål för överväganden på i första hand lokal nivå. Utskottet ansåg emellertid att det är viktigt att stärka cykelns roll som transportmedel och därmed som en naturlig del av planeringen av transportsystemet även regionalt och nationellt. Cykeln ska alltså kunna ses som ett attraktivt alternativ för en del av eller hela resan. Utskottet framhöll att det – för att åstadkomma detta – krävs insatser inom olika områden, såsom infrastrukturåtgärder, planering och uppföljning, regler och vägvisning, organisation och samverkan, kunskapsuppbyggnad samt kommunikation. Cykelns roll bör också kunna hävdas genom medveten stadsplanering. Det handlar således om en kombination av ekonomiska och andra styrmedel och åtgärder, baserade på gedigna och aktuella data om cykeltrafik och cykelinfrastruktur.

I detta sammanhang påminde utskottet om de transportpolitiska principer som riksdagen slog fast våren 1998 (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10) och sedan har bekräftat vid ett flertal tillfällen. Dessa var i sin tur en utveckling av de principer som riksdagen hade fastställt redan i 1988 års transportpolitiska beslut. I den sistnämnda propositionen, Transportpolitik för en hållbar utveckling, hade regeringen anfört följande.

För att de transportpolitiska målen ska uppnås krävs att de olika aktörerna inom transportsektorn förmås att långsiktigt och konsekvent handla på ett sådant sätt att utvecklingen styrs mot målen. Ett antal principer måste slås fast som ytterligare preciserar målen och som också innebär att målen konkretiseras med utgångspunkt från transportkonsumenternas och transportproducenternas agerande. De transportpolitiska principerna skulle vara följande.

Transportkonsumenterna ska ha så stor valfrihet som möjligt att inom ramen för det befintliga transportutbudet själva avgöra hur de skall ordna sina transporter. Samverkan mellan olika transportmedel och trafikslag skall stärkas. Sektorstänkandet måste överges till förmån för samverkan mellan trafikslagen. En effektiv konkurrens mellan olika trafikutövare och transportalternativ skall främjas. Beslut om transportproduktion skall ske i så decentraliserade former som möjligt.

Med hänvisning till bl.a. principen om decentraliserat beslutsfattande ansåg utskottet att frågan om mer preciserade mål för cykling bör ligga hos kommuner och regioner, inte minst på grund av de skilda förutsättningar för cykling som råder i olika delar av landet. Utskottet menade också att det finns bättre förutsättningar i detta avseende genom den förstärkta behandlingen av cykelfrågorna som genomförts på dåvarande Vägverket i form av bl.a. en nationell cykelsamordnare och ett nationellt planeringsråd för cykelfrågor.

Sammantaget, framhöll utskottet, ger detta möjligheter till en mer organiserad samverkan mellan lokala beslutsorgan för kunskapsuppbbyggnad och erfarenhetsutbyte med ”best practice” och ”benchmarking” som viktiga inslag. Utskottet sade sig ha noterat de många kampanjer och projekt i övrigt som genomförts eller pågår på olika håll i Sverige. Enligt utskottets uppfattning fanns det en stor potential för spridning av sådana goda initiativ genom t.ex. den nationella cykelsamordnaren och SKL:s cykelnätverk. Likaså bidrar forskningen om cykling i hög grad till uppbbyggnad och spridning av kunskap på området.

Sammanfattningsvis konstaterade utskottet att cykelfrågorna hade getts en ökad prioritet i olika avseenden under senare år och att många av de initiativ som tidigare har funnits i olika politiska och andra dokument är realiserade eller på god väg att bli det. Utskottet underströk dock vikten av en än högre ambitionsnivå och ytterligare initiativ – på såväl nationell som regional och lokal nivå – för att utvecklingen ska ta fart och målet om en ökad andel cykeltrafik nås i närtid. Med hänsyn till den vikt som utskottet sade sig fästa vid frågan, förutsatte utskottet en fördjupad uppföljning av cykeltrafikens förbättringar och fortsatta utveckling inom ramen för den årliga mål- och resultatuppföljningen på transportområdet. Utskottet förutsatte vidare att om inte cykeltrafikens möjligheter förbättras i tillräcklig grad, bör regeringen överväga ytterligare initiativ i frågan.

Mot den angivna bakgrunden var utskottet inte vid denna tidpunkt berett att ta något initiativ i ärendet och avstyrkte därmed motionerna. Enligt utskottets mening förutsattes dock flera yrkanden bli tillgodosedda genom det arbete som Trafikverket skulle ta över ansvaret för och genom vad utskottet har anfört.

Trafikutskottets betänkande 2010/11:TU1

Även vid behandlingen av budgetpropositionen för 2011 berördes cykelfrågor. Utskottet framhöll vikten av att förstärka cykelresandet och dess roll som en naturlig del i planeringen av transportsystemet, inte bara ur ett lokalt utan även ett regionalt och nationellt perspektiv. I sammanhanget upprepade utskottet att det – för att åstadkomma en ökad och säker cykling – krävs insatser inom en rad områden, såsom infrastruktur, planering och utformning av trafikmiljöer, uppföljning, regler och vägvisning, organi-

sation och samverkan, kunskapsuppbyggnad samt kommunikation. I sammanhanget sade sig utskottet välkomna de initiativ som regeringen redovisat i budgetpropositionen.

Utskottets ställningstagande

I motionerna tas frågor upp som rör mål och utgångspunkter för cyklingen. Utskottet instämmer med motionärerna om cyklings många fördelar, främst när det gäller miljö-, hälso- och framkomlighetssynpunkter. Även från ekonomisk utgångspunkt, såväl samhällsekonomisk som privat-ekonomisk, ger cyklingen ett positivt utfall. Det är således i hög grad angeläget att göra det mer attraktivt att cykla.

Inledningsvis vill utskottet återigen understryka att cykelfrågor är föremål för överväganden på i första hand lokal nivå. Liksom tidigare anser utskottet att det är viktigt att stärka cykelns roll som transportmedel och därmed som en naturlig del av planeringen av transportsystemet även regionalt och nationellt. Cykeln ska alltså kunna ses som ett attraktivt alternativ för en del av eller hela resan. Utskottet vidhåller även i övrigt de synpunkter och argument för ökad och säker cykling som framfördes i betänkandet om cykelfrågor våren 2010.

Utskottet konstaterar nu att regeringen i stor utsträckning tagit fasta på vad utskottet uttalade vid denna tidpunkt. Således har – för första gången – planering av cykelinfrastruktur ingått i åtgärdsplaneringen, såväl när det gäller den nationella planen som de regionala planerna, och efter detta har specifika åtgärder innefattats i regeringens fastställelsebeslut den 29 mars 2010.

Mot den nu angivna bakgrunden välkomnar utskottet regeringens initiativ hösten 2010 att tillkalla en särskild utredare, dåvarande regionrådet Kent Johansson, med uppgift att se över de regler som påverkar förutsättningarna för att cykla. Översynen ska syfta till att öka cykeltrafiken och göra den säkrare. I utredningsdirektiven (dir. 2010:93) framhålls att insatser krävs inom en rad områden, däribland reglering, infrastruktur, samverkan eller samspel samt kunskapsuppbyggnad och kommunikation. I första hand bör utredaren se över de bestämmelser som reglerar planering och utformning av trafikmiljön samt trafikreglerna för cykeltrafik. Vidare bör han se över de regler och andra förutsättningar som påverkar cykelparkering och möjligheten att ta med cykel på tåg och buss. Uppdraget kan dock – om utredaren finner det relevant – även omfatta andra regler och förutsättningar som är viktiga i detta sammanhang. Uppdraget ska redovisas senast den 1 maj 2012.

Ytterligare ett initiativ från regeringens sida är det uppdrag som hösten 2010 gavs till Trafikverket att i samarbete med Transportstyrelsen och i samråd med Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) m.fl. utarbeta en strategi och en handlingsplan för ökad och säker cykling. En delredovisning överlämnades till regeringen den 1 april 2011. I promemorian

beskrivs insatsområden för arbetet under resterande del av 2011. Varje insatsområde har sin grund i en nulägesbeskrivning och en problembild. Problembilden utgår från vad som är viktigt att åstadkomma för att uppnå de transportpolitiska målen när det gäller tillgänglighet, säker trafik och hälsa. För varje insatsområde presenteras en eller flera preliminära inriktningar. Dessa inriktningar kommer att kompletteras i takt med att strategin växer fram. Arbetet med den nationella strategin kommer inte att omfatta den reglering som omfattas av den tillkallade utredarens uppdrag; i övrigt görs en koordinering så att de båda utredningarna stöder men inte överlappar varandra. Slutredovisningen av strategin avses bli presenterad senast den 1 december 2011.

I sammanhanget vill utskottet peka på den forskningsöversikt som tagits fram på uppdrag av civilutskottet, trafikutskottet samt miljö- och jordbruksutskottet i riksdagen, och som handlar om hur hållbara och klimatsmarta städer kan se ut i framtiden. Rapporten Hållbara städer – med fokus på transporter, boende och grönområden (2010/11:RFR3) presenterades i mars 2011 i anslutning till ett seminarium i ämnet i riksdagen. Cykeltrafik lyfts fram som allt viktigare för att åstadkomma hållbara städer.

Sammanfattningsvis finner utskottet att regeringen – genom de nu redovisade initiativen – har tagit ett kraftfullt och brett grepp om cykelfrågorna, bl.a. i fråga om mål och utgångspunkter. Utskottet anser därmed att förslagen i de här behandlade motionerna är eller kommer att bli tillgodosedda i väsentliga delar. De avstyrks följaktligen.

Åtgärder i trafikens infrastruktur för cykling

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen. Det hänvisas till att cykelåtgärder numera ingår i den nationella åtgärdsplanen och till pågående utredningar.

Jämför reservationerna 3 (S), 4 (MP) och 5 (V).

Motionerna

I motion 2010/11:T504 av *Stina Bergström m.fl. (MP)* anfördes att Trafikverket – i samband med den påbörjade investeringen av vägar med mitt-räcken – bör se till att alla vägar som tidigare haft, eller som bör ha, goda cykelmöjligheter nu tillförsäkras cykelväg eller motsvarande för att skapa en trygk och säker cykelmiljö (*yrkande 30*).

Motionärerna begär dessutom att regeringen i regleringsbrevet för Trafikverket tydliggör att cykelbanor ska ha hårdgjord yta men inte behöva dimensioneras för att klara 12 ton (*yrkande 19*).

Fler skulle välja att cykla om samhället satsade på ökad framkomlighet för cyklisterna, heter det i motion 2010/11:T201 av *Caroline Szyber (KD)*. Cyklandet ökar i vissa delar av landet, vilket indikerar att fler vill använda cykeln som transportmedel. Sverige har nu ett gyllene tillfälle att etablera sig som ett ledande cykelland, anför motionären vidare. Det är således av stor vikt att regeringen ser över planeringen av infrastrukturen för cykling för att stimulera de positiva effekter som den har på miljö, folkhälsa och trafikträngsel.

I motion 2010/11:N413 av *Marie Granlund m.fl. (S)*: framhåller att investeringar i cykelvägar ger goda förutsättningar att kunna locka många turister från andra länder. I Skåne är säsongen lång för cykling, påpekar motionärerna som anser att cykelvägar bör byggas ut för upplevelsens, miljöns och säkerhetens skull (*yrkande 5*).

Kompletterande uppgifter

Trafikverket har genomfört ett olika åtgärder för att förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel ska förbättras.

Under 2009 och 2010 har Trafikverket byggt sammanlagt 233 km nya gång- och cykelvägar. I Skåne har ett flertal cykelvägar byggts för att knyta samman ett antal mindre orter. Därigenom har de oskyddade trafikanterna fått bättre förutsättningar att pendla till den större orten, och skolbarn har fått ökad möjlighet att själva ta sig till skolan.

Vidare har ett cykelstråk mellan Visby och Lummelunda och ett projekt som ska knyta samman Sigtuna och Sollentuna inletts.

När det särskilt gäller turistleder för cykel kan konstateras att Kattegattsleden ingår i Nationell plan för transportsystemet 2010–2021, och 40 miljoner kronor har avsatts till leden. Färdig kommer Kattegattsleden att vara en bilfri, 30 mil lång sträcka mellan Helsingborg och Göteborg. Etappen Varberg–Båstad planeras vara klar 2011. Enligt beräkningar kan den färdiga leden generera 140 miljoner kronor i omsättning och 125 arbetstillfällen.

För Sydostleden mellan Simrishamn och Växjö har en fördjupad förstudie genomförts under 2010, i vilken även bl.a. näringslivets behov har inventerats.

I samband med utbyggnaden av en ny vägförbindelse mellan Ödeshög och Motala har Trafikverkets samarbete med regionförbundet Östsam bidragit till att göra området attraktivt för cykelturism. Trafikverket och regionförbundet driver även utvecklingen av en cykelled längs Göta kanal för cykelturism.

Tidigare behandling

Infrastrukturpropositionen

I propositionen Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt (prop. 2008/09:35) anförde regeringen följande om infrastruktur m.m. för cykeltrafik.

Enligt regeringens bedömning är den enskilt viktigaste åtgärden för att öka cykelresandet att åstadkomma förbättrad *infrastruktur för cyklister*. Såväl utländska som inhemska erfarenheter visar att det finns en stor latent efterfrågan som frigörs när människor får tillgång till bilfria cykelvägar. Erfarenheter från Stockholms innerstad förstärker också hypotesen att cykelinfrastruktur är avgörande för efterfrågeförändringen, framhölls det.

Cyklister utanför tätorter – men även inom dem – löper en många gånger högre risk att råka ut för en trafikskada än bilister. Förbättrad säkerhet för dem som redan cyklar är således ett skäl att investera i cykelvägar samtidigt som det kommer att innebära fler cyklister, anfördes det. Säkerheten kan behöva förbättras både på vägsträckor och i korsningar. Denna problematik gäller även för gående utanför tätort. Nya cykelvägar i detta sammanhang innebär därför även en förbättrad tillgänglighet och säkerhet för gående, då dessa vägar naturligt kan delas. Regeringen påpekade att separata cykelvägar också innebär att motortrafiken får bättre säkerhet och standard.

När det gäller *planering och uppföljning* framhölls vikten av ett enhetligt och väl underbyggt sätt att ta fram samhällsekonomiska kalkyler för investeringar i cykelinfrastruktur. För att få ut störst effekt av investeringar i en mer systematisk utbyggnad av cykelinfrastrukturen föreslogs att medel till en början skulle prioriteras till sträckor mellan närliggande tätorter med många invånare. Detta är ett viktigt skäl till behovet av en viss styrning av medel till statlig cykelinfrastruktur, betonade regeringen. Utbyggnaden av cykelinfrastruktur längs det nationella och regionala vägnätet bör systematiseras och intensifieras i syfte att göra cykeln till ett attraktivt alternativ även utanför tätorter. En förutsättning angavs dock vara att åtgärden är samhällsekonomiskt motiverad. Slutligen ansåg regeringen att medel för cykelinfrastruktur bör redovisas särskilt och följas upp i såväl de nationella som de regionala planerna.

Betänkande 2009/11:TU14

Våren 2010 behandlade riksdagen motsvarande motionsförslag om cykelåtgärder för infrastruktur. Utskottet avstyrkte samtliga motionsförslag, några av dem med hänvisning till att de skulle kunna komma bli tillgodosedda genom vad utskottet anförde.

När det gällde *åtgärder i trafikens infrastruktur för cykel* påminde utskottet om att det vid flera tillfällen tidigare framhållit förbättrad infrastruktur för cykling som den enskilt viktigaste åtgärden för att nå målet om ökad cykelandel av resandet. Det är också angeläget att kopplingar mellan

vägar, järnvägar, sjövägar, luftvägar, cykel- och gångvägar, parkeringsplatser och stationer samt terminaler blir tydliga, framhölls det. Enligt utskottets mening var ett trafikslagsövergripande synsätt av stort värde för planeringen av sådana kopplingar mellan olika slags transportinfrastrukturer.

Utskottet instämde i vad motionärerna anförde om att ny cykelinfrastruktur måste beaktas tidigt i planeringsprocessen. För den befintliga infrastrukturen för cykling är det samtidigt angeläget att s.k. felande länkar åtgärdas.

När det särskilt gällde frågan om *vägar med mitträcken (två-plus-ettvägar)* och behovet av kompensation för de möjligheter till cykeltrafik som försvunnit genom de omfattande ombyggnaderna till sådana vägar hänvisade utskottet till statsrådet Åsa Torstenssons svar på en interpellation i ämnet och till dåvarande Vägverkets påbörjade inventering av vägar med mitträcken. Utskottet förutsatte vidare att ökad uppmärksamhet skulle riktas mot åtgärder i trafikens infrastruktur inom ramen för de fortsatta resultatuppföljningarna för att främja ett ökat cyklande i samhället.

Utskottet påminde också om pågående arbete med *cykelleder* och slog samtidigt fast att cykeln har fått en roll i omställningen mot ett långsiktigt hållbart transportsystem, som markerads i olika trafikpolitiska beslut. Därför är det viktigt att cykelinfrastrukturen följer med i denna utveckling, särskilt från säkerhetssynpunkt. Utöver detta framhöll utskottet dåvarande Vägverkets arbete med att utveckla en metod för säkerhetsklassning av cykelleder och annan cykelinfrastruktur, vilken går under benämningen Bike RAP (motsvarande Euro RAP). Säkerhetsklassningen är tänkt att ge vägghållare, producenter av cykelturistleder, finansärer och cyklister ett underlag för att bedöma säkerheten hos cykelinfrastrukturen. Verksamheten finansieras genom Skyltfonden.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har vid ett antal tidigare tillfällen framhållit förbättrad infrastruktur för cykling som den enskilt viktigaste åtgärden för att nå målet om en ökad cykelandel av resandet.

Det är mot den bakgrunden som utskottet med tillfredsställelse noterar att ett ökat fokus har riktats mot cykling och cykelåtgärder i den åtgärdsplanering som nyligen har genomförts. Det gäller såväl i den trafikslagsövergripande nationella planen för utveckling av transportsystemet som i länsplanerna för regional transportinfrastruktur. Bland de åtgärder som planeras återfinns nya cykelvägar längs statliga vägar, statsbidrag till kommunala cykelvägar, skyltningsåtgärder och cykelparkeringar. Omkring 944 miljoner kronor för cykelåtgärder avses finansiera förslagen enligt den nationella åtgärdsplanen.

I en av motionerna begär man att cykelvägar byggs ut för upplevelsens, miljöns och säkerhetens skull och särskilt Skåne nämns i sammanhanget. Utskottet delar uppfattningen om turismens betydelse och noterar att 40 miljoner kronor finns avsatta i åtgärdsplanen för medfinansiering av Kattegattsleden.

En annan motion tar upp frågan om vägar med mitträcken, s.k. två-plus-ett- och två-plus-två-vägar och de därmed inskränkta möjligheterna till cykling. Utskottet konstaterar att sådana vägar nyligen har inventerats av Trafikverket, som i maj 2010 redovisade rapporten Vardagscyklisters förutsättningar för säker cykling längs två-plus-ett-vägar och två-plus-två-vägar. En bedömning av hur nuvarande cykelinfrastruktur på eller vid sidan om sådana vägar uppfyller vardagscyklisternas behov och cykling-smöjlighet är bland de aspekter som redovisas i rapporten. Inventeringen anses kunna ge grund för att prioritera och åtgärda sådana uppenbara missförhållanden som relativt enkelt kan åtgärdas. Några slutsatser i rapporten är att kraven på och hänsynstagandet till cyklisters behov successivt har blivit mer påtagliga och påträngande. Vidare bör större fokus läggas på att få en bättre cykelvägvisning i samspel med kommunerna. Frågan om två-plus-ett-vägar avses bli genomlyst inom ramen för Trafikverkets regeringsuppdrag att – i samarbete med Transportstyrelsen och i samråd med SKL – ta fram en strategi och handlingsplan för ökad och säker cykling. Slutrapporten avses bli presenterad senast den 1 december 2011.

Som nyss har nämnts har regeringen tillkallat en särskild utredare för att se över de regler som påverkar förutsättningarna för att cykla. Som framgår av direktiven till utredningen kommer infrastrukturfrågor för cykling indirekt att beröras genom att även de bestämmelser som gäller övergripande planering, detaljplanering och utformning av trafikmiljön ses över; också underhåll av cykelinfrastruktur ska ingå i översynen. Bland de perspektiv som anses viktiga i sammanhanget är att cykeln får en förstärkt roll som en naturlig del i planeringen av transportsystemet även från ett regionalt och nationellt perspektiv. Ett annat perspektiv gäller cykling för rekreation och turism – fler attraktiva och bilfria cykelleder kan bl.a. ge betydelsefulla bidrag till lokal utveckling på landsbygden, heter det i direktiven.

Utskottet utgår från att de nu nämnda utredningarna kommer att resultera i åtgärder som innebär en väsentligt förbättrad infrastruktur för cykling. Med hänvisning till vad utskottet har anfört saknas skäl till uttalande från riksdagens sida, varför här behandlade motionsförslag avstyrks.

Barns och ungdomars cykling

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen. Utskottet understryker särskilt vikten av att säkerheten vid skolor och barns och ungdomars skolväg förbättras. Jämför reservationerna 6 (S) och 7 (MP).

Motionerna

Maria Wetterstrand m.fl. (MP) anför i motion 2010/11:So543 att Trafikverket för kommunernas detaljplanering bör utfärda rekommendationer om bilfria zoner kring alla skolor med självklart undantag för funktionshindrade och nödvändiga transporter (*yrkande 14*).

I motion 2010/11:T502 av *Maria Wetterstrand m.fl. (MP)* begär man att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att se till att alla grundskolor har fungerande och trygga gång- och cykelvägar till och från skolan senast 2015 (*yrkande 8*).

Trafikverket bör också ges i uppdrag att ta fram riktlinjer för och samfinansiera viktiga infrastruktursatsningar så att kommunerna kan leva upp till kraven på fungerande och trygga gång- och cykelvägar till och från skolan senast 2015 (*yrkande 9*).

Även i motion 2010/11:T504 av *Stina Bergström m.fl. (MP)* framförs krav på att Trafikverket ges i uppdrag att ta fram en plan för att grundskolor ska ha fungerande och trygga gång- och cykelbanor till och från skolan senast till 2015 (*yrkande 22*).

Utskottets ställningstagande

Såsom utskottet framhöll förra våren då samma eller närbesläktade motionsförslag behandlades (bet. 2009/10:TU14) innebär det förhållandet att man kan förflytta sig med cykel på ett säkert och tryggt sätt att barns och ungdomars rörelsefrihet ökar. Utskottet konstaterade då att många barn saknar en säker och trygg skolväg för gång och cykling och att föräldrar därför ofta väljer att skjutsa barnen med bil, både till och från skolan och i övrigt. Följden har blivit en negativ spiral med en ständigt försämrad trafiksituation med ökade utsläpp av bl.a. koldioxid, partiklar samt buller. Framför allt begränsas barns rörelsefrihet och möjlighet att vara fysiskt aktiva i sin vardagsmiljö, vilket leder till försämrad hälsa. Att kunna förflytta sig med cykel på ett säkert och tryggt sätt innebär också att barns och ungdomars rörelsefrihet ökar, och de får ökad träning i att vara fysiskt aktiva i sin vardagsmiljö. Utskottet underströk särskilt vikten av att säkerheten vid skolor och barns och ungdomars skolväg förbättras. Denna sin uppfattning bekräftade utskottet nyligen i sitt betänkande Trafiksäkerhet (bet. 2010/11:TU18).

För det transportpolitiska funktionsmål som riksdagen fattat beslut om – tillgänglighet – har en precisering gjorts när det gäller barn. Preciseringsen är formulerad så att barns möjlighet att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar. Utskottet har tagit del av Trafikanalys rapport om uppföljning av de transportpolitiska målen (Rapport 2010:1), där myndigheten gör bedömningen att preciseringen inte är uppfylld i tillfredsställande grad, även om trafikverket kunnat redovisa flera viktiga insatser som bidrar till att utvecklingen kan gå i preciseringens riktning. När det specifikt gäller vägtrafiken refererar Trafikanalys till dåvarande Vägverket. För att mäta hur vägtransportsystemet utvecklas med avseende på barnens egen användning, har verket vart tredje år genomfört en nationell enkät där föräldrar får ange om de bedömer att deras barn har en säker skolväg. Mellan 2006 och 2009 ökade andelen föräldrar som anser att skolvägen är säker från 50 % till 55 % . De flesta av insatserna för att öka barns möjligheter att själva resa i vägtransportsystemet handlar om barns skolvägar och om gång- och cykelbanor.

Vid ett flertal tillfällen i det föregående har utskottet haft anledning att återropa den pågående översynen av regler för cykling, som inleddes hösten 2010. I direktiven framhålls att cykeln är viktig, inte minst för barns rörlighet, och det är vidare väsentligt att analysera barns förutsättningar att förstå och tillämpa regler för att man ska främja målet att barn själva ska kunna använda sig av transportsystemet. I detta sammanhang finns det därför även ett behov av att utreda hur utbildning, fortbildning och spridning av befintliga och nya regler för cykeltrafiken kan utvecklas.

Utskottet ser positivt på att frågan om barns cykling tas upp i utredningen. Med hänvisning till vad utskottet nu refererat utgår utskottet från att pågående arbete inom främst Trafikverket och utredningen kommer att resultera i åtgärder som tillgodoser syftet i här behandlade motionsförslag. Utskottet har förtroende för att det konkreta arbetet med barns trafiksäkerhet på ett offensivt sätt bedrivs av de myndigheter som har ansvar för området och överblick över den aktuella situationen. I sammanhanget bör det dock påpekas att konkreta infrastruktursatsningar på gång- och cykelvägar vid skolor primärt är en lokal fråga. Utskottet utgår från att berörda myndigheter och andra organ arbetar offensivt för att göra det mer säkert och attraktivt för barn och ungdomar att gå eller cykla till skolan.

Något särskilt uttalande från riksdagens sida är därmed inte motiverat, varför utskottet avstyrker motionerna i berörda delar.

Underlättande av kombinerade resor med cykel m.m.

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen. Utskottet hänvisar bl.a. till den pågående översynen av förutsättningarna för cykling, som förutsätts behandla frågan om hur man ska kunna åstadkomma en ökning av resor med cykel i kombination med kollektivtrafik. Jämför reservationerna 8 (S) och 9 (MP).

Motionerna

Jernhusen bör få i uppdrag att skapa stöldsäkra och fräscha cykelparkeringar i anslutning till tågstationer, sägs det i motion 2010/11:T502 av Maria Wetterstrand m.fl. (MP) (yrkande 7).

Sina Bergström m.fl. (MP) anför i motion 2010/11:T50 att regeringen bör lägga fram ett förslag om ändring i kollektivtrafiklagen så att det blir obligatoriskt att ställa krav i upphandlingen på att resenärerna ska kunna ta med sig cykel på kollektivtrafikmedel. En förutsättning är att detta inte tränger ut resenärer. Vidare bör regeringen ombesörja att det tillhandahålls säkra och väderskyddade cykelparkeringar (yrkande 31).

Utöver detta bör regeringen förelägga riksdagen ett förslag om krav i upphandlingen av interregional trafik så att resenärerna ska kunna ta med sig cykel på kollektivtrafikmedel, i den mån det inte tränger ut resenärer, och att det ska tillhandahållas säkra och väderskyddade cykelparkeringar (yrkande 32).

Motionärerna anser också att det i Jernhusens regleringsbrev bör införas krav på bra och säkra cykelparkeringar på tågstationer för att underlätta kombinationen cykel-tåg (yrkande 33).

I sammanhanget förespråkar motionärerna även åtgärder som ska underlätta för kommunerna att införa parkeringsbolag som sköter både bil- och cykelparkering, och där bilparkeringen finansierar cykelparkeringen (yrkande 27).

Kompletterande uppgifter

Jernhusen

Jernhusen AB är ett helägt statligt bolag. Bolaget ska, inom ramen för kravet på affärsmässighet, vara ett ledande företag i utvecklingen av den svenska transportsektorn med anknytning till järnväg i syfte att främja och stödja kollektivt resande och godstransporter på järnväg. Bolaget ska direkt eller indirekt genom dotter- och intressebolag utveckla, förvalta och äga fastigheter, tillhandahålla fastighetsrelaterade tjänster och andra tjänster med anknytning till kollektivt resande och godstransporter på järnväg samt att bedriva därmed förenlig verksamhet.

Merparten av bolagets fastigheter utgörs av stationer och underhållsdepåer, flertalet i eller nära större städer. Dessutom äger bolaget kontorsfastigheter, råmark och andra fastigheter som används, eller har använts, för järnvägsändamål.

Jernhusen ska ge en konkurrenskraftig avkastning i jämförelse med motsvarande verksamhet. Målet för avkastningen på eget kapital är 12 % över en konjunkturcykel. Jernhusen ska löpande dela ut det kapital som inte behövs i verksamheten med hänsyn tagen till övriga finansiella mål och strategier.

Boverkets uppdrag

Boverket redovisade i mars 2010 resultatet av sitt regeringsuppdrag att utarbeta tydliga anvisningar om hur cykelparkeringar ska hanteras i den fysiska planeringen. Rapporten – Gör plats för cykeln – är avsedd att vara en väglednings- och inspirationsskrift för planering av cykelparkeringar vid stationer och resecentrum.

Projektet Den goda staden

Den goda staden har varit ett samverkansprojekt under 2005–2010 mellan Boverket, Trafikverket, Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) samt kommunerna Uppsala, Jönköping och Norrköping. Ett delprojekt har handlat om cykelparkeringar vid resecentrum och beskriver hur sådana cykelparkeringar bör se ut. Exempel på aspekter som är viktiga att ta hänsyn till är bevakade cykelparkeringar, tak, fastlåsnings, belysning, placering, markunderlag, garage och service. Uppdraget har haft sin utgångspunkt i Trafikverkets rapport Cykelhantering vid järnvägsstationer. Rapporten ska uppdateras och revideras med hänsyn till nyare forskning och erfarenheter.

I övrigt har seminarier anordnats och rapporter publicerats för att sprida den kunskap som projektet har genererat.

Tidigare behandling

Frågan om möjligheterna att kombinera cykeltrafik med kollektivtrafik har varit uppe till behandling i riksdagen vid flera tillfällen. Utskottet har i det sammanhanget betonat vikten av att cykeltrafik ska kunna utgöra en del av hela resan. Detta förutsätter först och främst att det är tillåtet och möjligt att ta med cykeln på olika kollektiva färdmedel såsom tåg och buss. Ytterligare en förutsättning är attraktiva, säkra och trygga cykelparkeringar i anslutning till järnvägsstationer och resecentrum.

Vid behandlingen våren 2010 påminde utskottet bl.a. om att Banverket tidigare getts i uppdrag att redovisa förutsättningarna för hur ett kombinerat resande kan förbättras, både genom bättre cykelparkeringar vid stationerna och genom åtgärder för att kunna transportera cykeln på tåg. Resultatet i form av rapporten Cykel på tåg – möjligheter och svårigheter publicerades i mars 2010 och har utarbetats av ett konsultföretag. Syftet är

att ge myndigheter, politiska beslutsfattare och privata tågoperatörer bättre möjlighet att bilda sig en uppfattning om den sociala och ekonomiska betydelsen av att ta med cyklar på tåg. Redovisningen innefattar även slutsatser och rekommendationer.

Utskottet lyfte vidare fram den rapport som Boverket publicerat i februari 2010, Gör plats för cykeln. Vägledning och inspiration för planering av cykelparkering vid stationer och resecentra. Den vänder sig till bl.a. tjänstemän på regional och kommunal nivå, politiker, trafikhuvudmän, fastighetsägare och trafikoperatörer. Boverket har också getts i uppdrag att utarbeta anvisningar om hur frågan om cykelparkeringar ska hanteras i den fysiska planeringen.

För att en cykelparkering ska kunna bli attraktiv måste den enligt rapporten ligga nära slutmålet, t.ex. tågstationen. I betänkandet gav utskottet exempel på befintliga och planerade parkeringshus i vissa städer. Utskottet förutsatte mot bakgrund av tidigare ställningstaganden ett samordnat agerande från riksdag och regering för att underlätta kombinerade resor med cykel och kollektivtrafik. Enligt utskottets mening borde den nya helhetsyn som utvecklats inom transportpolitiken med tillkomsten av ett gemensamt trafikverk och med fokus på hela resan också få genomslag för att främja kombinerade resor med cykel. Med hänsyn till den vikt utskottet fäster vid frågan borde fortsättningsvis en uppföljning göras av hur möjligheterna till kombinerade resor utvecklas. Utskottet förutsatte vidare att om möjligheterna inte förbättras i tillräcklig grad bör regeringen överväga skärpta krav.

I sammanhanget betonade utskottet särskilt vikten av att sådana åtgärder inte kommer att medföra att berörda operatörer minskar antalet platser för resenärerna. Speciellt angeläget är det att järnvägsföretag och trafikhuvudmän utvecklar informationen till resenärerna om möjligheterna att ta med cyklar på tåg och andra kollektivtrafikmedel. Utskottet utgick alltså från att frågan om möjligheten att ta med cyklar på kollektiva färdmedel uppmärksammas som en viktig utgångspunkt i det fortsatta transportpolitiska utvecklingsarbetet.

Mot bakgrund av det anförda fann utskottet att motionerna i berörda delar skulle komma att bli tillgodosedda, varför de avstyrktes.

Utskottets ställningstagande

Som nämnts i det föregående har regeringen tillkallat en särskild utredare med uppgift att se över de regler som påverkar förutsättningarna för att cykla.

I direktiven betonas vikten av attraktiva cykelparkeringar vid stationer och andra knutpunkter i syfte att stödja en ökning av resor med cykel i kombination med kollektivtrafik. Bland uppgifterna ingår också att se över de regler och andra förutsättningar som påverkar cykelparkering och möjligheten att ta med cykel på tåg och buss. Enligt direktiven behöver

samtidigt Boverkets arbete följas upp och utvecklas vidare, bl.a. genom ett ytterligare klarläggande av kravet på och ansvaret för cykelparkering vid stationer. Även frågan om förutsättningar för att ta med cykel på tåg och buss behöver ägnas fortsatt uppmärksamhet, anför det i direktiven.

Som ett exempel på insatser för att lokalt öka antalet cykelparkeringar kan hänvisas till att Naturskyddsföreningen i Stockholms län som – med ekonomiskt stöd från Trafikverket – i början av 2011 startade ett projekt för att få till stånd fler och bättre cykelparkeringar intill tätortsnära köpcentrum och större butiker i länet. Efter en inventering av sådana cykelparkeringar ska man i möten med fastighetsägare och butiksägare visa hur de med olika medel kan förbättra cykelparkeringar och cyklisters tillgängligheten till butikerna för cyklister.

I sammanhanget kan också nämnas att Trafikverket under 2010 har publicerat skrifter om planering, lokalisering, dimensionering och utformning av cykelparkeringar. Vidare har verket tagit fram kartor som visar på vilka tåglinjer det är möjligt att ta med cykel. Det kan konstateras att möjligheten till detta har ökat; allt fler trafikhuvudmän och järnvägsföretag tillåter cyklar ombord.

Med tillfredsställelse noterar utskottet de initiativ av skilda slag som har tagits för att förbättra möjligheterna till cykelparkering, särskilt i anslutning till kollektivtrafik. Utskottet finner att vissa berörda motionsförslag torde kunna bli helt eller delvis tillgodosedda genom pågående och planerade åtgärder, varför utskottet avstyrker samtliga.

Trafikregler för cykling

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen. Den särskilde utredare som ska se över regler ur ett cyklingsperspektiv har ett brett uppdrag så till vida att det inte bara omfattar de i direktiven preciserade områdena utan även andra regler och förutsättningar som bedöms viktiga i sammanhanget.

Jämför reservation 10 (MP).

Bakgrund

Gällande rätt

Trafikförordningen (1998:1276) innehåller bestämmelser som i olika utsträckning rör cyklande och förhållandet till andra trafikantgrupper eller olika trafikområden:

- Allmänna bestämmelser (1 kap.).
- Bestämmelser för alla trafikanter (2 kap.).
- Bestämmelser för trafik med fordon (3 kap.).

- Bestämmelser för trafik med cykel och moped (6 kap.).
- Bestämmelser för gående på väg (7 kap.).
- Bestämmelser för trafik på gågata och i gångfartsområde (8 kap.).
- Lokala trafikföreskrifter m.m. (10 kap.).
- Ansvarsbestämmelser m.m. (14 kap.).

Enligt kapitlet om lokala trafikföreskrifter m.m. (10 kap.) får särskilda trafikregler, med vissa angivna undantag, meddelas genom lokala trafikföreskrifter för en viss väg eller vägsträcka eller för samtliga vägar inom ett område.

I bestämmelsen räknas 22 fall upp då lokala trafikföreskrifter får gälla. De kan avse t.ex. att en viss väg etc. ska vara gågata eller gångfartsområde, förbud mot trafik med fordon, förbud mot eller påbud att svänga eller köra i en viss riktning, avvikelse från de bestämmelser om hastighet eller begränsning till en lägre hastighet än vad som följer av de bestämmelser som de hänvisas till – förutsatt att detta är motiverat av hänsyn till trafiksäkerheten, framkomligheten eller miljön.

Vissa definitioner

Väjningsplikt innebär att fordonsföraren i god tid ska sänka hastigheten eller stanna. Man får köra vidare bara om det kan ske utan fara eller hinder. Cyklister har väjningsplikt i de allra flesta fall. Om man däremot leder sin cykel över vägen räknas man som gående, och då har alla fordonsförare väjningsplikt.

En *cykelöverfart* är markerad med vita kvadrater i vägbanan. Cyklister får bara korsa vägen om det kan ske utan fara. Väjningsplikten gäller visserligen inte strikt, men man bör aldrig cykla rakt ut över en väg.

Det är inte förbjudet för cyklister att korsa en väg på ett *övergångsställe*. En cyklist som korsar en väg på ett övergångsställe har alltid väjningsplikt – både mot gående och mot fordon på vägen.

När man cyklar på en *gågata eller ett gångfartsområde* är den högsta tillåtna hastigheten s.k. gångfart. Mot gående gäller väjningsplikt.

En *cykelväg* är en väg avsedd endast för cykeltrafik.

En *cykelbana* definieras enligt *förordningen om vägtrafikdefinitioner* (2001:651) som en väg eller del av en väg som är avsedd för cykeltrafik och trafik med moped klass II i ett område för cykeltrafik som avgränsas genom en upphöjning i vägbanan.

Ett *cykelfält* är ett särskilt körfält som genom vägmarkering (vanligtvis en målad linje) anvisats för cyklande och förare av moped klass II.

En *cykelbox* är en informell benämning på ett område framför en trafikreglerad korsning, markerat med en tillbakadragen stopplinje för övriga fordon. Genom systemet avses risken för svåra olyckor mellan högersvängande motorfordon och cyklister minska.

Motionerna

I motion 2010/11:T502 av *Maria Wetterstrand m.fl. (MP)* begärs regeländringar som går ut på att låta s.k. mjuka transporter ha högsta prioritet i stadsplaneringen, så att exempelvis fotgängare, cyklister, rullstolsburna, barnvagnar och skejtare får bättre framkomlighet. Detta skapar en mänskligare stad, ökar trafiksäkerheten och förbättrar möjligheten till vardagsmotion (*yrkande 3*).

Vidare innehåller motionen ett krav på ökad framkomlighet för cyklister, exempelvis genom att ge laglig rätt för cyklister att köra mot enkelriktat och att svänga till höger vid rödljus där så är lämpligt (*yrkande 4*).

I motion 2010/11:T504 av *Stina Bergström m.fl. (MP)* krävs förbud mot mopeder och andra mindre motorfordon på cykelbanor och att regelverket ändras i detta syfte (*yrkande 12*).

Motionärerna anser också att reglerna bör ändras så att cykeltrafik i motsatt riktning på enkelriktade gator med hastighet upp till 30 km/tim tillåts (*yrkande 15*).

Bilister bör väja för cyklister då cyklisten färdas på huvudled, sägs det vidare i motionen och man begär regeländring i enlighet med detta krav (*yrkande 16*).

Dessutom bör bilister ha väjningsplikt även för cyklister vid övergångsställen med cykelbana, inte bara för fotgängare, hävdar motionärerna (*yrkande 17*).

Slutligen bör ansvarig myndighet utfärda rekommendationer för hur man i tätorter ska kunna utforma en s.k. grön våg anpassad efter cyklister, dock med prioritet åt kollektivtrafik om konflikt uppstår (*yrkande 18*).

Möjligheten till säkrare val för cyklister efterlyses i motion 2010/11:T493 av *Mikael Cederbratt (M)*. Precis som gående är cyklister en oskyddad trafikantgrupp. På många håll, inte minst på landsbygden, saknas separata cykelvägar och cyklisterna hänvisas till smala vägar, inte sällan med mycket trafik. Därför bör regeringen låta utreda möjligheten att medge cykling på vänster sida i färdriktningen på vägar med en högsta tillåten hastighet på 70 km/tim eller högre och som saknar vägren eller endast har en smal sådan.

Tidigare behandling

Ett stort antal motionsförslag som specifikt gällde trafikregler för cykling behandlades våren 2010 av riksdagen. Utskottet konstaterade att en rad frågor tas upp i de aktuella motionerna som gäller möjligheterna till ändrade regler för att inte missgynna cykeltrafiken utan tvärtom underlätta framkomligheten för cyklisterna. Utskottet sade sig ha förståelse för syftet med de förslag som är ägnade att underlätta framkomligheten för cyklister.

Enligt utskottets mening var det också angeläget att olika trafikreglerande åtgärder prövas för att främja en ökad cyklist i samhället. Samtidigt är det viktigt att fortsätta att förbättra trafiksäkerheten. Utskottet konstaterade i sammanhanget att särskilda trafikregler, med vissa angivna undantag, får meddelas genom lokala trafikföreskrifter för en viss väg eller vägsträcka eller för samtliga vägar inom ett område. Flera av de föreslagna regeländringarna ligger inom den kommunala kompetensen och förutsätts kunna bli diskuterade inom ramen för de organ som är inrättade för erfarenhetsutbyte och kunskapsöverföring, anförde utskottet. Vidare förutsatte utskottet att det även fortsättningsvis görs utvecklings- och forskningsinsatser med internationellt kunskapsutbyte för att främja utformningen av en väl fungerande trafikreglering som underlättar framkomligheten för cyklister.

Utskottets ställningstagande

Motionerna innehåller krav på ändrade regler så att inte cykeltrafiken missgynnas utan tvärtom – att framkomligheten för cyklisterna underlättas.

Liksom förra våren då samma eller likartade motionsförslag behandlades anser utskottet det angeläget att olika trafikreglerande åtgärder prövas för att främja en ökad cyklist i samhället samtidigt som det är viktigt att arbetet med att öka trafiksäkerheten drivs vidare.

Som har nämnts i det föregående har en särskild utredare tillkallats för att se över de regler som påverkar förutsättningarna för att cykla. Översynen ska syfta till att öka cykeltrafiken och göra den säkrare. Enligt utredningsdirektiven bör utredaren i första hand se över de bestämmelser som reglerar planering och utformning av trafikmiljön samt trafikreglerna för cykeltrafik. Vidare anges att en ökad cykeltrafik ställer högre krav på samspel mellan trafikanter och på kunskap om och efterlevnad av trafikregler för att undvika att det uppstår onödigt irritation eller incidenter på gång- och cykelvägar, i korsningar etc. Samspelet med gångtrafikanter anges vara särskilt viktigt. Den särskilde utredaren har ett brett uppdrag så till vida att det inte bara omfattar de i direktiven preciserade områdena utan även andra regler och förutsättningar som utredaren bedömer viktiga i sammanhanget.

När det gäller förslaget om rekommendationer för en ”grön våg” vill utskottet som exempel peka på de åtgärder som vidtagits i Stockholm. För närvarande är ett sådant system infört på två sträckor i innerstaden och fler sträckor övervägs för kommande år. Systemet går ut på att anpassa trafiksignalerna efter rimliga cykelhastigheter (20–22 km/tim) mot den gängse, nämligen en teoretisk bilhastighet (ofta omkring 40 km/tim). Tidigare fick cyklister ofta stanna vid två eller fler trafiksignaler på en av dessa sträckor, men kan nu cykla utan att behöva stanna. Rödlyscyklandet

har sjunkit från 70 % vid vissa signaler till 10 %. Tidsvinsten har beräknats till 1 minut och 20 sekunder kortare restid, på 800 m, vilket anses vara ett anmärkningsvärt bra resultat.

Utskottet välkomnar regeringens initiativ till översyn av regler och andra förutsättningar för cykling och utgår från att samtliga här redovisade motionsförslag kommer att genomlysas av utredaren. Därmed kommer syftet med dessa att helt eller delvis bli tillgodosett. Mot denna bakgrund saknar riksdagen skäl att nu vidta ytterligare åtgärder med anledning av motionsförslagen, varför dessa avstyrks av utskottet.

Reservationer

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservationer. I rubriken anges vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

1. Mål och övergripande utgångspunkter, punkt 1 (S, V)

av Pia Nilsson (S), Lars Mejern Larsson (S), Désirée Liljevall (S), Leif Pettersson (S), Gunilla Carlsson i Hisings Backa (S), Siv Holma (V) och Jonas Sjöstedt (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2010/11:T504 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 7 och avslår motionerna 2010/11:T306 av Nina Lundström (FP) och 2010/11:T504 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 4–6 och 8–11.

Ställningstagande

Man kan konstatera att med cykling uppfylls flera av de transportpolitiska målen. Aspekter som minskad miljö- och klimatpåverkan, förbättrad hälsa och ökad trafiksäkerhet är alla förknippade med cykeln. Dessutom är cykling billigt för samhället, vilket visats genom samhällsekonomiska kalkyler.

Cykeln är alltså ett allt viktigare transportmedel. Antalet dödade och svårt skadade cyklister har emellertid inte minskat nämnvärt, och detta område bör enligt vår mening uppmärksammas särskilt. Vi finner att det ligger i linje med nollvisionen att man sätter som mål att antalet allvarligt skadade cyklister ska mer än halveras senast 2020 jämfört med i dag.

Detta bör ges regeringen till känna.

2. Mål och övergripande utgångspunkter, punkt 1 (MP)

av Stina Bergström (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2010/11:T504 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 4–11 och avslår motion

2010/11:T306 av Nina Lundström (FP).

Ställningstagande

Vårt samhälle behöver snabbt ställas om för att klara klimatet, och vi har enligt FN:s klimatpanel högst tio år på oss för att ha en rimlig chans att undvika eventuella tröskeeffekter som är irreparabla. Miljöpartiet anser att transportbehoven huvudsakligen måste tillgodoses genom kollektivtrafik, cykel och gång. Att öka cyklingens andel av persontransporterna är ett av de snabbaste sätten att minska utsläppen från denna sektor. Det som behövs är att ge cykeln högre prioritet så att det blir mer attraktivt att cykla och mindre attraktivt att köra bil. Regeringen har visserligen tagit initiativ till vissa utredningar, men Miljöpartiet anser att det finns skäl att framhålla sina förslag för att klart markera vilka åtgärder som behövs för att öka cyklingens attraktivitet.

Tydliga mål och uppföljning är avgörande

En av anledningarna till att Sverige inte har lyckats bättre när det gäller cyklingen är att vi inte har haft några mätbara mål med krav på uppföljning. Detta har också lett till att vi har bristande underlag när det gäller att ta reda på hur det förhåller sig i dag. Trafikutskottet har anfört att mål om cyklingens utveckling inte bör ligga på nationell nivå. Miljöpartiet anser att det är en felbedömning. Undersökningar visar tydligt hur viktigt det är att alla kommuner och myndigheter som arbetar med cykelinvesteringar utformar mätbara mål och har tydliga krav på återrapportering. Regeringen har tagit bort det transportpolitiska målet om att öka andelen resande med cykel. Det har ersatts med en precisering av funktionsmålet tillgänglighet, som går ut på att förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel ska förbättras. Miljöpartiet anser att detta inte är tillräckligt styrande. Miljöpartiet upprepar således att riksdagen bör fastställa följande mål:

- 50 % av arbetspendlingen i tätorter ska ske med cykel senast 2020.
- 25 % av antalet persontransporter ska ske med cykel senast 2020.
- Antalet allvarligt skadade cyklister ska mer än halveras jämfört med i dag senast 2020.
- Minst 80 % av landets cyklister ska känna sig trygga i trafiken senast 2020.

Cykelbokslut

I dag saknas information om cykelsatsningar och cyklingens utveckling helt i många kommuner. Utan detta underlag är det omöjligt att ta fram strategier för ökad cykling. Miljöpartiet anser därför att kommuner, lands- ting och centrala myndigheter ska införa cykelbokslut med mätbara mål och krav på uppföljning för att kunna redovisa detaljerat hur mycket av

resurserna som används till cykelåtgärder. Inte minst är det viktigt att Trafikverket upprättar cykelboksut, eftersom verket har ett nationellt ansvar för cykeltrafiken.

Regleringsbrevet – ett viktigt styrmedel

Ytterligare en anledning till att så lite har hänt på cykelområdet – trots en ambitiös nationell cykelstrategi – är att Trafikverket saknar tydlig styrning på cykelområdet. Miljöpartiet anser inte att det räcker med att utskottet förutsätter att Trafikverket driver ett offensivt arbete med cykel frågor utan vill med bestämdhet hävda att det krävs en tydlig styrning via regeringens regleringsbrev till verket. Detta bör således kompletteras så att detaljerade och mätbara mål om att öka cyklismen och krav om återrapportering införs. Målen bör sättas på samma detaljnivå som gäller för bilinfrastruktur.

Öronmärkta medel till cykelinfrastruktur och bidrag till kommuner

Medel till cykelinfrastruktur har – till skillnad från bilinfrastruktur – generellt sett inte öronmärkts i budgeten. Ett förslag är att 9 miljarder kronor satsas på urban kollektivtrafik och cykel fram till 2021. Staten ska på detta sätt, via Trafikverket, bidra till investeringar i kommunernas infrastruktur och stödja satsningar på kollektivtrafik, cykel och gång för att nå en minskad biltrafikandel. Satsningen är en del i den nationella uppföljningen av EU:s plan för ”urban mobility”, som syftar till att skapa hållbart resande i städer.

Detta bör ges regeringen till känna.

3. Åtgärder i trafikens infrastruktur för cykling, punkt 2 (S) av Pia Nilsson (S), Lars Mejern Larsson (S), Désirée Liljevall (S), Leif Pettersson (S) och Gunilla Carlsson i Hisings Backa (S).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2010/11:T504 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 30 och

2010/11:N413 av Marie Granlund m.fl. (S) yrkande 5 och

avslår motionerna

2010/11:T201 av Caroline Szyber (KD) och

2010/11:T504 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 19.

Ställningstagande

Cykeln är ett transportmedel som människor använder i vardagen för att ta sig t.ex. till arbetet, förskolan, skolan eller affären. När landsvägar byggs om till vägar med mitträcken, dvs. mötesfria s.k. två-plus-ett-vägar, anser vi att det måste byggas parallella cykelvägar. Även andra alternativ som löser problemet utan större olägenheter för cyklisterna kan komma i fråga. Kostnaderna som uppstår för en sådan kompletteringsväg bör täckas av de medel som används till ombyggnaden till två-plus-ett-vägen. Principen bör alltså vara att det trafikslag som är orsaken till den ökade skaderisken också ska finansiera de åtgärder som behövs för att undanröja den. Vi anser alltså att Trafikverket i samband med den påbörjade investeringen i vägar med mitträcken bör se till att alla vägar som tidigare haft, eller som bör ha, goda cykelmöjligheter nu tillförsäkras en cykelväg eller motsvarande för att skapa en trygg och säker cykelmiljö.

Det är uppenbart att cykeln blir alltmer populär även som transportmedel vid turism. Att investera i cykelvägar medför goda förutsättningar att skapa något som lockar många turister från andra länder. I Skåne är cykelsäsongen lång. Närheten till den internationella marknaden är en stor fördel. Vi anser att cykelvägar bör byggas ut för upplevelsens, miljöns och säkerhetens skull.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

4. Åtgärder i trafikens infrastruktur för cykling, punkt 2 (MP) av Stina Bergström (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2010/11:T504 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 19 och 30 samt

2010/11:N413 av Marie Granlund m.fl. (S) yrkande 5 och

avslår motion

2010/11:T201 av Caroline Szyber (KD).

Ställningstagande

För att det ska bli mer attraktivt att cykla krävs bättre och säkrare cykelvägar. Det finns dock ingen anledning att ha större krav på bärighet än vad som är nödvändigt. Det är samtidigt viktigt att ytan är hårdgjord och inte grusbelagd. Många av cykelolyckorna beror på löst grus på cykelvägen eller cykelbanan. Så kallade ”sommarcykelvägar” som är belagda med grus är inte tillräckligt trafiksäkra.

Vidare bör Trafikverket i samband med den påbörjade investeringen i vägar med mitträcken se till att alla vägar som tidigare haft eller som bör ha goda cykelmöjligheter nu tillförsäkras en cykelväg eller motsvarande för att garantera en trygg och säker cykelmiljö.

Att investera i cykelvägar medför goda förutsättningar att skapa något som lockar många turister från andra länder. I Skåne är cykelsäsongen lång. Närheten till den internationella marknaden är en stor fördel. Cyklingen är miljö- och hälsovänligupplevelse.

Detta bör ges regeringen till känna.

5. Åtgärder i trafikens infrastruktur för cykling, punkt 2 – motiveringen (V)

av Siv Holma (V) och Jonas Sjöstedt (V).

Ställningstagande

Cykeln är enligt vår mening ett viktigt transportmedel. Det största hindret mot gång och cykling i dag är att vi i Sverige utformat våra städers bebyggelse och trafiksystem med utgångspunkt i biltrafikens krav. Bilisten erbjuds ett sammanhängande nät med god och jämn standard, bra vägvisning, komfortabel och säker utformning, bra siktförhållanden och belysning samt god tillgång till parkering och snöröjning inom rimlig tid. Mycket lite av detta erbjuds gång- och cykeltrafiken. Det ska inte vara någon utopi att göra cykeln och cykeltrafiken till en del av omställningen till en mer miljöanpassad transportsektor. En grundläggande förutsättning för att cykeln ska bli ett effektivt och attraktivt transportmedel är att den ges högre prioritet i trafik- och samhällsplaneringen.

Vi anser att direkta, säkra och komfortabla cykelstråk är avgörande för att cyklingen ska kunna bli en viktig del i ett effektivt transportsystem. Det kostar naturligtvis att bygga cykelbanor och förbättra cykelvägnätet. Till en del är det ett kostnadsansvar som åvilar kommunen, men det finns även ett nationellt ansvar. I sammanhanget vill vi påminna om att Vänsterpartiet i samband med budgetpropositionens behandling hösten 2009 föreslog extra medel om 700 miljoner kronor för åtgärder riktade till cykel.

Dagens nivå för offentliga investeringar i cykelinfrastruktur är för låg för att möjliggöra en större ökning av antalet resor med cykel. Det är rimligt att både kommunerna och staten ökar andelen medel till cykeltrafiken så att den i högre grad motsvarar människors användning av detta transportslag. Kommunerna bör kunna ansöka om statsbidrag motsvarande 50 % av anläggningskostnaden för en cykelbana, cykelparkeringar m.m. Ett grundkrav för att få tillgång till statsbidraget bör dock vara att kommunen har upprättat en strategisk cykelplan. Medel ska kunna tas från det anslag som Trafikverket förfogar över.

Cykeln är ett vardagligt fortskaffningsmedel för att ta sig till arbetet, förskolan, skolan eller affären. Men även i turistsammanhang används cykeln, och då på längre sträckor – kanske längs smala landsvägar. Säkerheten för cyklister på svenska vägar kan vara skiftande. Ibland finns väl fungerande cykelbanor och cykelvägar, men de finns inte alltid på tillräckligt många ställen.

När landsvägar byggs om till s.k. mitträckesvägar eller två-plus-ettvägar, anser vi att en parallell cykelväg måste anläggas. Det är viktigt att de kostnader som uppstår i och med detta täcks av de medel som används till byggandet av mitträckesvägar. Principen bör vara att det trafikslag som orsakar skaderiskerna också ska finansiera åtgärderna.

Kraftfulla åtgärder behövs därmed i trafikens infrastruktur för att främja en ökad och säker cykeltrafik i samhället. Något riksdagsuttalande i enlighet med vad som förordas i respektive motion är för närvarande inte lämpligt, varför samtliga motioner avstyrks i berörda delar.

6. Barns och ungdomars cykling, punkt 3 (S)

av Pia Nilsson (S), Lars Mejern Larsson (S), Désirée Liljevall (S), Leif Pettersson (S) och Gunilla Carlsson i Hisings Backa (S).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2010/11:T502 av Maria Wetterstrand m.fl. (MP) yrkande 8 och

2010/11:T504 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 22 och avslår motionerna

2010/11:So543 av Maria Wetterstrand m.fl. (MP) yrkande 14 och

2010/11:T502 av Maria Wetterstrand m.fl. (MP) yrkande 9.

Ställningstagande

Det är viktigt att barns möjlighet till självständiga rörlighet och lek ökas. Som ett led i denna strävan anser vi att Trafikverket bör ges i uppdrag att dels ta fram en strategi för säkra gång- och cykelvägar i anslutning till alla skolor, dels se till att alla grundskolor har fungerande och trygga gång- och cykelvägar till och från skolan senast 2015.

Detta bör ges regeringen till känna.

7. Barns och ungdomars cykling, punkt 3 (MP)

av Stina Bergström (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2010/11:So543 av Maria Wetterstrand m.fl. (MP) yrkande 14,

2010/11:T502 av Maria Wetterstrand m.fl. (MP) yrkandena 8 och 9 samt

2010/11:T504 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 22.

Ställningstagande

Barn och ungdomar måste kunna känna sig säkra i den närmiljö som de vistas i dagligen. Barns och ungdomars skolvägar upplevs emellertid många gånger som både osäkra från trafiksynpunkt och otrygga. Till exempel kan det saknas cykelvägar, trafikljus och övergångsställen. Många föräldrar känner sig så oroliga över att låta sina barn ta sig till och från skola och fritidsaktiviteter på egen hand att de väljer att skjutsa dem i bil. Detta medför onödigt många korta bilresor som ökar utsläppen av klimatgaser. Skjutsandet i sig innebär dessutom trafikproblem runt skolorna, som i sin tur kan bli en anledning till att föräldrar inte vågar låta barnen gå eller cykla till skolan. Dessutom bidrar detta till att beröva barnen deras möjligheter till vardagsmotion.

Det är dags att ta ett större grepp och inte nöja sig med frivilliga projekt på kommunal basis. Alla skolor bör ha en bilfri zon i anslutning till entrén; undantag ska givetvis gälla för personer med funktionsnedsättning och för nödvändiga transporter till skolan. Alla skolor bör också ha mötesplatser en bit ifrån skolan där föräldrar vid behov kan släppa av barnen om de får skjuts eller blir hämtade. Vidare bör alla skolor – utan undantag – ha fungerande och trygga gång- och cykelbanor till och från skolan. Omkring alla skolor ska en lågfartszon gälla, dvs. max 30 km/tim.

Mot denna bakgrund anser vi att Trafikverket bör ges i uppdrag att ta fram en plan för att detta ska vara uppfyllt senast till 2015. Barnens skolor och fritidsvägar bör prioriteras vid utbyggnad av gång- och cykelbanor. Trafikverket bör också ges i uppdrag att ta fram riktlinjer för och förslag till samfinansiering av viktiga satsningar på infrastrukturen så att kommunerna kan leva upp till dessa krav.

Detta bör ges regeringen till känna.

8. Underlättande av kombinerade resor med cykel m.m., punkt 4 (S)

av Pia Nilsson (S), Lars Mejern Larsson (S), Désirée Liljevall (S), Leif Pettersson (S) och Gunilla Carlsson i Hisings Backa (S).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2010/11:T502 av Maria Wetterstrand m.fl. (MP) yrkande 7 och

2010/11:T504 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 32 och avslår motion

2010/11:T504 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 27, 31 och 33.

Ställningstagande

Enligt vår mening bör cykling kunna vara en ”del av hela resan”, dvs. man ska kunna ta med cykeln på tåg och andra kollektiva transportmedel. Ett sätt att öka denna möjlighet är att göra det obligatoriskt att i upphandlingen av interregional trafik ställa krav på att resenärerna ska kunna ta med sig cykel i kollektivtrafiken och att detta krav inte ska innebära att det blir färre platser för resenärerna.

Förutom möjligheten att kunna ta med cykeln på färdmedlet måste det också finnas kapacitet att parkera cykeln vid resecentrum och andra knutpunkter. Vi anser därför att Jernhusen bör ges i uppdrag att tillhandahålla väderskyddade, säkra och fräscha cykelparkeringar i anslutning till tågstationer.

Detta bör ges regeringen till känna.

9. Underlättande av kombinerade resor med cykel m.m., punkt 4 (MP)

av Stina Bergström (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2010/11:T502 av Maria Wetterstrand m.fl. (MP) yrkande 7 och

2010/11:T504 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 27 och 31–33.

Ställningstagande

Det är av stor vikt att man förbättrar möjligheten att kombinera klimatsmarta transportmedel. Emellertid är förutsättningarna att ta med cykel på tåget eller i kollektivtrafiken alltför begränsade. Miljöpartiet anser att det finns flera slags åtgärder som kan vidtas för att förbättra situationen.

För det första bör det vara obligatoriskt att i upphandlingar av kollektivtrafik ställa krav på att resenärerna ska kunna ta med sig cykel på färdmedlet i fråga. Samtidigt bör det ställas som villkor att antalet platser för resenärerna inte minskas. En ändring i kollektivtrafiklagen bör göras i detta syfte. Motsvarande krav bör ställas vid interregional trafik. Inte minst är det betydelsefullt att kunna ta med cykeln på tåget för att öka möjligheterna till cykelturism.

Vidare bör det finnas krav på säkra och väderskyddade cykelparkeringar vid stationer. I ägardirektiven för Jernhusen AB bör regeringen föreskriva att bolaget ska säkerställa att det finns cykelparkeringar som är fräscha, säkrade mot cykelstölder och väderskyddade vid de tågstationer och resecentrum som bolaget ansvarar för.

Ett problem när det gäller cykelinfrastrukturen är finansieringen – kommunernas budgetar verkar aldrig riktigt räcka till. I andra länder låter man det kommunala parkeringsbolaget även ta hand om cykelparkeringen. Denna typ av finansiering bör uppmuntras även i svenska kommuner. Regeringen bör alltså underlätta för kommunerna att etablera parkeringsbolag som sköter både bil- och cykelparkering. Systemet bör gå ut på att intäkterna från bilparkeringen ska finansiera cykelparkeringen.

Detta bör ges regeringen till känna.

10. Trafikregler för cykling, punkt 5 (MP)

av Stina Bergström (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2010/11:T502 av Maria Wetterstrand m.fl. (MP) yrkandena 3 och 4 samt

2010/11:T504 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 12 och 15–18 samt avslår motion

2010/11:T493 av Mikael Cederbratt (M).

Ställningstagande

Enligt Miljöpartiets uppfattning bör fotgängare, cyklister, personer i rullstol, barnvagnar, skejtare och andra s.k. mjuka transporter ges högsta prioritet vid bl.a. stadsplanering och utformningen av regler. Det skapar en mänskligare stad, ökar trafiksäkerheten och förbättrar möjligheten till vardagsmotion.

I många svenska städer finns en positiv trend mot ökande cykling. För att öka andelen resande med cykel behöver emellertid villkoren för cyklister förbättras.

Ett exempel på att planeringen skett med bilen som utgångspunkt är enkelriktade gator som tvingar cyklister att ta omvägar, trots att vägbreddens gör det möjligt att låta bilar möta cyklister. Att låta cyklister köra mot enkelriktat skulle på många håll öka framkomligheten utan att bidra till större risker. Detta är sedan länge tillåtet i Tyskland, Holland, Schweiz, Frankrike, Danmark, England, Österrike, Belgien m.fl. länder. Miljöpartiet anser att det borde tillåtas även i Sverige.

Ett annat exempel är väjningsplikten. En cyklist måste alltid väja för en bilist, även om cyklisten kommer på huvudled och bilen från sidan. Miljöpartiet anser att det är dags att se cykeln som ett fordon i trafiken och låta bilisterna väja även för cyklister då cyklisterna färdas på en huvudled.

Det kan konstateras att de bestämmelser i trafikförordningen som innebär att bilar har väjningsplikt för fotgängare vid obebakade övergångsställen ("zebralagen") har blivit omdebatterade. Ett problem är att bilarna ofta kommer med hög hastighet samtidigt som många fotgängare tar för givet att bilerna ska stanna och därmed blir oförsiktiga. Miljöpartiet anser att väjningsplikten ska gälla även för cyklister. Det innebär att en bilist måste väja för en cyklist då denna avser att följa en cykelbana som går parallellt med ett övergångsställe. En sådan ändring i regelverket måste dock kombineras med att man i gaturummet tydligt visar vad som gäller i form av vägmärken, avsmalningar av gatan och annat samt att man maximerar hastighetsgränsen vid övergångsställen till 30 km/tim. Vid sådana hastigheter är det lättare att ha uppsikt över trafiken runtomkring, och oskyddade trafikanter blir inte lika utsatta.

Även ett förbud mot att framföra mopeder och andra mindre motorfordon på cykelbanor bör införas. Vidare bör den ansvariga myndigheten utfärda rekommendationer för hur man i tätort ska kunna utforma en "grön väg", anpassad efter cyklister, dock med prioritet av kollektivtrafik om en konflikt uppstår.

Miljöpartiet anser att det behövs en reglering på nationell nivå och utgår från att den särskilde utredaren – inom ramen för den pågående översynen av reglerna för cykling – kommer att beakta de förslag som här har framförts i syfte att öka andelen resande med cykel.

Detta bör ges regeringens till känna.

Särskilt yttrande

Cykelfrågor (V)

Siv Holma (V) och Jonas Sjöstedt (V) anför:

Utöver det som vi har framhållit tidigare i reservationer vill vi anförda följande när det gäller cykling.

Barns och ungdomars cykling

Som transportmedel är cykeln relativt sett billig, vilket gör att den är tillgänglig för människor även med låga inkomster, t.ex. för barn och ungdomar. Säkra och trygga cykelvägar till skolor och andra ställen där barn och ungdomar vistas är en förutsättning, och regeringen bör säkerställa att detta uppnås.

Underlättande av kombinerade resor med cykel m.m.

Det är angeläget att cykling ska kunna utgöra en del av resan med tåg eller andra kollektiva transportmedel. Om människor tycker att det är krångligt med kombinationsresor blir valet av bil som transportmedel antagligen mer attraktivt. Ett hållbart transportsystem förutsätter därför att kombinerade resor – t.ex. cykel och kollektivtrafik – ges en större tyngd i planeringen. Det måste bli enklare och smidigare att t.ex. ta med sig cykeln på tåget eller att ta cykeln till en hållplats för kollektivtrafik. Vidare anser vi att ingen operatör ska kunna bedriva persontrafik om den inte använder tågagnar som kan transportera cyklar. Det måste också finnas gott om cykelparkeringar vid stationerna – både säkra och försedda med regnskydd – för att människor ska välja att ta cykeln till tåget. I vissa lägen bör det även byggas cykelgarage med bevakning.

Trafikregler för cykling

En bra cykelpolitik handlar inte bara om nya cykelvägar utan även om bättre förutsättningar för att cykelresor blir snabbare, säkrare och bekvämare. Det är viktigt att man som cyklist kan undvika onödiga tidsförluster till följd av att man tvingas ta omvägar, och då särskilt sådana som beror på regler som främst är avsedda att begränsa biltrafiken.

En rad trafikregler är alltså inte anpassade till cykeltrafiken utan missgynnar snarare sådan trafik. Härigenom försämras chansen att öka andelen cyklande. Vi anser alltså att bilisterna ska vara skyldiga att stanna – inte bara vid övergångsställen utan även vid cykelleder och cykelbanor. Det lagliga skyddet för cyklister bör därför stärkas genom att cyklister vid cykelöverfarter ges företräde framför bilar.

Dessutom måste cykelöverfarterna bli säkrare, t.ex. genom färgmarkering i gatan och genom ett särskilt vägmärke. Både bilister och cyklister måste uppfatta att cykelöverfarten är ett speciellt område, och med en tydlig markering och en skylt får man en signal om att ta det försiktigare. Det är en fördel om utformningen av cykelöverfarter är densamma oberoende av var i landet man befinner sig.

Enkelriktade gator leder till att cykeltrafikanter får ta långa omvägar, vilket inte stimulerar till användning av cykel. Ett sätt att komma runt detta problem är att tillåta cyklister att köra mot enkelriktat, detta dock under förutsättning att det finns tydliga markeringar i gatan för cykelfältet.

Cyklar och bilar bör i så stor utsträckning som möjligt separeras, dvs. cykelbanor är det allra bästa. Det är även bra om man kan separera gående och cyklar från varandra. Där det inte är möjligt att separera bilar från cyklar är det lämpligt att cykelfält anläggs som en del av själva körbanan. I dessa fall bör hastighetsbegränsningen inte överstiga 30 km/tim. Ska nollvisionen kunna nås inom rimlig tid kan inte blandtrafik tillåtas med så höga hastigheter som 50 km/tim.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2010

2010/11:So543 av Maria Wetterstrand m.fl. (MP):

14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket för kommunernas detaljplanering bör utfärda rekommendationer om bilfria zoner kring alla skolor med självklart undantag för funktionshindrade och nödvändiga transporter.

2010/11:T201 av Caroline Szyber (KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om infrastruktursatsningar för cykling.

2010/11:T306 av Nina Lundström (FP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av åtgärder för förbättrade villkor för cykeltrafiken och cyklingen.

2010/11:T493 av Mikael Cederbratt (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om möjligheten till säkrare val för cyklister.

2010/11:T502 av Maria Wetterstrand m.fl. (MP):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att låta s.k. mjuka transporter ha högsta prioritet i stadsplaneringen, så att exempelvis fotgängare, cyklister, rullstolsburna, barnvagnar och skejtare får bättre framkomlighet.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att öka framkomligheten för cyklister, exempelvis genom att ge laglig rätt för cyklister att köra mot enkelriktat och att svänga till höger vid rödljus där så är lämpligt.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Jernhusen bör få i uppdrag att skapa stödsäkra och fräscha cykelparkeringar i anslutning till tågstationer.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket bör ges i uppdrag att se till att alla grundskolor har fungerande och trygga gång- och cykelvägar till och från skolan senast 2015.

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket bör få i uppdrag att ta fram riktlinjer för och samfinansiera viktiga infrastruktursatsningar så att kommunerna kan leva upp till kraven på fungerande och trygga gång- och cykelvägar till och från skolan senast 2015.

2010/11:T504 av Stina Bergström m.fl. (MP):

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att föreslagna åtgärder i den nationella cykelstrategin bör uppdateras och genomföras.
5. Riksdagen beslutar att fastställa ett mål för att 50 % av arbetspendlingen i tätorter ska ske med cykel senast 2020.
6. Riksdagen beslutar att fastställa ett mål för att 25 % av antalet persontransporter ska ske med cykel senast 2020.
7. Riksdagen beslutar att fastställa ett mål för att antalet allvarligt skadade cyklisterna ska mer än halveras jämfört med i dag senast 2020.
8. Riksdagen beslutar att fastställa ett mål för att minst 80 % av landets cyklisterna ska känna sig trygga i trafiken senast 2020.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att kommuner och myndigheter ska införa cykelbokslut för att visa hur mycket av resurserna som används till cykelåtgärder.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ändra Trafikverkets regleringsbrev så att detaljerade och mätbara mål om att öka cyklismen med krav om återrapportering införs.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att staten bör bidra till att finansiera kommunala satsningar på urban kollektivtrafik och cykel med 9 miljarder kronor fram till 2021.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag om att förbjuda mopeder och andra mindre motorfordon på cykelbanor.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag om att möjliggöra cykeltrafik i motsatt riktning på enkelriktade gator med hastighet upp till 30 km/h.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag om att bilar bör väja för cyklisterna då cyklisten färdas på huvudled.

17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag om att bilister bör väja för cyklister vid övergångsställen med cykelbana, inte bara för fotgängare.
18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ansvarig myndighet bör utfärda rekommendationer för hur man i tätort ska kunna utforma grön våg anpassad efter cyklister, dock med prioritet av kollektivtrafik om konflikt uppstår.
19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen genom Trafikverkets regleringsbrev bör tydliggöra att cykelbanor ska ha hårdgjord yta men inte behöva dimensioneras för att klara 12 ton.
22. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket bör ges i uppdrag att ta fram en plan för att grundskolor ska ha fungerande och trygga gång- och cykelbanor till och från skolan senast till 2015.
27. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att underlätta för kommunerna att införa parkeringsbolag som sköter både bil- och cykelparkering, och där bilparkeringen finansierar cykelparkeringen.
30. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket i samband med den påbörjade investeringen av vägar med mitträcken bör se till att alla vägar som tidigare haft, eller som bör ha, goda cykelmöjligheter nu tillförsäkras cykelväg eller motsvarande för att skapa en trygg och säker cykelmiljö.
31. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag om ändring i kollektivtrafiklagen så att det blir obligatoriskt att ställa krav i upphandlingen så att resenärerna ska kunna ta med sig cykel på kollektivtrafiken, i den mån det inte tränger ut resenärer, och att det ska tillhandahållas säkra och väderskyddade cykelparkeringar.
32. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag om krav i upphandlingen av interregional trafik så att resenärerna ska kunna ta med sig cykel på kollektivtrafiken, i den mån det inte tränger ut resenärer, och att det ska tillhandahållas säkra och väderskyddade cykelparkeringar.
33. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen i Jernhusens regleringsbrev bör införa att det ska finnas bra och säkra cykelparkeringar på tågstationer för att underlätta kombinationen av cykel och tåg.

2010/11:N413 av Marie Granlund m.fl. (S):

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att cykelvägar bör byggas ut för upplevelsens, miljöns och säkerhetens skull.