

## Motion till riksdagen 2012/13:T472

av **Stina Bergström m.fl. (MP)**

# Åtgärder för enklare och säkrare cykling

## Sammanfattning

Cyklingen är på frammarsch. Att människor vill cykla visar sig både i Stockholm – där människor med dödsförakt kastar sig ut i den farliga och cykelvänliga trafiken – och på landsbygden, där vissa, med livet som insats, cyklar på nybyggda ett-plus-två-vägar utan vägren medan bilarna susar förbi i 100 km/h.

Det är hög tid att vi riksdagspolitiker går från ord till handling och gör det enklare och säkrare att cykla i hela landet. Trots att 10 procent av resorna görs med cykel går bara 1 procent av våra infrastrukturinvesteringar till cykling. Vi behöver öronmärka mer statliga pengar för cykelsatsningar. Vi behöver se över de lagar som reglerar trafiken så att det blir enkelt att cykla. Vi måste förhindra att möjligheterna att cykla på landsbygden försämras när de statliga vägarna byggs om till två-plus-ett-vägar. Vi behöver underlätta för cyklister att plocka med sig cykeln på tåg och bussar. Om dessa och flera åtgärder handlar denna motion.

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att staten bör anslå ytterligare medel för cykelåtgärder, 1,5 miljarder kronor att användas under åren 2013–2015, och att satsningen ska tas ur Trafikverkets anslag för väghållning.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med ett förslag för att möjliggöra cykeltrafik i motsatt riktning på enkelriktade gator.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med ett förslag om att bilar ska väja för cyklister då cyklisterna färdas på en huvudled.

**Fel! Okänt namn på**

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med ett förslag om att bilister måste lämna företräde för cyklister vid övergångsställen där det finns cykelbana.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket bör utfärda en bashastighet på 30 km/h i landets tätorter.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket bör se till att alla två-plus-ett-vägar som tidigare haft, eller som bör ha, goda cykelmöjligheter nu tillförsäkras en cykelväg eller motsvarande för att skapa en trygg och säker cykelmiljö.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att upphäva det nuvarande förbudet mot cykling på väg där det finns cykelbana i närheten.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag om en komplettering av kollektivtrafiklagen så att det blir obligatoriskt att kräva av både upphandlad och kommersiell trafik att resenärerna ska kunna ta med sig cyklar i kollektivtrafiken.

## Inledning

Vem kunde för några år sedan tro att cykling skulle vara temat på ett seminarium arrangerat av en bilorganisation? Att 2012 års Tylösandsseminarium, arrangerat av Motorförarnas Helykterhetsförbund, MHF, hade rubriken ”Snabbaste vägen till 2020 – Nya vägar till säker cykling” är inte bara glädjande utan också ett tecken på att tiderna förändras. Intresset för cykling har de senaste åren ökat snabbt och många sätter sig nu på cykeln både i städerna och på landet. Många regioner och kommuner upprättar cykelplaner, bygger cykelvägar och sänker hastigheten i tätorterna. Det är ett gott tecken för framtiden.

Så det är hög tid även för rikspolitiken att gå från ord till handling för att gynna en säker och enkel cykling.

Cykeln har också en viktig roll i klimatarbetet. Att öka cyklingens andel av persontransporterna är ett av de snabbaste och billigaste sätten att minska utsläppen från transportsektorn. Det som behövs är att politiker ger cykeln högre prioritet så att det blir mer attraktivt att cykla och mindre attraktivt att köra bil.

Miljöpartiet de gröna vill bejaka den vilja som finns hos människor runtom i landet att cykla, och på så sätt få en ökad livskvalitet och bidra till en minskad miljöpåverkan. Med ökade satsningar på cykelinfrastruktur, trafiksäkerhet för cyklister och förenklade trafikregler kommer ännu fler att kliva ur bilen och sätta sig på cykeln – och må bra av det också. Att öka cyklandet är en både miljö- och folkhälsofråga.

Det är vi politiker som tar besluten som på olika sätt påverkar möjligheten att cykla. Visst är det individen som bestämmer om man vill ta bilen eller cykeln till jobbet, men det är vi som politiker som styr valen, idag oftast till bilens fördel. Med nedanstående förslag gör vi tvärtom – vi gör det enklare och säkrare att cykla.

## Mer pengar till statlig cykelinfrastruktur och bidrag till kommuner

Forskningen är entydig – när det byggs fler cykelbanor ökar cyklandet. Uppskattningsvis sker 10 procent av svenskarnas resor med cykling. Detta kan jämföras med Hollands 25 procent och Danmarks 18 procent. Trots det är det bara 1 procent av samhällets infrastrukturinvesteringar som går till cykling.<sup>1</sup>

Endast 994 miljoner kronor till cykelåtgärder längs nationella vägar finns i den nationella åtgärdsplanen fram till 2021. Investeringar ligger dessutom längst fram i planen. I de regionala planerna finns det 2,3 miljarder ytterligare till cykelinvesteringar mycket ojämnt fördelat över landet. Skåne och Västra Götaland sticker här ut som positiva exempel medan cykelinvesteringar i regionala planer i andra delar av landet lyser med sin frånvaro. Miljöpartiet föreslår att ytterligare resurser öronmärks till cykelåtgärder i Trafikverkets budget för väghållning fram till 2021. 1,5 miljarder kronor bör avsättas redan 2013–2015. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

## Se över lagstiftningen

Flera olika lagar påverkar trafiken och därmed cyklingen. Det är trafikförordningen (TIF) och fordonskungörelsen (FK) som reglerar cykeln som fordon och cyklisten som förare. Vägmarkesförordningen (VMF) reglerar vägmärken, vägmarkeringar med mera och plan- och bygglagen som styr byggandet av cykelbanor. Eftersom stora delar av lagstiftningen är gammal och framtagna med bilen som norm anser Miljöpartiet att det är hög tid att revidera dessa lagar. Därför föreslår vi nedanstående ändringar:

## Gör det lagligt att cykla mot enkelriktat

Ett exempel på att planeringen skett med bilen som utgångspunkt är enkelriktade gator som tvingar cyklister att ta omvägar, trots att vägbredden gör det

<sup>1</sup> Eva Lind-Båth, Cykelfrämjandet, Tylösandsseminariet 2012.

## Fel! Okänt namn på

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 bland annat Tyskland, Holland, Schweiz, Frankrike, Danmark, England, Österrike och Belgien. Miljöpartiet anser att det borde tillåtas även i Sverige. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

## Cykeln är ett fordon – inför väjningsplikt

Ett annat exempel är väjningsplikten. En cykel måste alltid väja för en bil, även om cykeln kommer på huvudled och bilen från sidan. Miljöpartiet anser att det är dags att se cykeln som ett fordon i trafiken och låta bilar väja även för cyklister då cyklisten färdas på huvudled. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

## Zebralagen ska gälla även för cyklister

Den så kallade zebralagen som innebär att bilar måste stanna för fotgängare vid obebakade övergångsställen vid lägre hastigheter har blivit omdebatterad. Ett av problemen är att bilarna ofta kommer med hög hastighet. Detta kombinerat med att många fotgängare tar för givet att bilen ska stanna och därmed blir oförsiktiga.

En annan sak som är problem är att det råder olika uppfattningar om huruvida zebralagen omfattar även cyklister. I vissa städer finns lokala föreskrifter för vissa typer av cykelbanor där det är bilisterna som måste stanna för cyklisterna. Vid andra övergångsställen måste cyklisten stiga av cykeln för att få företräde. Olika regelverk leder till osäkerhet och fler olyckor.

Miljöpartiet anser att zebralagen ska gälla även för cyklar, det vill säga att bilar måste stanna även då cyklister vill följa en cykelbana som går parallellt med ett övergångsställe. Vi anser att det är viktigt med en enhetlig nationell trafikregel om detta för att göra regelverket tydligt, öka trafiksäkerheten och göra det enkelt att cykla. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

## Inför 30 km/h i landets tätorter

En av de mest effektiva åtgärderna för att öka trafiksäkerheten för cyklister och fotgängare är sänkta hastigheter.

Varje år skadas och dödas över 3 000 fotgängare och cyklister i kollision med bilar.<sup>2</sup> En tredjedel av de omkomna i trafiken är oskyddade trafikanter,

<sup>2</sup> Enligt Olycksdatabasen Strada 2011.

trots att de bara står för 5 procent av färdsträckan. Det är alltså nio gånger farligare att gå och cykla som att sätta sig i bilen.

Medan antalet dödade och skadade bilister minskar år från år, ökar olyckorna bland dem som går och cyklar i våra tätorter.

Risken för att en cyklist som blir påkörd av en bil dör är mycket hög vid 50 km/h, men liten vid hastigheter under 30 km/h. Det har varit känt bland trafikplanerare sedan 90-talet. Det är i vetskap om detta som många kloka kommunpolitiker i vårt land redan sänkt hastigheterna i städer och tätorter från 50 till 30 km/h.

En grupp trafikforskare från Lunds Tekniska Högskola presenterade i september 2012 sina slutsatser efter att ha analyserat och sammanställt de senaste årens forskning om hastigheter och hållbarhet.<sup>3</sup> Forskarna var tydliga: Bilar ska inte köra fortare än 30 km/h i staden. En bilist som kör i trettio kan samspela med gående och cyklande på ett helt annat sätt än den som kör i femtio. Bilisterna väjer spontant för cyklisterna, kör i ett jämnare tempo och tar också mindre plats eftersom de behöver kortare avstånd mellan varandra. Bullret minskar och även utsläppen blir lägre.

Trafikverket bör införa en bashastighet på 30 km/h i tätorten. Detta bör riksdagen ge regeringen som sin mening tillkänna.

## Bygg inte bort möjligheten att cykla vid två-plus-ett-väg

När man bygger nya vägar, till exempel två-plus-ett-vägar eller breddar befintlig väg, försvinner ofta vägrenen där man tidigare har kunnat cykla. En inventering som Trafikverket låtit göra av landets två-plus-ett-vägar och två-plus-två-vägar visar att av totalt 2 400 kilometer mittseparerad väg är det endast två procent som har riktiga cykelbanor i direkt anslutning till vägen. Detta ska jämföras med att inventeringen menar att 26 procent av vägarna har ”stor cykelpotential”. Vid 33 procent av vägarna saknas nu helt möjlighet att gå eller cykla längs vägen.<sup>4</sup> Vi anser att Trafikverket eller kommunen inte ska kunna ta bort cykelväg eller cykelbar vägren utan att ersätta den med en ny likvärdig eller bättre väg. Möjligheten att cykla måste säkerställas vid både de vägar som redan är ombyggda och de som kommer att byggas. Dessa pengar ska tas från vägbudgeten eftersom det är biltrafiken som orsakar det ändrade behovet och därmed kostnaden. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

<sup>3</sup> Seminarium ”Hastigheter i tätort bör sänkas, visar forskningen” 25/9 2012 med Christer Hydén, Andras Varhelyi och Åse Svensson Trafik och väg, Lunds Tekniska Högskola.

<sup>4</sup> Trafikverket: Vardagscyklistens förutsättningar för säker cykling längs 2+1 och 2+2 vägar. Slutrapport 2010-05-28, kompletterad 2010-10-28.

Fel! Okänt namn

## Cykeln i kollektivtrafiken

Kombinationen av klimatsmarta transportmedel behöver underlättas. I dagsläget är förutsättningarna att ta med sig cykel på tåget eller annan kollektivtrafik begränsad. Vissa regionala tåg, till exempel Värmlandstågen och Öresundstågen, har infört möjligheten att ta med sig cykel på pendeltågen, vilket underlättar för både arbetspendlare och cykelturismen. Problemet är när man som resenär ska byta till en annan tågoperatör som inte tillåter att cyklar tas med. Det är något som kan bli än vanligare med den nya kollektivtrafiklagen som öppnar för privata aktörer i regional och kommunal kollektivtrafik. Som resenär riskerar du att tvingas ta valet att stanna kvar på perrongen med din cykel eller lämna cykeln och fortsätta ensam.

Den nya kollektivtrafiklagen bör kompletteras så att det blir obligatoriskt att ställa krav både på upphandlad och på kommersiell trafik att resenärerna ska kunna ta med sig cykel på kollektivtrafiken. Kravet bör utformas så att det inte tränger ut resenärer. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

## De som vill cykla fort måste få cykla på vägen

Bilismens kraftiga ökning under 1900-talets andra hälft underlättades i hög grad av att det banades väg för biltrafik i tätort och på landsbygd. Vägar och gator finns i sammanhängande nät som är graderade i Europavägar, riksvägar, länsvägar och differentierade gatusystem i städerna. Det finns ingen motsvarande struktur för cykeltrafik; den som färdas på cykel kan till exempel plötsligt se cykelfältet upphöra i ingenting. I de flesta tätorter är bilen prioriterad och övrig trafik (cykel, barnvagnar, hästar, mopeder med mera) får försöka samsas på den plats som blir över. Åtskilliga av dem som vill cykla snabbt väljer ofta bilarnas körfält som ju med avseende på underlag, vinklar och annat är dimensionerade för hög hastighet. Så länge det saknas bra alternativ för snabb cykling måste detta vara tillåtet, vilket det inte är idag (givetvis med undantag av motorvägar). Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

Stockholm den 4 oktober 2012

*Stina Bergström (MP)*

*Annika Lillemets (MP)*

*Tina Ehn (MP)*

*Jan Lindholm (MP)*

*Mats Pertoft (MP)*

*Lise Nordin (MP)*

*Bodil Ceballos (MP)*

*Jonas Eriksson (MP)*