

Motion till riksdagen 2017/18:3624

av **Jakob Forssmed (KD)**

Åtgärder för att främja cykling

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av ett nationellt cykelkansli som kan arbeta med åtgärder som underlättar cykling, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett skärpt uppdrag för Trafikverket att arbeta för en ökad cykelandel och ökad cykling och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att den nationella infrastrukturbudgeten bör fördelas om så att cykeltrafiken ges en större andel av budgeten än i dag och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett förtydligat regelverk kring överfarter och passager så att det blir tydligare än i dag när cyklister ska lämnas företräde och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det bör bli möjligt att svänga höger vid rödljus för att förbättra framkomligheten för cyklister och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att väglagen bör ändras så att det blir möjligt för Trafikverket att anlägga friliggande cykelvägar utan krav på anslutande bilväg och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en översyn bör göras av lagen så att motsvarande regler gäller för att ta mark i anspråk för att bygga cykelleder som för infrastruktur främst ägnad motortrafik och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ändringar i skattesystemet så att cykling uppmuntras, t.ex. vad gäller reseavdrag, tjänstecyklar, cykel som personalförmån och friskvårdsbidrag för cykling som motion, och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

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

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

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

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

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

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

Den statliga nivån behövs för forskningssammanställning, finansiering, planeringsstöd och utformandet av bra standarder för kommunal utbyggnad av cykelinfrastruktur. Fortfarande sker t ex ofta utbyggnad av nya cykelvägar som blandar cyklister med gående i en uppenbar konfliktdesign. Därför behövs ett nationellt cykelkansli som kan arbeta med åtgärder som underlättar cykling.

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

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

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

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

Det bör också bli möjligt att svänga höger vid rödljus för att förbättra framkomligheten för cyklister.

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

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

Jakob Forssmed (KD)