

Motion till riksdagen 2013/14:T341

av Désirée Pethrus (KD)

Ökad cykeltrafik kräver ett ansvar

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att användandet av cykel som färdmedel bör öka i enlighet med vad som anförs i motionen.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att bevakning av cykelbanor bör ske i ökad omfattning av trafikpolisen i syfte att öka säkerheten för cyklister och gångtrafikanter.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket bör öka insatserna att få ut information om trafiksäkert beteende riktad till cyklister för att öka trafiksäkerheten för både cyklister och gångtrafikanter.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tillsätta en utredning med uppgift att förbättra avdragsrätt i skattedeclarationerna för att minska antalet resor med bil och för att främja ett ökat cyklande.¹

¹ Yrkande 4 hänvisat till SkU.

Fel! Okänt namn på

Motivering

Rekordmånga stockholmare cyklar till och från jobbet varje dag. Trafikverkets mål med den regionala cykelplanen för Stockholm är 80 mil cykelvägar och 20 procent jobbpendling på cykel år 2030. Arbetet med en regional cykelstrategi ingår i EU-projektet Satsa II (Samverkan för ett effektivt transportsystem i Stockholmsregionen).

På ett nationellt plan ska ytterligare uppskattningsvis 40 mil cykelväg anläggas enligt Trafikverket till och med år 2025, vilket inte är tillräckligt men beräknas åtminstone leda till ökad användbarhet av cykelvägnätet och till ökad cykling jämfört med om de inte hade genomförts.

Som en följd av att bilen ersätts med cykeltransport gynnas vår miljö. Men även ur ett hälsoperspektiv är cykeln att föredra som transportmedel. Att få fler svenskar att motionera och röra på sig i vardagen är en vinst för samhället. Det förbättrar hälsotillståndet och främjar även mindre partikelutsläpp i trafiken, vilket påverkar den allmänna hälsan i samhället på ett positivt sätt. Cykel är även ett fördelaktigt transportsätt framför bilåkande ur trängselsynpunkt.

Fler och fler samhällsplanerare inser värdet av att planera för ökad cykeltrafik. Dock har det ökade trafikflödet och bristen på hänsyn i trafiken i upprepade fall bidragit till trafikfarliga situationer. Det ökade tempot på cykelbanorna har lett till en ökad känsla av otrygghet för fotgängare och andra cyklister. Åtta av tio cykelolyckor är singelolyckor där inga andra fordon är inblandade. Årligen skadas cirka 3 000 cyklister så svårt att de måste läggas in på sjukhus. Vid färd i hög hastighet på cykel utsätts otvetydigt andra cyklister såväl som fotgängare för fara. I många fall finns ingen trafikpolis närvarande som kontrollerar eller bötfäller fartsyndarna eller dem som bryter mot trafikregler eller betar sig vårdslöst.

Det krävs ingen utbildning för att cykla, vilket gör att det ibland råder osäkerhet om hur man ska bete sig i trafiken. Med tanke på det ökade intresset för att cykla och den ökade olycksrisken bör Trafikverket se över insatserna gällande trafiksäkerhetsinformation för cyklister. Dessutom bör polisen uppdras att göra stickprovskontroller i högre grad.

Mer frekventa kontroller kommer sannolikt att avskräcka cyklister från överträdelser och därmed öka trafiksäkerheten.

För att cyklandet ska locka en större skara bör man också utreda huruvida cykelns ställning ska kunna stärkas jämfört med bilåkande vid arbetspendling. I deklarationen ges möjlighet till avdrag för cykelresor mellan jobbet och bostaden. Men avdraget är enbart 250 kronor per år. Cyklar man varje dag är avdraget inte möjligt att använda då det bara går att få avdrag för jobbresor, när kostnaden överstiger 8 000 kronor per år. Här bör man utreda hur det kan bli bättre incitament i skattehänseende, så att fler tar cykeln till arbetet.

Stockholm den 2 oktober 2013

Désirée Pethrus (KD)