



Cykeltrafik

Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet elva motioner om cykeltrafik från allmänna motionstiden 2011. Motionerna rör bl.a. mål för cykelpolitiken, infrastrukturåtgärder och trafikregler för cykling.

I betänkandet lyfter utskottet fram cykeln som ett transportmedel med många fördelar, inte minst ur ett klimat- och trängselperspektiv. Med hänvisning bl.a. till att regeringen har tillkallat en särskild utredare som ska se över de regler som påverkar förutsättningarna för att cykla samt till övriga pågående uppdrag och försöksverksamheter avstyrker utskottet motionsförslagen. Flertalet av dem förutsätts komma att bli helt eller delvis tillgodosedda genom de pågående arbetena.

I betänkandet finns fem reservationer (S, MP, V).

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	5
Ärendet och dess beredning	5
Bakgrund	5
Mål och övergripande utgångspunkter	8
Åtgärder i trafikens infrastruktur för cykling	11
Trafikregler för cykling	16
Cykel till Öland	20
Cykelhjälm och cykelbarnstolar	21
Underlättande av kombinerade resor med cykel	23
Reservationer	27
1. Mål och övergripande utgångspunkter, punkt 1 (S, MP, V)	27
2. Åtgärder i trafikens infrastruktur för cykling, punkt 2 (S, MP, V)	28
3. Trafikregler för cykling, punkt 3 (MP, V)	29
4. Cykel till Öland, punkt 4 (MP)	30
5. Underlättande av kombinerade resor med cykel, punkt 6 (S, MP, V)	31
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	32
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2011	32

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Mål och övergripande utgångspunkter

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:T332 av Nina Lundström (FP) yrkande 4,

2011/12:T377 av Désirée Liljevall (S) yrkande 7,

2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 27 i denna del och

2011/12:T456 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 2.

Reservation 1 (S, MP, V)

2. Åtgärder i trafikens infrastruktur för cykling

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:T260 av Caroline Szyber (KD),

2011/12:T332 av Nina Lundström (FP) yrkandena 1, 2 i denna del och 6,

2011/12:T338 av Johan Hultberg och Finn Bengtsson (båda M) i denna del,

2011/12:T377 av Désirée Liljevall (S) yrkandena 1, 2, 5 och 6,

2011/12:T456 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 7 och 9 samt

2011/12:T475 av Per Lodenius (C).

Reservation 2 (S, MP, V)

3. Trafikregler för cykling

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:T283 av Mikael Cederbratt (M),

2011/12:T332 av Nina Lundström (FP) yrkandena 2 i denna del och 3,

2011/12:T338 av Johan Hultberg och Finn Bengtsson (båda M) i denna del och

2011/12:T456 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 3–6, 10 och 11.

Reservation 3 (MP, V)

4. Cykel till Öland

Riksdagen avslår motion

2011/12:T275 av Annika Lillemets och Stina Bergström (båda MP).

Reservation 4 (MP)

5. Cykelhjälmarna och cykelbarnstolar

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:T376 av Catharina Bråkenhielm (S) och

2011/12:T426 av Hillevi Larsson (S).

6. Underlättande av kombinerade resor med cykel

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:T332 av Nina Lundström (FP) yrkandena 5 och 7,

2011/12:T377 av Désirée Liljevall (S) yrkandena 3 och 4 samt

2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 27 i denna del.

Reservation 5 (S, MP, V)

Stockholm den 3 maj 2012

På trafikutskottets vägnar

Anders Ygeman

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Anders Ygeman (S), Eliza Roszkowska Öberg (M), Monica Green (S), Jessica Rosencrantz (M), Lars Mejern Larsson (S), Sten Bergheden (M), Suzanne Svensson (S), Lars Tysklind (FP), Leif Pettersson (S), Anders Åkesson (C), Lars Johansson (S), Edward Riedl (M), Stina Bergström (MP), Annelie Enochson (KD), Tony Wiklander (SD), Siv Holma (V) och Lotta Finstorp (M).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlas 30 yrkanden i 11 motioner om cykelfrågor från den allmänna motionstiden hösten 2011. Motionerna rör bl.a. mål för cykelpolitiken och infrastrukturåtgärder samt trafikregler för cykling.

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 har behandlats 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.

Några uppgifter om cykeltrafiken

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 procent för män och 9 procent för kvinnor. Detta innebär en minskning från den tidigare resvaneundersökningen, då andelen låg på 12 procent i genomsnitt. Dåvarande Vägverket har genom olika undersökningar kommit fram till att den nationella andelen legat på samma nivå under åren därefter. Dock är siffrorna inte säkerställda.

Trafikanalys inledde i januari 2011 en ny nationell resvaneundersökning. Enligt uppgift beräknas undersökningen bli publicerad i maj 2012. 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 på sträckor under 5 km genomförts. Även på kommunal nivå görs viss datainsamling när det gäller cykling. Flera kommuner har redovisat en ökning.

Av Trafikverkets rapport *Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder – förslag för lösningar till år 2025 och utblick mot år 2050 (2012:100)* (fortsättningsvis Trafikverkets kapacitetsutredning) framgår att andelen cykelresor av kortväga resor är cirka 10 procent. I rapporten anges att en prognos för persontransporter från 2001 till 2020 visar att antalet resor, med alla färd sätt, kommer att öka med 13 procent men cykelresorna endast med 1 procent. Undersökningar visar dock att cirka 20 procent av korta arbets- och fritidsresor med bil skulle kunna ersättas med gång och cykel. Vidare anges i rapporten att till 2050 är det realistiskt att 30 procent av de kortväga resorna sker med cykel. Med starka styrmedel skulle det finnas en potential att cykling t.o.m. utgör 50 procent av de kortväga resorna, förutsatt att infrastruktur, drift och underhåll anpassas. Jämförelsevis kan nämnas att i Köpenhamn cyklar över 50 procent av dem som har mindre än 10 km till arbetet eller studieorten. Av dem som har mellan 2 och 5 km till arbetet eller studieorten cyklar 64 procent.

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.

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 personsador och olyckor i vägtransportssystemet, 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 cykelatlaser 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. Skadade cyklister, särskilt i singelolyckor med lindriga skador, är starkt underrepresenterade i den officiella statistiken. Det beror på att det sällan finns skäl för polisen att utreda om det skett något trafikbrott i samband med olyckan. Under 2011 uppgick antalet dödade cyklister till 19 personer. Antalet svårt skadade cyklister uppgick till 325 personer samma år. Under tiden januari t.o.m. mars 2012 dödades 4 cyklister (2 under samma period 2011) och 44 (23 under samma period 2011) skadades svårt enligt preliminära uppgifter.

Mål och övergripande utgångspunkter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om olika åtgärder i trafikens infrastrukturer. Utskottet hänvisar till att regeringen har tagit initiativ till en översyn av de regler som påverkar förutsättningarna för att cykla och till utarbetande av en strategi och handlingsplan för ökad och säker cykling.

Jämför reservation 1 (S, MP, V).

Motionerna

I motion 2011/12:T332 anger Nina Lundström (FP) yrkande 4 att cyklingens villkor och betydelse ur ett transportperspektiv borde göras än mer tillgängligt genom en nationell informationskampanj om cykling och cyklister. Det gäller dels de positiva effekterna av cyklingen sett till folkhälsa, dels cyklingens betydelse som alternativ till bil och allmänna kommunikationsmedel, inte minst på kortare sträckor. Kunskapen om trafikregler, väjningsregler och säkerhet borde höjas genom en informationskampanj

för att genom kunskap förebygga olyckor och tillbud. Enligt motionären förutsätter detta ett nationellt uppdrag då frågan berör nationella, regionala och lokala förutsättningar med många olika ansvariga myndigheter och beslutsorgan.

I motion 2011/12:T377 av Désirée Liljevall (S) framförs i yrkande 7 att cyklister är en särskilt utsatt trafikantgrupp och den enda trafikantgrupp där antalet omkomna ökade under 2010. Motionären menar därför att målsättningen bör vara att halvera antalet allvarligt skadade cyklister med hälften 2020 jämfört med i dag.

I kommittémotion 2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S) konstateras i yrkande 27 (delvis) att för att klara ett hållbart miljöanpassat samhälle behöver vi underlätta användandet av cykeln som transportsätt. Cykeln är enligt motionärerna bra för miljön, folkhälsan och den enskildes privatekonomi. Motionärerna menar därför att det för detta krävs en säker trafikmiljö även för cyklister med bl.a. fler cykelstråk och cykelvägar.

I motion 2011/12:T456 anför Stina Bergström m.fl. (MP) i yrkande 2 att stora delar av den lagstiftning som påverkar trafiken och därmed också cykling är gammal och framtagen med bilen som norm. Det är därför enligt motionärerna hög tid att göra en översyn av berörda lagar såsom plan- och bygglagen och trafik- och parkeringslagstiftningen ur ett klimat- och cykelperspektiv.

Utskottets ställningstagande

Transportsektorn står inför utmaningar när det gäller bl.a. trängseln i städerna, klimatfrågan och övriga miljöfrågor såsom buller. Utskottet vill därför lyfta fram cykeln som ett transportmedel med många fördelar. Cykeln tar mindre av gatumarken i anspråk, vilket minskar trängseln. Ur ett miljö- och klimatperspektiv är cykeln i princip oslagbar som transportmedel. Cykling har dessutom positiva effekter på folkhälsan.

Cykeltrafikens bidrag till flera samhällsmål och potentialen som finns i att öka cykeltrafiken är något som även Trafikverket lyfter fram i kapacitetsutredningen.

Mot den bakgrunden instämmer utskottet med motionärerna om att det är angeläget att stärka cykelns roll som transportmedel och göra det mer attraktivt att cykla. För att det ska bli verklighet krävs ökad trygghet för cyklisten, men också ökad möjlighet att på ett tryggt och säkert sätt cykla till bussen, cykla till tåget och växla mellan olika transportslag.

Utskottet har tidigare understrukt att cykelfrågor är föremål för överväganden på i första hand lokal nivå. Utskottet välkomnar därför de många lokala initiativ som har tagits. Exempelvis kan nämnas att Stockholms stad har föreslagit att 1 miljard kronor ska satsas för att göra cykelnätet i Stockholm mer sammanhängande och lättåtkomligt.

Inte desto mindre 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 kunna ses som ett attraktivt alternativ för en del av eller hela resan. Utskottet ser därför positivt på att det i den trafikslagsövergripande nationella planen för utvecklingen av transportsystemet 2010–2021 har avsatts ca 944 miljoner kronor för cykelåtgärder.

Utskottet välkomnar även regeringens initiativ att hösten 2010 tillkalla en särskild utredare 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 kunskapsuppyggning och kommunikation. I första hand bör utredaren 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. I utredningsdirektiven anges vidare att för att främja målet att barn själva ska kunna använda sig av transportsystemet finns det behov av att utreda hur utbildning, fortbildning och spridning av befintliga och nya regler för cykeltrafiken kan utvecklas. Utredaren har fått förlängd utredningstid och uppdraget ska redovisas i oktober 2012.

Ytterligare initiativ från regeringens sida är det uppdrag som hösten 2010 gavs till Trafikverket att i samarbete med Transportstyrelsen och i samråd med SKL m.fl. utarbeta en strategi och en handlingsplan för ökad och säker cykling. En delredovisning lämnades i april 2011 och en slutredovisning lämnades i december 2012. Uppdraget ska till i maj 2012 kompletteras med en mer detaljerad handlingsplan som redovisar aktiviteter, kostnader, tidsplaner, prioriteringar och ansvarsfördelning. Därefter kommer beredning att påbörjas inom Regeringskansliet.

Utskottet vill vidare lyfta fram att en forskningsöversikt har tagits fram på uppdrag av civilutskottet, trafikutskottet samt miljö- och jordbruksutskottet i riksdagen, en översikt 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 initiativ som redovisats här 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. Motionerna 2011/12:T332 av Nina Lundström (FP) yrkande 4, 2011/12:T377 av Désirée Liljevall (S) yrkande 7, 2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 27 (delvis) och 2011/12:T456 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 2 avstyrks följaktligen.

Åtgärder i trafikens infrastruktur för cykling

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om olika åtgärder i trafikens infrastrukturer. Utskottet utgår från att pågående utredningar och projekt kommer att resultera i åtgärder som innebär förbättrad infrastruktur för cykling.

Jämför reservation 2 (S, MP, V).

Bakgrund

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.

Motionerna

I motion 2011/12:T260 konstaterar Caroline Szyber (KD) att ju fler som cyklar, desto bättre miljö, folkhälsa och trafiksituation får vi. En studie gjord av Vägverket visar att fler skulle välja att cykla om samhället satsade på ökad framkomlighet för cyklisterna. Studien visar också att cykeln är en viktig del av trafiksystemet och att det bör satsas mer pengar på snabbare, säkrare och bekvämare cykelstråk. Cyklandet ökar enligt motionären i vissa delar av landet, men de regionala variationerna är stora. Motionären anser att det behövs fler cykelbanor och förutsätter att regeringen ser över planerandet av infrastrukturen för cykling för att stimulera investeringar som ger ökad cykling.

I motion 2011/12:T332 av Nina Lundström (FP) yrkandena 1, 2 (delvis) och 6 konstateras att cyklisterna generellt är en mycket utsatt trafikantgrupp. Skaderisken för cyklisterna har enligt motionären beräknats till nio gånger högre än för biltrafikanterna. I motionen heter det därför att det behövs ökat fokus på att förebygga olyckor och tillbud vad gäller cyklismen. I yrkande 1 framförs att dålig beläggning på cykelbanor eller vägar och brister i underhåll kan vara orsak till olyckor såsom fall och vurpor. Det bör därför finnas en tydlig nationell målsättning om att centrala cykelstråk ska ha hårdgjord yta. Trafikverket bör även se till att alla vägar som tidigare haft, eller som bör ha, goda cykelmöjligheter tillförsäkras cykelväg eller motsvarande för att skapa en trygg och säker cykelmiljö. Enligt motionären bör det finnas en tydlig ambitionsnivå vad gäller att minska antalet olyckor. I yrkande 2 framförs därför att tillgången på separata cykelvägar eller banor är en viktig aspekt för ökad säkerhet och trygghet. Cyklisterna behöver ges tydligare anvisningar och förslag på alternativa cykelvägar vid t.ex. förändringar till två-plus-ett-väg. I yrkande 6 framför motionären vidare att höghastighetsbanor för snabbpendlare bör vara en del av modern infrastrukturplanering.

I motion 2011/12:T338 (delvis) anför Johan Hultberg och Finn Bengtsson (båda M) att det bör vidtas åtgärder för att säkerställa att cyklisternas behov tillgodoses när allmänna vägar byggs om till s.k. två-plus-ett-väg. Enligt motionärerna är det, inte minst ur ett miljöperspektiv, synnerligen olyckligt när vägar byggs om på bekostnad av cyklisternas framkomlighet.

I motion 2011/12:T377 framför Désirée Liljevall (S) i yrkandena 1, 2, 5 och 6 att infrastrukturen för cyklisterna måste förbättras. Anledningen till det är att cyklisterna är en särskilt utsatt trafikantgrupp. Skaderisken har beräknats till nio gånger högre än för biltrafikanterna. Det är även den enda trafikantgrupp där antalet omkomna ökade under 2010. I yrkande 1 framförs att möjligheten att studera förutsättningar för fler cykelvägar bör göras inom ramen för infrastrukturplaneringen. I yrkande 2 anger motionären att man måste ta cyklingen i beaktande när landsvägar byggs om till två-plus-ett-vägar. I yrkande 5 framförs att infrastrukturen för cyklisterna behöver förbättras. Enligt motionären behövs det fler cykelvägar. Både i och utanför tätorter tvingas cyklisterna att till stor del cykla på vägbanan

eller på vägrenar med varierande bredd. I yrkande 6 framförs att Trafikverket bör få i uppdrag att ta fram en strategi för säkra gång- och cykelvägar i anslutning till alla skolor.

I motion 2011/12:T456 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 7 och 9 anges följande. I yrkande 7 framförs att när man bygger nya vägar, exempelvis två-plus-ett-vägar eller breddar befintlig väg, försvinner ofta vägrenen där man tidigare kunnat cykla. Vid 33 procent av vägarna saknas helt möjlighet att gå eller cykla längs vägen. Motionärerna menar att Trafikverket eller kommunerna inte ska kunna ta bort cykelväg eller cykelbar vägren utan att ersätta den med en ny likvärdig eller bättre väg. Möjligheten att cykla måste enligt motionärerna säkerställas både vid de vägar som redan är ombyggda och de som kommer att byggas. Motionärerna menar att pengarna bör tas från vägbudgeten eftersom det är biltrafiken som orsakar det ändrade behovet och därmed kostnaden.

I yrkande 9 menar motionärerna att Trafikverket bör ges i uppdrag att utreda och införa en nationell cykelvägsnumrering. Skälet för detta är enligt motionärerna att den övervägande majoriteten av cykelvägar är ”namnlösa asfaltmaskar som slingrar sig fram huller om buller i Sverige”. För att underlätta för de cyklister som vill resa mellan kommuner, kanske på längre turer genom Sverige, behövs enligt motionärerna en cykelvägsnumrering.

I motion 2011/12:T475 framför Per Lodenius (C) att i det statliga anslaget för byggande och upprustning av vägar bör särskilda medel avsättas för att utöka och snabba på byggandet av nya gång- och cykelvägar. Anledningen till det är att på många platser i Sverige är cykeln inte det alternativa den skulle kunna vara. Det beror på att trafiksituationen gör att det är förenat med stor risk att cykla. Vid exempelvis skolor har biltrafiken ökat. Genom gång- och cykelbana skild från vägen skulle cykeltrafiken bli säkrare och fler skulle ta cykeln till exempelvis arbetet. Det i sin tur har en positiv effekt på hälsan och är mer miljövänligt. Vid byggandet av nya gång- och cykelvägar bör man enligt motionären sträva efter att skapa ett sammanhängande vägnät.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har vid tidigare tillfällen framhållit att förbättrad infrastruktur för cykling är den enskilt viktigaste åtgärden för att nå målet om en ökad cykelandel av resandet. Det är mot den bakgrunden som utskottet med tillfredsställelse ser att ett ökat fokus har riktats mot cykling och cykelåtgärder i åtgärdsplanering för 2010–2021. 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, skyltningar och cykelparkeringar.

Utskottet vill även framhålla att det också på lokal nivå tas initiativ för att förbättra infrastrukturen för cykeltrafik. För att utveckla cykelvägnätet har Stockholms stad tagit fram ett förslag till ny cykelplan. Den omfattar en rad åtgärder som att anlägga fler cykelbanor och cykelfält, att bygga cykelpendlingsstråk för att underlätta cykelpendlingen samt att öka servicen genom att bygga fler cykelparkeringar och förbättra drift och underhåll. Förslaget till ny cykelplan är föremål för remissbehandling t.o.m. 31 maj.

Av ytterligare initiativ som har tagits på lokal nivå för att förbättra trafikens infrastruktur för cykling kan nämnas att Örebro är först i Sverige med att bygga s.k. cykelmotorvägar. Likaså har Trafikverket genomfört en studie om att införa en cykelmotorväg mellan Malmö och Lund.

I Trafikverkets kapacitetsutredning framhålls att en väl fungerande infrastruktur är en förutsättning för en utveckling mot ökad säker cykling. Det innefattar enligt rapporten bl.a. ett sammanhängande nät av cykelvägar där framkomligheten för cyklisterna prioriterats, exempelvis vid signaler. Trafikverket framför vidare att många åtgärder har vidtagits i form av ny infrastruktur och sänkt hastighet för biltrafiken, men att det återstår mycket att göra, framför allt att åtgärda bristande länkar och säkra korsningar.

Som tidigare angetts 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 cyklingen 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 utgångspunkter 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.

Cykeltrafikens infrastruktur har även uppmärksammats i det tidigare nämnda uppdrag som redovisats av Trafikverket. I redovisningen anges att infrastrukturåtgärder som leder till ett sammanhängande säkert cykelnät av många anses som en av de viktigaste faktorerna för att cyklingen ska öka. I förslaget till handlingsplan anges bl.a. att en sammanställning av brister i cykelinfrastruktur nationellt, regionalt och kommunalt bör göras liksom en kartläggning av cykelinfrastruktur i de 25–30 största tätorterna.

I motionerna tas frågan om vägar med mitträcken, s.k. två-plus-ett och två-plus-två-vägar upp och de därmed inskränkta möjligheterna till cykling. Utskottet anser i likhet med motionärerna att det är en viktig fråga, inte minst mot bakgrund av att olycksstatistiken visar att antalet omkomna och allvarligt skadade personer i vägtrafiken minskar kraftigt i och med att mötesseparerade vägar och vajerräcken ökar, samtidigt som åtgärderna kan påverka cyklingen negativt. Utskottet konstaterar att sådana vägar har inventerats av Trafikverket som i maj 2010 redovisade rapporten Vardagscyklisters förutsättningar för säker cykling längs två-plus-ett-vägar och två-plus-

ett-vägar. Frågan följs upp i Trafikverkets tidigare nämnda regeringsuppdrag om ökad och säker cykling. I förslaget till handlingsplan sägs att det bör tas fram en plan för åtgärder för cykling längs med mötesfri landsväg, dvs. två-plus-ett-vägar. Trafikverket har redan sedan tidigare sett över möjligheter att bygga två-minus-ett-vägar på vissa sträckor. Det innebär att endast ett centrerat dubbelriktat körfält för motorfordon används i kombination med två cykelfält. Försöksverksamhet pågår i Skåne och en utvärdering av försöken ska göras.

Utskottet har även tagit del av att det på Trafikverket pågår ett projekt med att ta fram funktionella standarder på de statliga cykelvägarna. I projektet ingår att beakta drift- och underhållsåtgärder vid såväl vinterväglag som barmark.

Med anledning av motionsförslag om cykelvägsnumrering vill utskottet peka på att det i ett flertal städer finns s.k. cykelreseplanerare med möjlighet att söka cykelvägar, pumpstationer, låncyklar osv.

Vad avser motionsförslag om cykelvägar till skolor vill utskottet lyfta fram att 2010 har Trafikverket byggt 83 km nya gång- och cykelvägar och 19 planskilda korsningar för gång- och cykeltrafik. I Skåne har myndigheten byggt ett flertal cykelvägar 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 vill utskottet lyfta fram att även turistleder för cykel kan underlätta cykelpendling och skapa goda förutsättningar för att göra kortare cykelturer i närområdet. Som exempel kan nämnas att Kattegattsleden ingår i Nationell plan för transportsystemet 2010–2021. Projektet påbörjades 2009 och innebär en nästan 40 mil lång cykelled som planeras mellan Helsingborg och Göteborg, genom tio kommuner. Enligt tidplanen ska hela Kattegattsleden stå klar senast till säsongen 2014 och för projektet planeras vara färdigställt i januari 2014.

Utskottet utgår från att nu nämnda utredningar och projekt kommer att resultera i åtgärder som innebär en förbättrad infrastruktur för cykling. Med hänvisning till vad utskottet anfört saknas skäl till något uttalande från riksdagens sida, varför motionerna 2011/12:T260 av Caroline Szyber (KD), 2011/12:T332 av Nina Lundström (FP) yrkandena 1, 2 (delvis) och 6, 2011/12:T338 (delvis) av Johan Hultberg och Finn Bengtsson (båda M), 2011/12:T377 av Désirée Liljevall (S) yrkandena 1, 2, 5 och 6, 2011/12:T456 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 7 och 9 samt 2011/12:T475 av Per Lodenius (C) avstyrks.

Trafikregler för cykling

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om förändrade cykelregler. Utskottet hänvisar till att den särskilde utredare som ska se över regler ur ett cyklingsperspektiv har ett brett uppdrag som också omfattar regler och förutsättningar som bedöms viktiga för att främja en ökad och säker cykeltrafik.

Jämför reservation 3 (MP, V).

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, ett förbud mot trafik med fordon, ett förbud mot eller ett påbud att svänga eller köra i en viss riktning, en avvikelse från de bestämmelser om hastighet eller begränsning till en lägre hastighet än vad som följer av de bestämmelser som det 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. Cyklisterna 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 2011/12:T283 konstaterar Mikael Cederbratt (M) att det vanligen saknas cykelvägar på den svenska landsbygden. Motionären menar vidare att till skillnad från en gångtrafikanter som på långt håll ser ett mötande fordon hinner inte en cyklist agera när ett fordon snabbt närmar sig bakifrån för att sedan i hög fart passera bara någon meter från cyklisten. För att utöka säkerheten för cyklister på landsvägar eller andra platser där det saknas ändamålsenliga cykelvägar och den högsta hastigheten är 70 km/h eller högre bör enligt motionären möjligheten att tillåta cykling på vänster sida av vägen ses över.

I motion 2011/12:T332 framför Nina Lundström (FP) i yrkandena 2 (delvis) och 3 följande. I yrkande 2 anges att viktiga aspekter för ökad säkerhet och trygghet är väjningsregler vid övergångsställen och bilisters väjningsplikt för cyklister i blandad trafik. Vidare anförs i motionen att det i dag inte är möjligt för kommuner att låta cyklister cykla mot enriktad trafik. Det bör ändras eftersom smala cyklar ofta kan komma fram även där bilar inte har det. Förbudet leder till att cyklister tvingas till omvägar i onödan. I yrkande 3 konstateras att motionslopp bidrar till att locka fler att både cykelpendla och cykelträna. Utländska deltagare lockas till Sverige tack vare intressanta motionslopp, vilket påverkar besöksnäringen positivt. Deltagare önskar ofta att det skulle vara möjligt att leda bort biltrafik under motionsloppen, vilket förutsätter samverkan mellan olika myndigheter inklusive polisen samt en översyn av regelverket.

I motion 2011/12:T338 (delvis) yrkar Johan Hultberg och Finn Bengtsson (båda M) att lydelsen i 3 kap. 6 § första stycket trafikförordningen ändras på så sätt att undantag från huvudregeln, dvs. att bl.a. cyklar vid färd på väg ska föras på cykelbana om sådan finns, kan göras i fler fall än då det är lämpligare med tanke på färdmåletts läge. Enligt motionärerna vore det ofta lämpligare om exempelvis snabba cyklister fick möjlighet att välja vägen framför cykelbanan. Motionärerna menar att det även ur framkomlighetsperspektiv i vissa situationer kan framstå som lämpligare om cyklisterna väljer vägen framför cykelbanan.

I motion 2011/12:T456 konstaterar Stina Bergström m.fl. (MP) yrkan-dena 3–6, 10 och 11 att cykeln har en viktig roll i klimatarbetet och att ett av de snabbaste och billigaste sätten att minska utsläppen från transportsektorn är att öka cyklingens andel av persontransporterna. I yrkande 3 anger motionärerna att ett exempel på att lagstiftningen har bilen som utgångspunkt är enkelriktade gator som tvingar cyklister att ta omvägar, trots att vägbredden gör det möjligt att låta bilar möta cyklister. Att låta cyklister köra mot enkelriktad trafik skulle på många håll öka framkomligheten utan att bidra till större risker när hastigheten är maximalt 30 km/h. Enligt motionärerna är detta sedan länge tillåtet i bl.a. Tyskland, Holland, Schweiz, Danmark och Belgien.

I yrkande 4 anser motionärerna att för det fall en cyklist färdas på en huvudled bör det vara bilar som ska väja för cyklisten och inte tvärtom.

I yrkande 5 framför motionärerna att den s.k. zebra-lagen som innebär att bilar måste stanna för fotgängare vid obehövade övergångsställen vid lägre hastigheter bör gälla även för cyklister som vill följa en cykelbana som går parallellt med ett övergångsställe. Enligt motionärerna leder olika regelverk till osäkerhet och fler olyckor.

I yrkande 6 konstaterar motionärerna att en av de mest effektiva åtgär-derna för att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter, såsom cyklis-ter och fotgängare, är sänkta hastigheter. Enligt NTF klarar en fotgängare som blir påkörd i 30 km/h livhanken i nio fall av tio, medan nio av tio dör av dem som blir påkörda i 50 km/h. Motionärerna anser därför att Tra-fikverket bör utfärda en maxhastighet på 30 km/h i tätbebyggda områden med oskyddade trafikanter.

I yrkande 10 framförs att så länge det saknas bra alternativ för snabb cykling måste det vara tillåtet för cyklister att använda bilarnas körfält, med undantag för motorvägar.

I yrkande 11 anges att Örebro bygger speciella snabbcykelvägar inspire-rade av bl.a. ”supercykelstigarna” i Danmark. Men det behövs enligt motionärerna även regler för dessa. Motionärerna menar därför att Trafik-verket bör få i uppdrag att utforma en definition av och ett regelverk för snabbcykelvägar som dimensioneras för hastigheter på minst 20 km/h.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inleda med att framhålla att det är 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. Utskottet delar därför motionärernas bedömning att det finns ett behov av att se över hur de regler som rör cyklingen kan bidra till målen om ökad och säker cykling.

Utskottet välkomnar därför den tidigare nämnda utredning som regeringen har tillsatt med uppdrag 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 trafikregler och att de följs för att undvika att det uppstår onödigt irritation eller incidenter på gång- och cykelvägar, i korsningar osv. Samspelet med gångtrafikanter anges vara särskilt viktigt. Den särskilde utredaren har ett brett uppdrag såtillvida att det inte bara omfattar de i direktiven preciserade områdena utan även regler och förutsättningar som utredaren bedömer viktiga i sammanhanget.

När det gäller motionsförslag om att leda bort biltrafik under motionslopp konstaterar utskottet att det är länsstyrelsen som enligt trafikförordningen (1988:1276) ger tillstånd till bl.a. cykellopp på vägar. Ett tillstånd kan förenas med de föreskrifter som behövs för att förebygga fara eller olägenhet för trafiken och för dem som bor eller uppehåller sig vid vägen eller som behövs av annat skäl. Utskottet vill därför framhålla att det alltså redan i dag finns möjlighet att exempelvis leda undan trafik eller enkelrikta vägar under ett cykellopp. Utskottet har vidare fått veta att det i samband med beredningen av en ansökan om tillstånd till cykeltävling på väg sker ett brett samråd med bl.a. berörda kommuner, väghållningsmyndigheter, räddningstjänst osv. Frågor som ligger till grund för den slutliga bedömningen i tillståndsfrågan, och därmed också till vilka föreskrifter som kan behöva kopplas till tillståndet, kan vara exempelvis trafiksäkerhetsaspekter, längden på loppet, möjligheten till att leda om trafiken och påverkan på näringslivets möjligheter att få sitt behov av transporter tillgodosett. Utskottet förutsätter att länsstyrelserna efter samråd med berörda aktörer gör väl avvägda bedömningar av hela trafikbilden när de prövar frågor om tillstånd och därtill kopplade föreskrifter. Det kan tilläggas att om ett cykellopp berör mer än ett län, prövas frågan av länsstyrelsen i det län där tävlingen eller uppvisningen startar. För Vätternrundans del innebär det att det är Länsstyrelsen i Östergötlands län som ger tillstånd till cykelloppet.

Utskottet välkomnar regeringens initiativ till översyn av regler och andra förutsättningar för cykling och utgår från att flertalet här redovisade motionsförslag kommer att genomlysas av utredaren. Därmed kan syftet

med dessa helt eller delvis komma att bli tillgodosett. Mot denna bakgrund saknar riksdagen skäl att nu vidta ytterligare åtgärder med anledning av motionsförslagen, varför motionerna 2011/12:T283 av Mikael Cederbratt (M), 2011/12:T332 av Nina Lundström (FP) yrkande 2 (delvis) och 3, 2011/12:T338 (delvis) av Johan Hultberg och Finn Bengtsson (båda M) och 2011/12:T456 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 3–6, 10 och 11 avstyrks av utskottet.

Cykel till Öland

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avslår en motion om resemöjligheter med cykel mellan Kalmar och Färjestaden.

Jämför reservation 4 (MP).

Motionen

I motion 2011/12:T275 framför Annika Lillemets och Stina Bergström (båda MP) att cyklister ska kunna ta sig över Kalmarsund utan kostnad, antingen genom att cykla på bron eller genom att få åka gratis buss eller båt. Skälet för detta är att tillgängligheten till Öland är av yttersta vikt för att alla som vill ska kunna ta del av de rika miljöerna och landskapet samt för att ön ska kunna nyttjas till fullo som en rekreationsplats för turister från hela världen. Som ett led i de nationella miljö- och hälsomålen och för upplevelseturismen satsas nu 90 miljoner kronor på en nationell cykelled på Öland. Cykeltrafik är förbjuden på bron och en gratisbuss som tidigare tagit cyklister över bron är indragen. Det rimmar enligt motionärerna illa med våra nationella och lokala miljömål om en klimatsmartare framtid. Motionärerna anser att en avgiftsfri cykelbuss eller färja över till Öland är en viktig pusselbit för att minska fossilbränsleanvändningen och öka cyklandet.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att det är viktigt att förbättra för cyklingen såväl till vardags som vid rekreation och instämmer med motionärerna att det är mycket positivt att cykelturismen utvecklas på Öland. Cykelturism är ett miljövänligt och hälsosamt alternativ och utskottet föreställer sig att ökad cykelturism också kan komma att bidra till ökad användning av cykeln som transportmedel till vardags.

Utskottet har fått information om att det fr.o.m. 16 april t.o.m. 30 september är möjligt att kostnadsfritt ta med sig cykeln på färjan mellan Kalmar och Färjestaden. Biljettpriset för en vuxen person är för närvarande 80 kronor tur och retur. Färjan tar ca 30 minuter och har plats för 50 cyklar.

Mot den bakgrunden finner utskottet att det huvudsakliga syftet med motionen får anses vara tillgodosett; utskottet finner ingen anledning för riksdagen att ta något initiativ i ärendet varför motionsförslaget 2011/12:T275 av Annika Lillemets och Stina Bergström (båda MP) avstyrks.

Cykelhjälm och cykelbarnstolar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionerna bl.a. med hänsyn till att utskottet utgår från att regeringen i det fortsatta arbetet för en säker cykeltrafik tar initiativ till åtgärder som bedöms nödvändiga för att användningen av cykelhjälm ska öka.

Bakgrund

Gällande rätt

Enligt trafikförordningen (1998:1276) gäller att den som är under 15 år och färdas med en tvåhjulig cykel ska använda cykelhjälm eller ett annat lämpligt huvudskydd. Dessutom ska cykelföraren se till att passagerare under 15 år använder cykelhjälm. Barn och ungdomar under 15 år som inte använder hjälm kan stoppas av polisen men inte bötfällas. Däremot kan föräldrar eller andra personer som fyllt 15 år bötfällas, om de på sin cykel skjutsar ett barn som inte har cykelhjälm. Bestämmelsen infördes den 1 januari 2005.

Enligt trafikförordningen gäller vidare att på en cykel får inte samtidigt färdas fler personer än cykeln eller mopeden är byggd för. När en cykel har lämpliga säten och effektivt skydd mot hjulekrarna får dock på fordonet färdas ytterligare ett barn under 10 år, om den som styr fordonet har fyllt 15 år, eller två barn under 6 år, om den som styr fordonet har fyllt 18 år.

Användningen av cykelhjälm

Många av dem som dödas eller skadas i cykeltrafiken får huvudskador. Även en till synes liten smäll mot huvudet kan innebära att den intellektuella och sociala förmågan försvagas allvarligt. Likaså kan personens uppfattnings- och rörelseförmåga drabbas. Medicinsk forskning visar att de svåra skallskador som kan uppkomma vid cykelolyckor effektivast kan lind-

ras eller stoppas helt av en cykelhjälm. Användningen av cykelhjälm minskar risken för dödliga skullskador med ca 40 procent. Den stora potentialen finns dock i minskat lidande och minskade kostnader eftersom de allvarliga skadorna skulle minska i antal om cykelhjälmsanvändningen ökade.

Ett transportpolitiskt etappmål är att hjälmanvändandet ska öka till 70 procent. VTI genomför mätningar av cykelhjälmsanvändning. I slutet av 1980-talet låg användningen på 4–5 procent. De senaste åren har användandet legat stilla på ungefär 27–28 procent. År 2011 uppgick hjälmanvändandet till nästan 32 procent. Av barn mellan 6 och 12 år använder 80 procent hjälm och lite mindre än hälften av 13–15-åringar. År 2011 använde 67 procent av invånarna i Stockholm hjälm jämfört med endast 33 procent i Helsingborg.

Motionerna

I motion 2011/12:T376 yrkar Catharina Bråkenhielm (S) att åldersgränsen på 15 år i lagen för cykelhjälm tas bort. Som stöd för yrkandet framför motionären att av de 3 329 cykelolyckor med huvudskador som registrerades på landets sjukhus mellan 2008 och 2010 hade 1 830 kunnat undvikas om cyklisten använt cykelhjälm. Huvudskador leder oftare till livslånga problem jämfört med andra skador varför hjälmen har stor betydelse för att förhindra skullskador. I likhet med andra trafiksäkerhetsregler, exempelvis om säkerhetsbälte och hastighetsbegränsningar, bör lagstiftningen om cykelhjälm enligt motionären omfatta hela befolkningen.

I motion 2011/12:T426 konstaterar Hillevi Larsson (S) att en olyckstyp som tyvärr är vanlig bland små barn är att de få in sina fötter och ben mellan ekrarna när de skjutsas på cykel. Det kan enligt motionären ge mycket allvarliga skador med lång rehabiliteringstid och i värsta fall men för livet. I svenska trafikregler finns krav på hjälm och cykelsits för barn, men det finns inte någon närmare definition av vad en cykelsits är. Motionären menar därför att det är hög tid att vi får en svensk säkerhetsmärkning av cykelbarnstolar och att ekerskydd görs obligatoriskt, antingen genom en cykelbarnstol eller genom speciellt ekerskydd. De nya reglerna bör enligt motionären kombineras med en informationsinsats för att upplysa om farorna med att skjutsa små barn på cykel utan godkänd cykelbarnstol och ekerskydd.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att cykelhjälmsanvändningen är en av indikatorerna i arbetet mot etappmålen för trafiksäkerhetsutvecklingen till 2020. I sammanhanget vill utskottet nämna att regeringen i sin proposition Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt (prop. 2008/09:35)

anmälde att Vägverket (nu Trafikverket) arbetar med nya metoder för att öka användningen av cykelhjälm bland vuxna. Samtidigt ska de riktade åtgärderna för barn och unga fortsätta.

I Trafikverkets tidigare nämnda redovisning föreslås att ett nytt angreppssätt prövas som innebär en samverkan med försäkringsbolag, landsting och företag. Trafikverket föreslår även att en studie av vilka åtgärder som bidragit till att användandet av cykelhjälm har ökat i vissa kommuner bör göras. I det sammanhanget konstaterar utskottet att det råder stor skillnad mellan kommunerna i vad mån invånarna använder cykelhjälm.

Utskottet utgår från att regeringen i det fortsatta arbetet för en säker cykeltrafik tar initiativ till de åtgärder som bedöms nödvändiga för att användningen av cykelhjälm ska öka. Med anledning av vad utskottet anfört avstyrks motionen.

Vad avser motionsyrkandet om cykelbarnstolar anser utskottet att motionsförslaget i huvudsak är tillgodosett genom dagens regelverk med krav på cykelsits och skydd för hjulekrarna. Utskottet kan även konstatera att NTF informerar om vad man bör tänka på i samband med köp och användande av cykelbarnsits.

Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motionerna 2011/12:T376 av Catharina Bråkenhielm (S) och 2011/12:T426 av Hillevi Larsson (S).

Underlättande av kombinerade resor med cykel

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen. Utskottet hänvisar bl.a. till den pågående statliga cykelutredningen, som förutsätts behandla frågan om hur man ska kunna åstadkomma en ökning av resor med cykel i kombination med kollektivtrafik.

Jämför reservation 5 (S, MP, V).

Bakgrund

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 procent 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-, belysnings-, 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.

Motionerna

I motion 2011/12:T332 anser Nina Lundström (FP) yrkandena 5 och 7 att det är angeläget att satsa på att koppla ihop cykling med andra transportslag. I yrkande 5 framför motionären att det måste bli möjligt att kombinera kollektivt resande med cykling. I yrkande 7 påpekas även att trafikhuvudmännen bör ha i uppdrag att planera för cykelparkeringar och cykelförvaring.

I motion 2011/12:T377 framför Désirée Liljevall (S) i yrkandena 3 och 4 följande. I yrkande 3 framförs att cykeln bör kunna vara en del av resan och man ska därför kunna ta med sig cykeln på tåg och andra transportmedel. I yrkande 4 anges att det måste finnas kapacitet att parkera cykeln vid resecentrum och andra knutpunkter.

I kommittémotion 2011/12:429 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 27 (delvis) anförs att för att klara ett hållbart miljöanpassat samhälle behöver vi underlätta användandet av cykeln som transportsätt. Motionärerna anser därför att det måste bli lättare att ta med cykeln på andra transportslag såsom buss och tåg.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att det är av stor vikt att cykeln kan utgöra en del av hela resan. Det 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.

Det är därför med tillfredsställelse som utskottet tagit del av att regeringen tillkallat en särskilt 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, anförs det i direktiven.

I Trafikverkets tidigare nämnda redovisning från december 2011 framgår i förslaget till handlingsplan att underlag för en inventering av säkra cykelparkeringar som ger stöd till att cyklingen kan knytas till andra trafikslag bör göras. Vidare anges att cyklingens roll i ett hela-resan-perspektiv behöver utvecklas inte minst när det gäller kopplingar till kollektivtrafiken.

Utskottet har även tagit del av att det i Trafikverkets kapacitetsutredning framhålls att kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik behöver underlättas och säkra och funktionella cykelparkeringar vid knutpunkter för kollektivtrafiken behöver byggas ut.

Utskottet vill lyfta fram de lokala initiativ som har tagits när det gäller cykelparkeringshus. I Lund finns sedan länge ett cykelparkeringshus och vid Hyllie station i Malmö invigdes i december 2010 Malmös första Bike and Ride-anläggning. Anläggningen erbjuder kameraövervakade cykelparkeringsplatser, tillgång till dusch, yta för enklare reparationer och anslutning till kundcenter där man kan köpa kollektivtrafikbiljetter.

Utskottet har även tagit del av att Trafikverket har tagit fram en karta som visar linjer där det går att ta cykeln på tåget samt en tabell som visar de villkor som gäller för cyklar på ifrågasvarande linjer. Det kan konstateras att möjligheterna att ta med cykel på tåg har ökat och allt fler trafikhusvårdmän och järnvägsföretag tillåter cyklar ombord.

Utskottet välkomnar de olika initiativ som har tagits för att förbättra möjligheterna till cykelparkering och möjligheterna att kombinera cykeln med övriga trafikslag. Genom dessa och andra pågående och planerade åtgärder förutsätts berörda motionsförslag kunna bli helt eller delvis tillgodosedda, varför utskottet avstyrker motionerna 2011/12:T332 av Nina Lundström (FP) yrkandena 5 och 7, 2011/12:T377 av Désirée Liljevall (S) yrkandena 3 och 4 samt 2011/12:429 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 27 (delvis).

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, MP, V)**
av Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S), Stina Bergström (MP) och Siv Holma (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 motionerna
2011/12:T377 av Désirée Liljevall (S) yrkande 7,
2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 27 i denna del och
2011/12:T456 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 2 och
avslår motion
2011/12:T332 av Nina Lundström (FP) yrkande 4.

Ställningstagande

För att kunna skapa ett hållbart miljöanpassat samhälle behöver vi underlätta användandet av cykeln som transportmedel. För att göra det krävs en säker trafikmiljö även för cyklister. Det innebär att det behövs fler cykelstråk, cykelvägar, cykelparkeringar och bättre möjligheter att ta med cykeln på andra transportslag såsom buss och tåg. Vi anser att det dessutom ska lyftas fram att cykeln är bra för folkhälsan och den enskildes privatekonomi.

Vi anser vidare att en målsättning bör vara att halvera antalet allvarligt skadade cyklister med hälften 2020 jämfört med i dag. Cyklister är en särskilt utsatt trafikantgrupp och den enda trafikantgrupp där antalet omkomna ökade under 2010.

Stora delar av den lagstiftning som påverkar trafiken och därmed också cykling är framtagen med bilen som norm. Vi anser därför att det är högt tid att göra en översyn av berörda lagar ur ett klimat- och cykelperspektiv.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen tillkänna för regeringen som sin mening.

2. Åtgärder i trafikens infrastruktur för cykling, punkt 2 (S, MP, V)

av Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S), Stina Bergström (MP) och Siv Holma (V).

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

2011/12:T338 av Johan Hultberg och Finn Bengtsson (båda M) i denna del, 2011/12:T377 av Désirée Liljevall (S) yrkandena 1, 2, 5 och 6 samt 2011/12:T456 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 7 och 9 samt avslår motionerna

2011/12:T260 av Caroline Szyber (KD),

2011/12:T332 av Nina Lundström (FP) yrkandena 1, 2 i denna del och 6 samt

2011/12:T475 av Per Lodenius (C).

Ställningstagande

Vi menar att ju fler som cyklar, desto bättre miljö, folkhälsa och trafiksituation får vi. Men på många platser i Sverige är cykeln inte det alternativ den skulle kunna vara och trafiksituationen är sådan att det är förenat med stor risk att cykla. Vid exempelvis många skolor har biltrafiken ökat. Cyklandet ökar i vissa delar av landet men de regionala variationerna är stora. För att öka cyklandet krävs enligt vår mening en säker trafikmiljö även för cyklister: fler cykelstråk, cykelvägar, cykelparkeringar och möjligheter att ta med cykeln på andra transportslag såsom buss och tåg. Genom gång- och cykelbana skild från vägen skulle cykeltrafiken bli säkrare och fler skulle ta cykeln till exempelvis arbetet. Vid byggandet av nya gång- och cykelvägar bör man därför sträva efter att skapa ett sammanhängande vägnät.

Vi anser att särskilda medel inom det statliga anslaget för byggande och upprustning av vägar bör avsättas för att utöka och snabba på byggandet av nya gång- och cykelvägar. En studie gjord av Vägverket visar att fler skulle välja att cykla om samhället satsade på ökad framkomlighet för cyklister. Studien visar också att cykeln är en viktig del av trafiksystemet och att det bör satsas mer pengar på snabbare, säkrare och bekvämare cykelstråk. Vi anser att det behövs fler cykelbanor och förutsätter att regeringen ser över planerandet av infrastrukturen för cykling för att stimulera investeringar som ger ökad cykling.

Enligt oss är det, inte minst ur ett miljöperspektiv, synnerligen olyckligt när vägar byggs om på bekostnad av cyklisters framkomlighet. Det bör därför vidtas åtgärder för att säkerställa att cyklisters behov tillgodoses när

allmänna vägar byggs om till s.k. två-plus-ett-väg. Vi anser därför 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.

Vad vi har anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

3. Trafikregler för cykling, punkt 3 (MP, V)

av Stina Bergström (MP) och Siv Holma (V).

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

2011/12:T338 av Johan Hultberg och Finn Bengtsson (båda M) i denna del och

2011/12:T456 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 3–6, 10 och 11, bifaller delvis motion

2011/12:T332 av Nina Lundström (FP) yrkande 2 i denna del och avslår motionerna

2011/12:T283 av Mikael Cederbratt (M) och

2011/12:T332 av Nina Lundström (FP) yrkande 3.

Ställningstagande

Cykeln har en viktig roll i klimatarbetet. Att öka cyklingens andel av persontransporterna är ett av de snabbaste och billigaste sätten att minska utsläppen från transportsektorn. För att göra detta anser vi att cykeln måste ges högre prioritet så att det blir mer attraktivt att cykla och mindre attraktivt att köra bil.

Ett exempel på att planeringen skett med bilen som utgångspunkt är enkelriktade gator som tvingar cyklister att ta omvägar, trots att vägbredden gör det möjligt att låta bilar möta cyklister. Vi anser därför att det bör vara tillåtet att cykla i motsatt riktning på enkelriktade gator med en hastighet på upp till 30 km/h. Enligt vår uppfattning skulle det i dessa fall bidra till ökad framkomlighet utan större risker.

Vidare anser vi att det är dags att se cykeln som ett fordon i trafiken och att bilar därför ska väja för cyklister i de fall cyklisten färdas på huvudled.

Vi kan också konstatera att det råder olika uppfattningar om huruvida den s.k. zebalagen, dvs. att bilister måste stanna för fotgängare vid obebakade övergångsställen vid lägre hastigheter, omfattar även cyklister. Olika regelverk leder enligt oss till osäkerhet och fler olyckor. Vi anser därför att zebalagen ska gälla även för cyklar, dvs. 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 eftersom det bidrar till ett tydligt regelverk och ökar trafiksäkerheten samt andelen resande med cykel.

Vi anser även att Trafikverket bör utfärda en maximihastighet på 30 km/h i tätbebyggda områden med oskyddade trafikanter. Vi anser att en av de mest effektiva åtgärderna för att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter är att sänka hastigheter. Vi konstaterar att enligt NTF klarar en fotgängare som blir påkörd i 30 km/h livhanken i nio fall av tio, medan nio av tio dör av dem som blir påkörda i 50 km/h. Det finns kommuner som går i täten, men i andra kommuner händer inte något på detta område.

Trafikverket bör också utforma en definition av och ett regelverk för snabbcykelvägar som dimensioneras för hastigheter på minst 20 km/h. För att människor som i dag bilpendlar ska gå över till att cykla helt eller delvis behövs det en sammanhängande infrastruktur för snabb cykling, men också speciella regler för dessa.

Vi menar vidare att lydelsen i 3 kap. 6 § första stycket trafikförordningen bör ändras på så sätt att undantag från huvudregeln, dvs. att bl.a. cyklar vid färd på väg ska föras på cykelbana om sådan finns, kan göras i fler fall än då det är lämpligare med tanke på färdmålet läge. Enligt vår mening vore det ofta lämpligare om exempelvis snabba cyklister fick möjlighet att välja vägen framför cykelbanan, med undantag för motorvägar. Även ur framkomlighetsperspektiv är det i vissa situationer lämpligare om cyklisterna väljer vägen framför cykelbanan.

Vi anser alltså att så länge det saknas bra alternativ för snabb cykling måste det vara tillåtet för cyklar att använda bilarnas körfält.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

4. Cykel till Öland, 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 motion
2011/12:T275 av Annika Lillemets och Stina Bergström (båda MP).

Ställningstagande

Vi anser att cyklister ska kunna ta sig över Kalmarsund utan kostnad, antingen genom att cykla på bron eller genom att få åka gratis buss eller båt. Skälet för detta är att tillgängligheten till Öland är av yttersta vikt för att alla som vill ska kunna ta del av de rika miljöerna och landskapet samt

för att ön ska kunna nyttjas till fullo som en rekreationsplats för turister från hela världen. Som ett led i de nationella miljö- och hälsomålen och för upplevelseturismen satsas nu 90 miljoner kronor på en nationell cykelled på Öland. Cykeltrafik är förbjuden på bron och en gratisbuss som tidigare tagit cyklister över bron är indragen. Vi anser att det rimmar illa med våra nationella och lokala miljömål om en klimatsmartare framtid. Vår uppfattning är därför att en avgiftsfri cykelbuss eller färja över till Öland är en viktig pusselbit för att minska fossilbränsleanvändningen och öka cyklandet.

Vad vi nu har framfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

5. Underlättande av kombinerade resor med cykel, punkt 6 (S, MP, V)

av Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S), Stina Bergström (MP) och Siv Holma (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 6 borde ha följande lydelse:

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

2011/12:T377 av Désirée Liljevall (S) yrkandena 3 och 4 samt

2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 27 i denna del och bifaller delvis motion

2011/12:T332 av Nina Lundström (FP) yrkandena 5 och 7.

Ställningstagande

För att klara ett hållbart miljöanpassat samhälle behöver vi underlätta för människor att använda cykeln som transportsätt. Ett sätt att göra det är att satsa på möjligheten att kunna koppla ihop cykling med andra transportslag. Vi anser att det måste bli möjligt att kombinera kollektivt resande med cykling, och man ska därför kunna ta med sig cykeln på tåg och andra transportmedel såsom buss och tåg. Vi anser vidare att det måste finnas kapacitet att parkera cykeln vid resecentrum och andra knutpunkter.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2011

2011/12:T260 av Caroline Szyber (KD):

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

2011/12:T275 av Annika Lillemets och Stina Bergström (båda MP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att cyklisterna ska kunna ta sig över Kalmarsund utan kostnad.

2011/12:T283 av Mikael Cederbratt (M):

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

2011/12:T332 av Nina Lundström (FP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av åtgärder för förbättrade villkor för cykeltrafiken.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om insatser för ökad trafiksäkerhet för cyklisterna.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om cykelmotionslopp.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en nationell informationskampanj om cykling och cyklisterna.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om cykling och kombinationer med andra transportslag.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om höghastighetsbanor för snabbcyklande cyklisterna.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att trafikhuvudmännen bör ha i uppdrag att även planera för cykelparkeringar och cykelförvaring.

2011/12:T338 av Johan Hultberg och Finn Bengtsson (båda M):

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

2011/12:T376 av Catharina Bråkenhielm (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att användning av cykelhjälm ska vara obligatorisk oavsett ålder.

2011/12:T377 av Désirée Liljevall (S):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för fler cykelvägar.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ta cyklingen i beaktande när landsvägar byggs om till två-plus-ett-vägar.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över möjligheten att ta med cyklar på tåg och andra transportmedel.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se till att det finns kapacitet att parkera cyklar vid resecentrum och andra knutpunkter.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att förbättra infrastrukturen för cyklister.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att ta fram en strategi för säkra gång- och cykelvägar i anslutning till alla skolor.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ha målsättningen att halvera antalet allvarligt skadade cyklister med hälften år 2020 jämfört med i dag.

2011/12:T426 av Hillevi Larsson (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att åtgärder som säkerhetsmärkning av cykelbarnstolar och ekerskydd för små barn som skjutsas på cykel bör övervägas inom ramen för trafiksäkerhetsarbetet.

2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S):

27. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att underlätta användandet av cykel som transportsätt.

2011/12:T456 av Stina Bergström m.fl. (MP):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en översyn av plan- och bygglagen samt trafik- och parkeringslagstiftningen med utgångspunkt i cyklisternas behov och ett klimatperspektiv.

3. 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 en hastighet på upp till 30 km/h.
4. 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 cyklisterna färdas på en huvudled.
5. 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 cyklisterna vid övergångsstäl- len med cykelbana, inte bara för fotgängare.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket bör utfärda en maxhastighet på 30 km/h i tätbebyggda områden med oskyddade trafikanter.
7. 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.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket bör ges i uppdrag att utreda och införa en nationell cykelvägsnumrering.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att upphäva det nuvarande förbudet mot cyk- ling på vägar där det finns en cykelbana i närheten.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att Trafikverket utformar en defi- nition av och ett regelverk för snabbcykelvägar som dimensioneras för hastigheter på minst 20 km/h.

2011/12:T475 av Per Lodenius (C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att inom ramarna för regeringens inriktningsbeslut 2010 utöka byggandet av nya gång- och cykelvägar.