

Motion till riksdagen 2013/14:T520

av **Stina Bergström m.fl. (MP)**

Främja cyklingen

Sammanfattning

Det är dags att gå från ord till handling i cykelpolitiken och göra 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 måste införa nya hastighetsgränser i våra tätorter. 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 reglera rätten att ta med sig cykeln på tåget. 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 i den nationella planen för 2014–2025 bör anslå ytterligare 9 miljarder kronor för cykelåtgärder, med 3 miljarder kronor att användas under åren 2014–2017, 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 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.
3. 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.
4. 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.

Fel! Okänt namn på

5. 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.
6. 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.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att upphäva det nuvarande förbudet för 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 komplettering av kollektivtrafiklagen så att det blir obligatoriskt att ställa krav på både upphandlad och kommersiell trafik att resenärerna ska kunna ta med sig cyklar på kollektivtrafiken.

Inledning

Vi var många som har väntat på den cykelutredning som regeringen tillsatta 2010 och som i många år lyfts fram som den som kommer att föreslå förslag som ska revolutionera cyklingen i Sverige. I alla cykeldebatter i riksdagen sedan 2010 har alliansföreträdare hänvisats till Cyklingsutredningen och att i väntan på den tänker inte regeringen föreslå några åtgärder för att främja cyklingen.

Cykelutredaren Kent Johansson lämnade förra året sitt betänkande¹ till regeringen och där synes det ha fastnat. Någon cykelproposition med regeringens förslag för ökad cykling finns inte aviserat under riksdagsåret. Vi vill därför i denna motion presentera de riksdagsbeslut vi ser som nödvändiga att ta för att öka cyklingens andel av persontransporterna och minska cykelolyckorna.

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.

¹ SOU 1212:70 Ökad och säkrare cykling – en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv.

Mer pengar till statlig cykelinfrastruktur och bidrag till kommuner

Cyklingsutredningen slår fast det forskningen och cykelorganisationerna längre varit överens om; det viktigaste är pengar. När det byggs fler cykelbanor ökar cyklandet eller som det står i utredningen; ”Gemensamt för de länder där många cyklar är att investeringar under en längre tid gjorts för att skapa en god cykelinfrastruktur i form av fler cykelvägar som också är säkra och attraktiva i sin utformning”.²

Uppskattningsvis sker 10 procent av svenskarnas resor med cykling, jämfört med Holland och Danmark där 25 respektive 18 procent av resorna sker med cykling. Trots det är det bara 1 procent av samhällets infrastrukturinvesteringar som går till cykling.³

Trafikverkets har under planperioden 2010–2021 avsatt en knapp miljard kronor till cykelåtgärder. Miljöpartiet anser att det beloppet är otillräckligt och vill se en omprioritering inom Trafikverkets budget till förmån för cykelåtgärder och öronmärka 9 miljarder kronor under den nya planperioden 2014–2025 för cykelåtgärder. Pengarna ska även kunna användas för bidrag till kommuner, exempelvis för att anlägga cykelvägar, för att införa så kallade stadsgator där olika transportsätt kan kombineras på ett säkert sätt eller för informationsinsatser. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

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 2 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.⁴ 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 både vid 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

² SOU 1212:70 Ökad och säkrare cykling – en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv, s. 15.

³ Eva Lind-Båth, Cykelfrämjandet, Tylösandseminariet 2012.

⁴ Trafikverket: Vardagscyklstens förutsättningar för säker cykling längs 2+1 och 2+2 vägar. Slutrapport 2010-05-28, kompletterad 2010-10-28.

Fel! Okänt namn på

behovet och därmed kostnaden. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

Inför 30 km/h i landets tätorter

Näst efter fler, och bättre underhållna, cykelbanor är det sänkta hastigheter som är den viktigaste faktorn för att flera ska börja cykla i våra städer och tätorter.

Varje år skadas och dödas över 3 000 fotgängare och cyklister i kollision med bilar.⁵ En tredjedel av de omkomna i trafiken är oskyddade trafikanter, trots att de bara står för 5 procent av färdsträckan. Det är alltså nio gånger farligare att sätta sig på cykeln som att sätta sig i bilen...

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 1990-talet. Det är i vetenskap 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.⁶ Forskarna var tydliga: Bilar ska inte köra fortare än 30 km i timmen i staden. En bilist som kör i trettio kan samspela med dem som cyklar 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. Trafikverket bör få i uppdrag att införa en bashastighet på 30 km/h i tätorten. Detta bör riksdagen ge regeringen som sin mening 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. Vägmärkesförordningen (VMF) reglerar vägmärken, vägmarkeringar med mera och plan- och bygglagen som styr byggandet av cykelbanor. Eftersom stora delar av lagstiftningen är gammal och framtagen med bilen som norm anser Miljöpartiet att det är hög tid att revidera dessa lagar. Därför föreslår vi nedanstående ändringar.

⁵ Enligt Olycksdatabasen STRADA 2011.

⁶ 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.

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 oftast gör det möjligt att låta bilar möta cyklister. Att låta cyklister köra mot enkelriktat skulle på många håll öka framkomligheten utan att bidra till större risker. Detta är sedan länge tillåtet i bland annat Tyskland, Holland, Schweiz, Frankrike, Danmark, England, Österrike och Belgien. Cyklingsutredningen menar att detta i praktiken redan är möjligt även i Sverige. Detta genom att kommunerna byter ut skylten om enkelriktat mot skylten för motortrafik förbjuden. Vi anser att det är att krångla till det och fördyra för kommunerna. Det är mycket bättre att helt enkelt lagstifta om att det är tillåtet för cyklister att cykla där det finns en skylt om enkelriktat. En mindre skylt ”gäller ej för cyklister” kan lätt sättas upp på befintliga skyltar för att förtydliga vad som gäller. Regeringen bör återkomma till riksdagen med ett förslag för att möjliggöra cykeltrafik i motsatt riktning på enkelriktade gator. 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.

Zebalagen ska gälla även för cyklister

Den så kallade zebalagen 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 kombineras 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 zebalagen 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.

Vi anser att zebalagen 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

Fel! Okänt namn på

det enkelt att cykla. Självklart är det, för att minska olycksrisken nödvändigt att bilarna håller låga hastigheter. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

De som vill ska 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 därför ofta bilarnas körfält som ju med avseende på underlag, vinklar och annat är dimensionerade för hög hastighet. Idag är inte detta tillåtet, finns det cykelbana måste du cykla där även om du tvingas kryssa mellan barnvagnar och gående. Cykelutredningen föreslår att det för cyklister med kärra ska vara tillåtet att cykla på gatan eller vägen även om det finns en cykelbana. Eftersom det i kärran oftast sitter barn, har vi svårt att tro att det är just de cyklister som väljer vägen istället för cykelbanan. Vi tycker istället att kravet att använda cykelbanan bör tas bort för alla kategorier för cyklister. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

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 länstrafikbolag, till exempel i Värmland och i Öresundsregionen, har infört möjligheten att ta med sig cykel på pendeltågen, vilket underlättar för både arbetspendlare och cykelturismen.

Men det statliga bolaget SJ har helt tagit bort möjligheten att ta med cykeln på tåget. Detta i en tid då det pratas allt mer om att se "till hela resan". För att främja cyklingen och den klimatsmarta resan måste det vara enkelt att kombinera de klimatsmarta trafikslagen.

Den nya kollektivtrafiklagen bör kompletteras så att det blir obligatoriskt att ställa krav på både upphandlad och kommersiell trafik så 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.

Fel! Okänt namn på

Stockholm den 2 oktober 2013

Stina Bergström (MP)

Annika Lillemets (MP)

Tina Ehn (MP)

Jan Lindholm (MP)

Lise Nordin (MP)

Bodil Ceballos (MP)

Jonas Eriksson (MP)