

Motion till riksdagen 2017/18:2115

av **Stina Bergström och Lise Nordin (båda MP)**

Fem förslag för mer cykling

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med ett lagförslag om att alla järnvägsföretag ska ge resenärerna möjlighet att ta med cykeln på tåget, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det 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 och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör utfärda en bashastighet på 30 km/timme i landets tätorter och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det 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, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på utökning av cykelpremien och förändring av förmånsbeskattningen och friskvårdsbidraget för att främja mer arbetspendling med cykel och tillkännager detta för regeringen.

Inledning

Under vår regering har det tagits viktiga kliv framåt inom cykelpolitiken. Det finns nu både mer pengar till cykelinfrastruktur och en nationell cykelstrategi med en del förslag. Det har också genomförts lagändringar som gjort det enklare att cykla. Bland annat att det är ok, om man t ex vill cykla fort, att välja att cykla på vägen eller gatan även om det finns en cykelbana. Ett förslag som vi motionerat om flera gånger.

Vi som driver cykelpolitiken gläds åt att flera av våra tidigare motionsförslag har blivit verklighet. Men för att Sverige ska kunna bli ett cykelland i klass med Danmark eller Holland behövs fler åtgärder. Några av dem föreslås i denna motion.

Man måste få ta med cykeln på tåget

Ökad cykling är en viktig klimatfråga. För varje bilresa som vi ersätter med en resa på cykel gör vi en klimatvinst. Det gäller förstås också alla bilresor som vi kan ersätta med cykel och kollektivtrafik, t ex cykel och tåg.

I andra EU-länder är detta ofta inget problem. Många tåg har särskilda vagnar där man kan placera cykeln. Men i Sverige är det både begränsat och oförutsägbart om man kan ta med sig cykeln på tåget.

Vissa länstrafikbolag, till exempel Värmlandstrafik har infört möjligheten att ta med sig cykel på pendeltågen, vilket underlättar för både arbetspendlare och cykelturismen. I Blekinge blir det till och med gratis att ta med cykeln på tåget fr o m december 2017. Medan andra tågbolag, t.ex. det statliga bolaget SJ, har tagit bort möjligheten att ta med cykeln på tåget. Det gör att det är mycket svårt att cykelsemestra i Sverige. Ska en värmlänning åka ned till Skåne och cykla måste man hänga på cykel på bilen och köra 50 mil i stället för att ta med cykeln på tåget.

Det ska inte vara svårt att kombinera cykel och kollektivtrafik 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.

Trafikuskottet skriver i det betänkande om cykelfrågor som behandlades i juni 2017 (TU16), som svar på vårt förslag, att man tycker att det här är upp till trafikmyndigheterna att avgöra om det är möjligt att ta med cykeln på kollektivtrafiken. Man kan tycka att det är konstigt att den här möjligheten tolkas så olika i olika delar av landet.

Det finns också en EU-reglering som säger att järnvägsföretagen ska ge resenärerna möjlighet att ta med sig cykel på tåg. Den regleringen följs i andra EU-länder, men inte i Sverige.

Vi anser att Sverige bör följa regleringen och lagfästa att alla järnvägsföretag ska ge resenärerna möjlighet att ta med cykeln på tåget. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

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

Det är viktigt att bygga nya cykelvägar, men det är också viktigt att inte bygga bort möjligheten att cykla. När man bygger om landsbygdens vägar till två-plus-ett-vägar med mittseparering, försvinner ofta vägrenen där man tidigare har kunnat cykla. Vid 33 procent av dessa vägar saknas nu helt möjlighet att gå eller cykla längs vägen. Och även om Trafikverket har fått i uppdrag att uppmärksamma att trafiksäkerheten och tillgängligheten för cyklister inte försämras vid mittseparering så vet vi cyklister som bor på landet att det fortfarande är alltför vanligt att möjligheterna att cykla försvinner eller försämras. Möjligheten att cykla måste säkerställas både vid de vägar som redan är

ombyggda och de som kommer att byggas. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

Inför 30 km/h i landets tätorter

Näst efter fler, och bättre underhållna, cykelvägar är det sänkta hastighetsgränser som är den viktigaste faktorn för att flera ska börja cykla i våra städer och tätorter. Många vägar helt enkelt inte ge sig ut i trafiken på cykel – larmrapporterna om allt fler allvarligt skadade cyklister avskräcker.

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. Det har varit känt bland trafikplanerare sedan 90-talet.

En bilist som kör i trettio kan samspela med de som cyklar och går på ett helt annat sätt än den som kör i femtio. Bilisterna väjer spontant för cyklisterna och kör i ett jämnare tempo. Det finns flera anledningar till att sänka bashastighet i tätorten från 50 till 30. Att öka cyklingen är en av dem. Vi anser därför att Trafikverket bör få i uppdrag att införa en bashastighet på 30 km/h i tätorten. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

Zebralagen ska gälla även för cyklister

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

Ett annat problem är att det råder olika uppfattningar om huruvida zebralagen omfattar även cyklister. Olika ”väjningskulturer” råder i olika städer och den nya bestämmelsen om olika väjningsregler vid s.k. ”cykelpassager” å ena sidan (där det är cyklisterna som har väjningsplikt) och cykelöverfarter (där det är bilar och andra fordon som har väjningsplikt) har bara gjort det hela än mer otydligt. Olika regelverk leder till osäkerhet och fler olyckor.

Vi anser att zebralagen ska gälla även för cyklar, det vill säga att bilar måste stanna även då cyklister vill följa en cykelbana som går parallellt med ett övergångsställe oavsett hur cykelbanan är utformad. Vi anser att det är viktigt med en enhetlig nationell trafikregel om detta, för att göra regelverket tydligt, öka trafiksäkerheten och göra det enkelt att cykla. Självklart är det, för att minska olycksrisken nödvändigt att bilarna håller låga hastigheter. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

Gör det mer lönsamt att arbetspendla med cykel

I regeringens budgetproposition för 2018 föreslås det att den som köper en elcykel ska få 25 procent i bidrag från staten. Det är en klimatsmart åtgärd som kommer att få fler att byta från bil till elcykel när de ska ta sig till jobbet. Vi anser att även de som väljer att köpa en pendlarcykel utan el ska ha rätt att få bidrag. Vi anser också att reglerna

kring förmånsbeskattning av tjänstecykel och friskvårdsbidrag bör ses över för att göra det mer förmånligt att cykla till arbetet. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

Stina Bergström (MP)

Lise Nordin (MP)