

Motion till riksdagen 2016/17:1318

av **Stina Bergström m.fl. (MP)**

Strategi för mer cykling

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av mer pengar till cykelinfrastruktur och tillkännager detta 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 detta tillkännager riksdagen för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör utfärda en bashastighet på 30 km/tim 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 möjliggöra cykeltrafik i motsatt riktning på enkelriktade gator och tillkännager detta för regeringen.
5. 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.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag om en 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 i kollektivtrafiken, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

Inledning

Våren 2015 togs två viktiga kliv framåt inom cykelpolitiken när riksdagen gjorde två tillkännagivanden för att göra cyklingen enklare och säkrare i vårt land och öka cyklingens andel av persontransporterna.

Riksdagen gav då regeringen i uppdrag att ta fram en nationell cykelstrategi samt att återkomma till riksdagen med en redogörelse för regeländringar för att främja cykling i

städer, inklusive en regeländring för att göra det lagligt att cykla på körbanan även om det finns en cykelbana.

Regeringen har nu anslagit 100 miljoner kr de kommande två åren för cykelfrämjande åtgärder, inklusive framtagande av en cykelstrategi.

Detta är flera steg i rätt riktning för att Sverige ska få en cykelpolitik värd namnet. Vi som driver cykelpolitiken har fått förnyad kraft av att få dessa av våra förslag bifallna i riksdagen.

Nu väntar vi på den nationella cykelstrategin som enligt förra årets cykelbetänkande (2015/16:TU7 Cykelfrågor) skulle presenteras före sommaren 2016. Så blev dock inte fallet. Nu utlovas den komma under hösten 2016.

För att Sverige ska kunna bli ett cykelland i klass med Danmark eller Holland behövs många åtgärder. Några av dessa handlar den här motionen om. En del ingår lämpligen i den nationella cykelstrategin, andra handlar om viktiga regeländringar för att göra det enklare att cykla.

Mer pengar till cykelinfrastruktur

Den nya regeringen har aviserat att man tänker öka de statliga anslagen till klimatsäkra transporter. Det är då viktigt att en del av de ökade anslagen går till cykelinfrastruktur, både till statliga cykelbanor och medfinansiering till kommunala cykelbanor. De extra 100 miljoner som nu anslagits är en bra början men det är också viktigt att medlen till cykelinfrastruktur ökar ordentligt i den nya nationella transportplanen som regeringen kommer att presentera i höst. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

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 cyklisterna 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 ge regeringen som sin mening tillkänna.

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. Den statliga Cykelutredningen från 2012 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, göra det otydligt 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 mindre skylt ”gäller ej för cyklister” uppsatt på befintliga enkelriktatskyltar. 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.

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.

Ett annat problem är att det råder olika uppfattningar om huruvida zebalagen 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 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 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.

Cykeln i kollektivtrafiken

Kombinationen av klimatsmarta transportmedel behöver underlättas. I dagsläget är förutsättningarna att ta med sig cykel på tåget eller annan kollektivtrafik begränsad och oförutsägbar. Det är inte svårt att förstå att det inte fungerar att tillåta cyklar på bussar, tunnelbanor och spårvagnar i städerna under rusningstid. Men det är svårare att förstå varför det inte ska vara tillåtet under lågtrafiken eller varför landsbygdens bussar numera sällan erbjuder den möjligheten. 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. Medan andra tågbolag, t.ex. det statliga bolaget SJ halt har tagit bort möjligheten att ta med cykeln på tåget. I Värmland har det varit möjligt att ta med cyklar även på länsbussarna, men den möjligheten är genom den senaste upphandlingen av s.k. ”lågolvbussar” borttagen. Detta gör det 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.

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.

Stina Bergström (MP)

Lise Nordin (MP)

Niclas Malmberg (MP)