



Vägvalet 2022: Cykelfrämjandets valgranskning

CYKEL
1934
FRÄMJANDET

Innehåll

Introduktion	3
Tio cykelpolitiska förslag och partiernas svar	
Ökade resurser till cykling i den nationella planen för transportinfrastruktur	4
Sänk bashastigheten i tätort till 30 km/h	7
Prioritera hållbar mobilitet framför stillastående trafik	10
Inför ett nationellt investeringsstöd till nationella och regionala cykelleder	12
Inför aktiv mobilitetsundervisning i grundskolan	15
Enklare regler i korsningar	17
Tillåt cykling mot enkelriktat	19
Tillåt friliggande statliga cykelvägar	21
Möjliggör statliga medel till steg 1- och 2-åtgärder	23
Handlingsplan för nationella cykelmål	25
Sammanfattning	28

Vägvalet 2022: Så cykelvänliga är partierna

Den 11 september går Sverige till val. Nästa mandatperiod blir avgörande för vilken väg vi väljer att ta ur klimatkrisen – fastnar vi i fossilfällan eller tar vi supercykelstråket mot ett friskare och mer hållbart samhälle? Vi bad samtliga riksdagspartier att ta ställning till tio cykelfrämjandet förslag. Här är resultatet.

Klimaträttsutredningen, FN och IPCC har alla lyft fram ökad cykling som en viktig pusselbit i omställningen till mer hållbart samhälle. Men hur cykelvänliga är våra riksdagspartier egentligen? Inför valet den 11 september har Cykelfrämjandet bitt samtliga riksdagspartier att ta ställning till tio politiska förslag som skulle främja cykling.

Förslagen spänner över områden såsom budget, lagstiftning, skola och cykelturism. Bland annat har partierna fått ta ställning till om de vill öka resurserna till cykelinfrastruktur, införa mobilitetsundervisning i grundskolan och satsa mer på cykelleder.

I den här rapporten kan du läsa förslagen som partierna fick ta ställning till liksom hur de svarade. Partierna hade även möjlighet att kommentera sina svar där många argumenterade för och nyanserade sina val.

Så gick granskningen till

Samtliga åtta riksdagspartier tillfrågades om att besvara en enkät där de fick ta ställning till tio cykelpolitiska förslag genom att svara ja eller nej. Partierna hade även möjlighet att med kommentera sitt ställningstagande. I den här rapporten kan du läsa en sammanställning av partiernas svar och kommentarer.

Så har vi tagit fram förslagen

Förslagen omfattar satsningar, åtgärder och lagändringar som baserat på forskning och erfarenheter från andra länder har potential att främja ökad och säker cykling i Sverige. Förslagen har valts ut och formulerats av Cykelfrämjandets rikskansli.

Nu är det upp till dig. Vilket partis cykelpolitik vill du stödja den 11 september?

Per Hasselberg

ordförande, Cykelfrämjandet

Ökade resurser till cykling

Idag går mindre än 1 procent av resurserna i den nationella transportplanen till cykling trots att närmare 11 procent av alla svenskar cyklar varje dag. Det finns också forskning som visar att varje krona som satsas på cykling ger 9 kronor tillbaka i form av vinster för folkhälsa, miljö och stadsliv. Ett bra riktmärke skulle därför vara att minst 10 procent av resurserna i transportplanen vigs till cykling.

Vill ni arbeta för att minst 10 procent av resurserna i den nationella planen för transportinfrastruktur ska öronmärkas till cykling?

-  Liberalerna
-  Miljöpartiet
-  Moderaterna
-  Socialdemokraterna
-  Centerpartiet
-  Vänsterpartiet
-  Sverigedemokraterna
-  Kristdemokraterna

Liberalerna

Svar: Nej

Kommentar: Liberalerna har drivit på för att öka resurserna i den nationella transportplanen till cykelinfrastruktur, bl a när det gäller byggandet av regionala cykelstråk. Vi är inte beredda att slå fast en särskild procentsats av investeringarna för de olika trafikslagen då vi vill se till helheten och att alla investeringar i objekten ska bedömas utifrån den klimatmässiga och samhällsekonomiska nyttan.

Miljöpartiet

Svar: Ja

Kommentar: Ja, Miljöpartiet har arbetat för att utöka den nationella finansieringen av cykelinfrastruktur både genom olika motioner och genom förhandlingar i regeringsställning. Vi har drivit igenom införandet av statsmiljöavtalen som ger statlig medfinansiering till kommuner som vill bygga ut infrastruktur för cykel och kollektivtrafik och vi har drivit igenom att det ska införas en cykelpott. Om Miljöpartiet själva fick besluta om den nationella planen hade denna pott blivit betydligt större än vad Trafikverket föreslår.

Moderaterna

Svar: Nej

Kommentar: Moderaterna har en rad förslag för att stärka cyklingens status. Detta handlar om allt från förändrade trafikregler, kunna använda digital teknik, hur geofencing kan användas för att öka tryggheten för cyklister, färgsättning av banor till att reformera lagstiftningen kring byggande. Vi vill dock inte låsa oss vid ett specifikt procenttal givet att infrastruktur är en helhet där alla färdslag behövs.

Socialdemokraterna

Svar: Nej

Kommentar: Förutsättningarna ser olika ut i vårt land och det är viktigt att utgå från detta när vi planerar för att fler ska kunna cykla hela eller delar av en resa. Det är också viktigt att uppmärksamma regionernas och kommunernas roll i detta arbete eftersom det är kommunerna som ansvarar för cirka 80 procent av cykelvägnätet. Sveriges kommuner och regioner uppger också att många kommuner och regioner satsar på att förbättra villkoren för cyklister och därför pågår det ett arbete med att ta fram planer, program och strategier för cykel på många håll i landet. Statsmiljöavtalen är ett bra exempel på när både stat och lokal nivå samarbetar kring att främja resurser för ökad och säker cykling.

Centerpartiet

Svar: Nej

Kommentar: Ökade satsningar på cykelinfrastruktur är viktiga och nödvändiga. Det ska vara lätt att cykla också längre sammanhängande sträckor säkert. Centerpartiet driver på både nationellt, regionalt och lokalt för att expandera cykelinfrastrukturen. Men sådana satsningar måste samtidigt vägas mot andra klimatsmarta satsningar som exempelvis järnväg. Därför vill vi inte sätta en specifik siffra för cykelsatsningar i den nationella planen för transportinfrastruktur, utan vill ha möjlighet att fördela resurserna i ett helhetsperspektiv. Tack vare Centerpartiet finns det nu en nationell cykelsatsning för att möjliggöra strategiska lösningar på cykelbanor i våra stora pendlingsregioner. Vi la bland annat även 200 miljoner kronor ytterligare för cykelsatsningar i vårt budgetförslag 2022.

Vänsterpartiet

Svar: Ja

Kommentar: Vänsterpartiet föreslår att det införs ett separat statligt anslag för cykelinfrastruktur till den nationella infrastrukturplanen som uppfyller krav på utbyggd cykelinfrastruktur.

Sverigedemokraterna

Svar: Nej

Kommentar:

Kristdemokraterna

Svar: Nej

Kommentar: Vi har inget sådant förslag men menar att det är viktigt att rusta upp och bygga ut cykelvägar och annan cykelinfrastruktur. Andelen som går till cykling bör öka. Även om detta i första hand är en kommunal och regional fråga så är det viktigt att staten sköter den nationella cykelinfrastruktur som Trafikverket ansvarar för och vi vill uppmuntra till att kommuner och regioner utvecklar sammanhållna cykelstråk med grundläggande standard.

Sänk bashastigheten i tätort till 30 km/h

Ungefär hälften av alla cyklister upplever otrygga trafiksituationer som ett hinder för att cykla mer där bilister och lastbilar uppges som den främsta orsaken till otrygghet. Cyklister är också den grupp som står för flest allvarligt skadade personer i trafiken. Sänkt bashastighet i tätort innebär ökad säkerhet och trygghet för både cyklister och gångtrafikanter och bidrar dessutom till minskade utsläpp, bättre luftkvalitet och mindre buller.

Vill ni göra barn och vuxnas cykling säkrare genom att införa sänkt bashastighet till 30 km/h i tätort?

-  Liberalerna
-  Miljöpartiet
-  Moderaterna
-  Socialdemokraterna
-  Centerpartiet
-  Vänsterpartiet
-  Sverigedemokraterna
-  Kristdemokraterna

Liberalerna

Svar: Nej

Kommentar: Liberalerna är positiva till att man sänker hastigheten på utvalda platser, t ex vid skolor och förskolor, men inte till generella hastighetssänkningar i alla tätorter. Vi vill istället se att ett hastighetsberoende avstånd vid omkörning på minst 1,5 m införs. Det är, enligt forskningen, den viktigaste åtgärden för att höja trafiksäkerheten för cyklister.

Miljöpartiet

Svar: Ja

Kommentar: Ja, Miljöpartiet vill sänka bashastigheten i tätort till 30 km/h. Risken för en oskyddad trafikant att dö eller allvarligt skadas vid en kollision med en bil minskar avsevärt om hastigheten är 30 km/h istället för dagens 50 km/h. Även den upplevda tryggheten blir bättre om biltrafiken har lägre hastighet.

Moderaterna

Svar: Nej

Kommentar: Moderaterna har inga förslag om sänkta hastigheter.

Socialdemokraterna

Svar: Ja

Kommentar: Vi ser Stockholmsdeklarationen som en viktig grund för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet i världen, där uppmanas bl.a. FN:s medlemsländer att minska antalet dödsfall i trafiken med minst 50 procent till 2030 och att begränsa hastigheten till 30 km/tim i områden där risken är stor för dödsfall och allvarligt skadade i trafiken. Självklart ska Sverige också bidra i den riktningen och uppfylla deklarationens intentioner.

Frågan om sänkt bashastighet behandlas även i den aktionsplan som Trafikverket och 13 övriga myndigheter och aktörer presenterade våren 2019. Aktörerna anser att införandet av en ny bashastighet om 40 km/tim i tätorter vore ett viktigt steg i riktning mot nollvisionen och skulle ses som en naturlig fortsättning på den utveckling som pågått under ett tiotal år, där allt fler kommuner har ersatt 50 och 70 km/tim med 30, 40 och 60 km/tim inom stora delar av tätorterna.

Centerpartiet

Svar: Nej

Kommentar: Eftersom trafikförordningen föreskriver att det är kommunen som bestämmer om hastighetsbegränsningar på samtliga vägar inom tätbebyggt område är det svårt att ge ett generellt svar. Vi anser att hastigheter måste anpassas till sin lokala kontext och menar att våra lokala representanter är bäst lämpade att bedöma frågan i deras respektive kommun. Vi vet också att detta är en fråga som drivs av lokala centerpartister runt om i landet.

Vänsterpartiet

Svar: Ja

Kommentar: Vi verkar för sänkt bashastighet i tätorter.

Sverigedemokraterna

Svar: Nej

Kommentar: Cykeln måste kunna samsas bredvid övrig trafik. Det är viktigt att separera olika trafikantgrupper i så stor utsträckning som möjligt. Därför skall alla nya vägprojekt innehålla separata körfält för cyklister och bilister där så är möjligt och behov finns.

Kristdemokraterna

Svar: Nej

Kommentar: Vi har inte tagit ställning för sänkt bashastighet, men menar att kommunerna bör arbeta med såväl hastighetsgränser som andra förändringar i trafikmiljön för att främja oskyddade trafikanter som gående och cyklister, så att inte minst barns skolvägar och möjligheter att cykla till aktiviteter blir trygga och inbjuder till cykling. För oss är det extra viktigt att barn och ungdomar får ta del av en större del av de nationella resurserna. Till exempel när staten tillsammans med kommuner och regioner etablerar gång- och cykelvägar längs med vägar som används av barn och ungdomar på väg till skolan och fritidsaktiviteter. Får vi fler barn och ungdomar att börja cykla när dom är unga så finns det större förutsättningar att dom fortsätter med det när dom blir äldre.

Prioritera hållbar mobilitet framför stillastående trafik

Med en ökad befolkningstäthet i Sveriges städer ökar också konkurrensen om gatuutrymmet. Genom att prioritera hållbar mobilitet som cykling framför stillastående trafik kan vi skapa förutsättningar för attraktiva stadskärnor med grönare och mer levande gatumiljöer, bättre framkomlighet och smidiga cykelavstånd till jobb, skola och fritid.

Vill ni arbeta för att bilparkeringar i större utsträckning än idag ersätts av cykelbanor när det är ont om gatuutrymme?

-  Liberalerna
-  Miljöpartiet
-  Moderaterna
-  Socialdemokraterna
-  Centerpartiet
-  Vänsterpartiet
-  Sverigedemokraterna
-  Kristdemokraterna

Liberalerna

Svar: Nej

Kommentar: Liberalerna tror inte att det är vare sig möjligt eller önskvärt att fatta nationella beslut om hur kommunerna ska använda sin mark och sitt markmonopol. Varje kommun måste kunna planera sitt centrum. Liberala kommun- och regionpolitiker driver lokala frågor om att bygga ut cykelbanenätet eller att öka möjligheten att kombinera cykel och kollektivtrafik genom stationsnära cykelparkeringar och/eller att kunna ta med cykeln på lokaltåget.

Miljöpartiet

Svar: Ja

Kommentar: Ja, att ta bort gatuparkeringar kan vara ett bra sätt att skapa utrymme för separerade cykelbanor eller annan hållbar mobilitet.

Moderaterna

Svar: Nej

Kommentar: Möjligheten att kunna använda och parkera bilen i städerna är viktigt för alla människor som av logistiska eller hälsomässiga skäl behöver ta bilen.

Socialdemokraterna

Svar: Ja

Kommentar: För att vi ska kunna nå hållbar mobilitet och bidra till den gröna omställningen i hela samhället behöver vi planera våra stadskärnor bättre. Vi är positiva till att ge mer utrymme för gång och cykel i centrala delar av större samhällen samtidigt som de som är beroende av bilen ska kunna ha tillgång till en egen eller lånad/hyrd bil. Dessa parkeringar behöver dock inte alltid tillhandahållas längs med gatan förutom ur tillgänglighetssynpunkt. Vi ser gärna mer strategiskt planerade mobilitetshus där parkeringar för olika fordon kan finnas och där närhet till kollektivtrafik också finns.

Centerpartiet

Svar: Ja

Kommentar: Generellt är vi positiva till en bättre framkomlighet för cyklister. Cykeln tar mindre plats än bilen och genererar inga utsläpp. Därför är vi positiva till åtgärder som ökar cykelns framkomlighet. Ytterst är detta dock en kommunal fråga.

Vänsterpartiet

Svar: Ja

Kommentar: Ja, Vänsterpartiet vill göra om parkeringsplatser till grönområden, alternativt områden för gång, cykel och kollektivtrafik. Detta måste dock anpassas efter olika städers olika villkor.

Sverigedemokraterna

Svar: Nej

Kommentar: Cykeln har sin plats i stadstrafik men det har också bilen, det är därför viktigt att inte ställa de två mot varandra.

Kristdemokraterna

Svar: Nej

Kommentar: Mer tillgänglig cykelinfrastruktur som underlättar aktiva transporter är angeläget, liksom att kunna separera cykelbanor från gångbanor. För att åstadkomma detta på ett bra sätt krävs ibland att mer gatuutrymme tas i anspråk. Samtidigt är parkeringsmöjligheter längs gator en nödvändighet i många stadsmiljöer. Det måste vara varje kommuns uppdrag inom stadsplaneringen att, utifrån förhållandena på varje enskild plats finna bra lösningar för de olika trafikslagen.

Inför ett nationellt investeringsstöd till nationella och regionala cykelleder

Intresset för att cykelsemestra ökar och en utvecklad cykelturism skulle gynna såväl landsbygd som klimat och folkhälsa. Men för att fler ska välja cykeln på semestern krävs statliga satsningar på nationella cykelturistleder som knyter ihop viktiga besöksmål i Sverige och möjliggör för ökad cykelturism i hela landet.

Vill ni införa ett nationellt investeringsstöd till nationella och regionala cykelturistleder?

-  Liberalerna
-  Miljöpartiet
-  Moderaterna
-  Socialdemokraterna
-  Centerpartiet
-  Vänsterpartiet
-  Sverigedemokraterna
-  Kristdemokraterna

Liberalerna

Svar: Ja

Kommentar: Liberalerna har i sin infrastrukturmotion i riksdagen föreslagit att vi bör satsa på fler sammanhängande regionala cykelstråk för att göra det lättare att cykla längre sträckor. Vi är beredda att avsätta ökade resurser för dessa investeringar, men vi ser även annan finansiering. Liberalerna vill t ex att kommuner och regioner med trafikproblem själva ska kunna besluta om att införa trängselskatter vars intäkter ska kunna användas för att förbättra den lokala infrastrukturen och komma till rätta med flaskhalsar i trafiken, t ex för att förbättra cykelinfrastrukturen.

Miljöpartiet

Svar: Ja

Kommentar: Ja, det skulle behövas statliga satsningar på cykelleder och cykelturism.

Moderaterna

Svar: Nej

Kommentar: Moderaterna har inga förslag om nationellt investeringsstöd utan tror att det finns bättre och mer kostnadseffektiva sätt att stärka cyklingen i hela landet.

Socialdemokraterna

Svar: Nej

Kommentar: Det är Trafikverket som har ansvar för att sköta de nationella cykelturistlederna och regionerna som har ansvar för de regionala cykelturistlederna. Regioner som vill satsa på sina respektive cykelturistleder brukar därför avsätta medel till detta i sina regionala länsplaner, det kan därför se olika ut från en region till en annan beroende på vilken politisk majoritet som styr.

Cykelinfrastrukturen behöver utvecklas och klara av en större mångfald av cyklister både för arbetspendling, turism och sport med mera. Vi vill fortsätta främja en ökad och säker cykling i hela landet, inte minst är cykelturismleder viktiga för att visa på ett hållbart semesterresande. Vi har ökat de nationella resurserna för cykling samt bidragit till stärkt medfinansiering för den lokala och regionala nivån att bygga cykelinfrastruktur, det vill vi fortsätta med.

Centerpartiet

Svar: Ja

Kommentar: Vi ser väldigt positivt på nationella och regionala cykelturistleder som ett led i att öka användningen av cykel som transportmedel. Tack vare Centerpartiet finns det nu en nationell cykelsatsning för att möjliggöra strategiska lösningar på cykelbanor i våra stora pendlingsregioner. Vi la dessutom 200 miljoner kronor för cykelsatsningar i vårt budgetförslag 2022. Vi har dock inget förslag om just ett investeringsstöd, men bedömer att vi uppnår samma effekt med de förslag vi driver.

Vänsterpartiet

Svar: Ja

Kommentar: Det är viktigt med regionala/nationella cykelleder som inte slutar vid kommungränsen.

Sverigedemokraterna

Svar: Nej

Kommentar: Vad gäller turism på cykel så bör kommuner eller regioner som vill ha den här typen av turism satsa på dessa banor och inte staten.

Kristdemokraterna

Svar: Nej

Kommentar: Sverige har goda förutsättningar för en växande besöksnäring. Kristdemokraterna vill underlätta för turismföretagen genom att se till att samma momsnivå gäller för hela besöksnäringen och lyfta fram turismnäringens behov i satsningar på trafik- och infrastruktursatsningar. Vi har inte något politiskt förslag enligt frågan, därför ett Nej-svar. De typer av åtgärder som kan komma i fråga bör kunna rymmas inom EU:s LEADER-program.

Inför aktiv mobilitetsundervisning i grundskolan

Cykling bidrar till ökad fysisk aktivitet, stärkt självständighet och bättre koncentration i klassrummet. Men idag har inte alla barn samma möjlighet att ta del av de många positiva effekterna av cykling. Sverige borde därför ta efter Nederländerna och införa aktiv mobilitetsundervisning i grundskolan för att ge alla elever samma förutsättningar att känna sig trygga på cykeln och i trafiken samt kunskap om hållbart resande och vikten av fysisk aktivitet.

Vill ni utreda möjligheten att införa aktiv mobilitetsundervisning i läroplanen för grundskolan?

-  Liberalerna
-  Miljöpartiet
-  Moderaterna
-  Socialdemokraterna
-  Centerpartiet
-  Vänsterpartiet
-  Sverigedemokraterna
-  Kristdemokraterna

Liberalerna

Svar: Nej

Kommentar: Liberalerna anser att det inte finns skäl att införa ytterliga ämnen eller nya moment i läroplanen. Kunskapsstoffet är alltför fullt redan idag. Trafikvett och fysiska aktiviteter ska uppmuntras, det finns i skolan redan idag och många skolor har frivilliga cykelskolor för de yngre barnen. Liberala kommunpolitiker har i flera kommuner tagit initiativ till att involvera eleverna i trafiksäkerhetsarbetet t ex genom att de kartlägger sin skolväg och de risker som finns och lämnar förslag på hur dessa ska åtgärdas.

Miljöpartiet

Svar: Ja

Kommentar: Ja, skolans ansvar för att lära ut, uppmuntra och stimulera till ökad cykling behöver tydliggöras.

Moderaterna

Svar: Nej

Kommentar: Moderaterna har inga sådana förslag.

Socialdemokraterna

Svar: Nej

Kommentar: Vi ska bygga en skola som har fokus på kunskap och bildning. Läroplanerna ska därför fortsätta att fokusera på skolans kunskaps- och bildningsuppdrag.

Centerpartiet

Svar: Nej

Kommentar: Skolan har en avgörande roll för att forma barn och unga i sin kunskapsförmedling. Rektor har redan idag ett särskilt ansvar för att undervisningen i olika ämnen integrera ämnesövergripande kunskapsområden såsom trafik och trafiksäkerhet. Det är bra. Vi anser däremot inte att praktisk cykling bör vara skolans ansvar med hänvisning till den stoffträngsel som redan finns i skolan idag.

Vänsterpartiet

Svar: Ja

Kommentar: Vi sympatiserar med förslaget, men vill inte detaljstyra innehållet i undervisningen. Vi hoppas att skolmyndigheterna i samråd med professionen kan hantera frågan på ett bra sätt.

Sverigedemokraterna

Svar: Ja

Kommentar: Samhället bör kunna ta ett utökat ansvar för att barn skall lära sig cykla och få kunskap i trafiksäkerhet. Tidig kunskap om trafiksäkerhet och ökad medvetenhet om faror i trafiken bör leda till avsevärt färre olyckor.

Kristdemokraterna

Svar: Ja

Kommentar: Kristdemokraterna föreslår mer motion och rörelse i skolan. Vi vill öka antalet idrottstimmar från dagens 600 till 700 men också se mer rörlighet på raster och fritids. Att fler cyklar till skolan, till kompisar och aktiviteter skulle också ge positiva effekter på hälsa. Att föra in i grundskolan att kunna cykla och känna sig trygg i trafiken på grundläggande nivå skulle kunna vara ett sätt att åstadkomma detta.

Enklare regler i korsningar

Idag finns det ett flertal trafikregler som begränsar cyklisternas framkomlighet och skapar osäkra trafiksituationer. Erfarenhet från andra länder visar att både framkomlighet och trafiksäkerhet för cyklister ökar när man i utvalda korsningar inför "allgrönt" och tillåter högersvängande cyklister att betrakta rödljuset som väjningsplikt, regeländringar som just nu utreds av Transportstyrelsen. Allgrönt innebär att cyklar får grönt ljus i samtliga riktningar i en signalreglerad korsning medan övriga trafikanter har rött.

Vill ni öka framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister genom att möjliggöra högersväng vid rött respektive allgrönt?

-  Liberalerna
-  Miljöpartiet
-  Moderaterna
-  Socialdemokraterna
-  Centerpartiet
-  Vänsterpartiet
-  Sverigedemokraterna
-  Kristdemokraterna

Liberalerna

Svar: Ja och nej

Kommentar: Eftersom frågan är tvådelad går det inte att svara ja eller nej. Vi tvingas dock att kryssa ja eller nej eftersom enkäten är uppbyggd så. Vi kryssar i ja för möjlig högersväng. Liberalerna är positiva till att införa högersväng vid rött ljus om det visar sig att den utredning som görs av Transportstyrelsen kommer fram med en sådan rekommendation och att de uppfyller de trafiksäkerhetsmässiga kraven. Däremot är vi skeptiska till en generell regel för allgrönt för cyklister då vi tror att det kan komma i konflikt med framkomligheten för kollektivtrafiken.

Miljöpartiet

Svar: Ja

Kommentar:

Moderaterna

Svar: Ja

Kommentar: Moderaterna har förslagit att detta skall utredas givet de goda erfarenheter från andra länder.

Socialdemokraterna

Svar: Ja

Kommentar: I höstas gav regeringen Transportstyrelsen i uppdrag att utreda och analysera en rad frågor som vi såg som nödvändiga för att komma vidare i att öka cyklingen utifrån den nationella cykelstrategin. Uppdragen som utreds just nu omfattar bland annat om hur cyklister på ett trafiksäkert sätt kan medges undantag från reglerna om stopplik vid röd signal när cyklisten gör en högersväng. Uppdraget omfattar också en analys av så kallat allgrönt för cyklister, det vill säga när alla cyklister i en korsning med trafiksignaler får grönt samtidigt.

Centerpartiet

Svar: Ja

Kommentar: Båda dessa är förslag som Centerpartiet har och fortsätter att aktivt driva på för.

Vänsterpartiet

Svar: Ja

Kommentar: Ja, Vänsterpartiet vill underlätta för cykling genom att tillåta högersväng även när trafikljuset visar rött där så är lämpligt och har lagt ett sådant förslag i riksdagen.

Sverigedemokraterna

Svar: Nej

Kommentar: Vi är tveksamma till detta, vilket kan skapa osäkerhet och ökad olycksrisk. När det finns ett utrett och skarpt förslag på bordet tar vi ställning till det, vi avisar inte att det utreds.

Kristdemokraterna

Svar: Ja

Kommentar: Vi har inga politiska förslag inom de områdena men är öppna för att titta mer på förslagen.

Tillåt cykling mot enkelriktat

Att dubbelrikta cykeltrafiken på enkelriktade gator har visat sig öka både framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister. I övriga Europa är det här redan praxis, men i Sverige begränsar lagstiftningen kommunernas möjligheter att tillåta cykling mot enkelriktat där det bedöms som lämpligt, vilket just nu utreds av Transportstyrelsen.

Vill ni ändra lagstiftningen för att möjliggöra cykling mot enkelriktat?

-  Liberalerna
-  Miljöpartiet
-  Moderaterna
-  Socialdemokraterna
-  Centerpartiet
-  Vänsterpartiet
-  Sverigedemokraterna
-  Kristdemokraterna

Liberalerna

Svar: Nej

Kommentar: Även denna fråga utreds av Transportstyrelsen och vi är inte beredda att ta ställning för detta innan vi ser de trafiksäkerhetsmässiga fördelarna. Trafiksäkerhetsfrågan är för oss helt avgörande här. Vi avstår därför att svara ja eller nej på denna fråga. Enkätens konstruktion kräver dock ja eller nej. Vi kryssar i nej för vi har ej sett resultatet av utredningen ännu.

Miljöpartiet

Svar: Ja

Kommentar:

Moderaterna

Svar: Ja

Kommentar: Ja, Moderaterna vill utreda även detta.

Socialdemokraterna

Svar: Ja

Kommentar: Med hänvisning till Transportstyrelsen uppdrag ingår det även att utreda hur reglerna för enkelriktad trafik på lämpligt sätt kan ändras för att möjliggöra cykeltrafik i båda riktningarna där det för motortrafik är enkelriktat idag.

Centerpartiet

Svar: Ja

Kommentar: Centerpartiet har och fortsätter att aktivt driva på för att tillåta cyklister att köra mot fordonstrafiken på enkelriktade gator.

Vänsterpartiet

Svar: Ja

Kommentar: Ja, det ökar framkomligheten för cyklister. Vi har lyft det i riksdagen https://www.riksdagen.se/sv/webb-tv/video/interpellationsdebatt/ratt-att-cykla-mot-enkelriktat_H710364.

Sverigedemokraterna

Svar: Nej

Kommentar: Det är tämligen uppenbart att detta ökar risken för att bli påkörd. Som bilist förväntar man sig inte ett möte på en enkelriktad gata och vid en kollision där ett motorfordon framförs i 40 km/h och en cykel framförs i 25 km/h kan kollisionen leda till döden eller invaliditet.

Kristdemokraterna

Svar: Ja

Kommentar: Vi har inget sådant politiskt förslag men är öppna för att titta mer på förslaget.

Tillåt friliggande statliga cykelvägar

Idag förhindrar lagstiftningen Trafikverket att anlägga friliggande statliga cykelvägar utan krav på anslutande bilväg. Det gör det dyrt och krångligt att bygga de cykelvägnät som krävs för att möjliggöra säkra och gena cykelvägar i hela landet. I december 2020 tillkännagav riksdagen att regeringen bör ändra väglagen och nu ligger frågan på regeringens bord.

Vill ni ändra lagstiftningen för att möjliggöra att Trafikverket kan anlägga friliggande cykelvägar utan krav på anslutande bilväg?

-  Liberalerna
-  Miljöpartiet
-  Moderaterna
-  Socialdemokraterna
-  Centerpartiet
-  Vänsterpartiet
-  Sverigedemokraterna
-  Kristdemokraterna

Liberalerna

Svar: Ja

Kommentar: Riksdagen har beslutat om ett tillkännagivande till regeringen om att den bör återkomma med ett förslag som gör det möjligt att anlägga friliggande statliga cykelvägar utan krav på direkt anslutning till vägar avsedda för motortrafik (bet. 2020/21:TU3, rskr. 2020/21:162). För närvarande pågår beredningen av riksdagens tillkännagivande i regeringskansliet. Vi inväntar således regeringens förslag. I den översynen är det mycket viktigt att markägarperspektivet tydligt finns med så att friliggande cykelvägar på statlig mark inte blir ett verktyg som legitimerar en ökad expropriering.

Miljöpartiet

Svar: Ja

Kommentar: Ja, Miljöpartiet står bakom tillkännagivandet och tycker att regeringen skyndsamt ska ändra väglagen och anläggningslagen för att göra det enklare och billigare att bygga bra cykelvägar.

Moderaterna

Svar: Ja

Kommentar: Moderaterna vill utreda lagstiftningen både i det som avses i frågeställningen och ta bort dagens juridiska hinder att exempelvis bara staten får bygga cykelväg i anslutning till statlig väg. Gammal lagstiftning och olika hinder som bara försvårar byggande ska bort.

Socialdemokraterna

Svar: Nej

Kommentar: I januari 2021 beslutade riksdagen om ett tillkännagivande till regeringen om att den bör återkomma med förslag som gör det möjligt att anlägga friliggande cykelvägar utan krav på direkt anslutning till vägar avsedda för motortrafik. Med anledning av detta pågår det just nu en beredning i ärendet på Regeringskansliet tillsammans med en rapport från Trafikverket förra året.

Centerpartiet

Svar: Ja

Kommentar: Centerpartiet ser utbyggnaden av cykelvägnätet som en väldigt viktig fråga. Centerpartiet tycker därför att det är rimligt att se över gällande lagstiftning i syfte att enkla byggandet av cykelvägar. Men anser också att det i samband med en sådan översyn är viktigt att markägarperspektivet tydligt finns med så att cykelvägar inte blir ytterligare en åtgärd som legitimerar en ökad expropriering.

Vänsterpartiet

Svar: Ja

Kommentar: Ja, det är Vänsterpartiets förslag som ligger till grund för riksdagens beslut. Vänsterpartiet har länge drivit den lagändringen.

Sverigedemokraterna

Svar: Ja

Kommentar: Väglagen innebär allvarliga begränsningar när det gäller anläggande av nya cykelbanor. Här behövs en översyn och modernisering av lagstiftningen så att möjligheten att anlägga cykelstråk underlättas.

Kristdemokraterna

Svar: Ja

Kommentar: För att skapa bättre förutsättningar för raka och gena cykelvägar som ökar tillgängligheten och underlättar cykling behöver väglagen ändras så att det blir möjligt för Trafikverket att anlägga friliggande cykelvägar utan krav på anslutande bilväg.

Möjliggör statliga medel till steg 1- och 2-åtgärder

Enligt Trafikverkets fyrstegsprincip så ska brister i transportsystemet primärt åtgärdas genom att påverka efterfrågan eller använda befintlig infrastruktur effektivare, så kallade steg 1- och 2-åtgärder. Först i de tredje och fjärde stegen ska om- och nybyggnation utredas. Trots detta saknar Trafikverket tydliga direktiv att utföra eller medfinansiera steg 1- och 2-åtgärder, till exempel fördela pengar till annat än ren infrastruktur när det gäller cykel, vilket är ett hinder för att nå de transport-politiska målen på ett kostnadseffektivt sätt.

Vill ni tydliggöra Trafikverkets direktiv till att utföra och medfinansiera steg 1- och 2-åtgärder?

-  Liberalerna
-  Miljöpartiet
-  Moderaterna
-  Socialdemokraterna
-  Centerpartiet
-  Vänsterpartiet
-  Sverigedemokraterna
-  Kristdemokraterna

Liberalerna

Svar: Ja

Kommentar: Riksdagen har tidigare, i ett tillkännagivande som Liberalerna står bakom, beslutat om att regeringen ska vidta åtgärder för att säkerställa den s.k. fyrstegsprincipens genomslag, arbeta för att utveckla de samhällsekonomiska kalkylmodellerna för infrastrukturinvesteringar och tydligt definiera vad som avses med trafikslagsövergripande anslag i arbetet med den kommande infrastrukturpropositionen.

Miljöpartiet

Svar: Ja

Kommentar: Ja, Miljöpartiet vill att Trafikverket ska prioritera steg 1- och 2-åtgärder som kan påverka efterfrågan på olika trafikslag och användningen av befintlig infrastruktur.

Moderaterna

Svar: Ja

Kommentar: Moderaterna delar bland annat RRV:s kritik att Trafikverket inte i tillräckligt hög utsträckning bejakar fyrstegsprincipen. Den är i grunden mycket vettig inte minst för att den lyfter faktorn kostnadseffektivt robust underhåll före nybyggande som det mest samhällsekonomiskt vettiga.

Socialdemokraterna

Svar: Nej

Kommentar: Det är Trafikverkets uppdrag att föreslå olika åtgärder i förslaget till nationell plan men beslutet ligger till syvende och sist på regeringens bord.

Centerpartiet

Svar: Ja

Kommentar: Att utöka möjligheterna till medfinansiering tycker Centerpartiet är en angelägen åtgärd.

Vänsterpartiet

Svar: Ja

Kommentar: Ja, Vänsterpartiet driver det förslaget och har lagt ett sådant förslag till beslut i riksdagen. Vänsterpartiet anser att fyrstegsprincipen, rätt tillämpad, är ett mycket betydelsefullt planeringssätt för att uppnå ett transportsystem som är ekologiskt, socialt och ekonomiskt hållbart.

Sverigedemokraterna

Svar: Nej

Kommentar:

Kristdemokraterna

Svar: Ja

Kommentar: Lagar och regler bör alltid utformas så att skattepengar kan användas så klokt som möjligt.

Handlingsplan för nationella cykelmål

Enligt Trafikverket behöver biltrafiken minska med 10–20 procent till år 2030 till förmån för ökad gång- och cykeltrafik. För att det ska bli verklighet behöver myndigheterna ges möjlighet att arbeta utifrån en tydlig nationell målstyrning i stället för prognosstyrt som idag. Under våren presenterade Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) förslag på nationella cykelmål. Målen är ett viktigt steg i rätt riktning, men för att de ska omsättas i praktiken krävs att de kompletteras med en handlingsplan.

Vill ni anta förslagen till nationella mål och ge VTI i uppdrag att ta fram en handlingsplan för hur de nationella cykelmålen ska uppnås?

-  Liberalerna
-  Miljöpartiet
-  Moderaterna
-  Socialdemokraterna
-  Centerpartiet
-  Vänsterpartiet
-  Sverigedemokraterna
-  Kristdemokraterna

Liberalerna

Svar: Nej

Kommentar: Cyklingen ökar snabbt i Sverige och det tycker Liberalerna är positivt. Allt fler upptäcker hur smidigt det är att cykla till jobbet eller till fritidssysselsättningar. Att fler cyklar är bra för både miljön och folkhälsan, samtidigt som trängseln minskar i trafiken, framför allt i storstäderna. Liberalerna anser dock inte att de olika trafikslagen ska ställas mot varandra utan att de mål som ska sättas är vilka åtgärder som ger minskade utsläpp. Att sätta sådana mål som föreslås i frågan kan innebära suboptimering, att fel investeringar görs och att viktiga klimatmålen inte nås.

Miljöpartiet

Svar: Ja

Kommentar: Miljöpartiet har varit drivande bakom att det skulle tas fram nationella mål för cykeltrafiken och vi tycker att det är viktigt att man inför sådana mål snarast. Precis som Cykelfrämjandet tycker vi att det sedan är viktigt att följa upp målen med en handlingsplan med konkreta åtgärder.

Moderaterna

Svar: Nej

Kommentar: VTI:s rapport kom ganska nyss och bygger på ett regeringsuppdrag. Flera av de saker som lyfts i rapporten – som vikten av sammanhållna cykelstråk och möjlighet att kunna ta med sig cykeln på olika färdmedel, ligger väl i linje med det som Moderaterna tycker. Frågan måste dock beredas innan man kan säga ett entydigt ja till alla föreslagna mål.

Socialdemokraterna

Svar: Ja

Kommentar: Utifrån den redan gällande nationella cykelstrategin är det en tydlig inriktning för regeringens arbete att andelen cykling ska öka. Vi är positiva till att tydliggöra denna målsättning än mer i enlighet med den utredning som nyss presenterats. Förutom uppdraget med att ta fram mål som främjar ökad cykling inom alla åldrar och socio-ekonomiska grupper i hela landet och bidra till ökad tillgänglighet och ökad folkhälsa så ingick det även att föreslå indikatorer och system för uppföljning av de föreslagna målen.

Centerpartiet

Svar: Ja

Kommentar: Centerpartiet tycker att ett nationellt mål om att fördubbla cykling som bra för att nå de transportpolitiska målen. Vi vill sätta upp nationella cykelmål för att styra arbetet inom cykelpolitiken effektivare. Rimligen rör det sig om mål som är både tidsatta och kvantifierade. Ansvar är i grund och botten delat mellan stat, region, och kommuner när det gäller utbyggnaden av cykelvägar, men Trafikverket bör prioritera cykeltrafiken lika högt som andra transporter vilket Centerpartiet vill att regleringsbrevet till myndigheten ska innehålla.

Vänsterpartiet

Svar: Ja

Kommentar: Ja, Vänsterpartiet vill att cykelinfrastruktur ska föras in i den nationella infrastrukturplaneringen på ett mer strukturerat sätt för att nå ett nationellt mål för ökad cykling och minskad biltrafik. Ett sätt kan vara att komplettera det med en handlingsplan.

Sverigedemokraterna

Svar: Nej

Kommentar: Vi ställer inte olika kommunikationsslag mot varandra. Cykeln är ett viktigt komplement till bilen men risken med den här typen av mål är att det leder till felaktiga politiska prioriteringar.

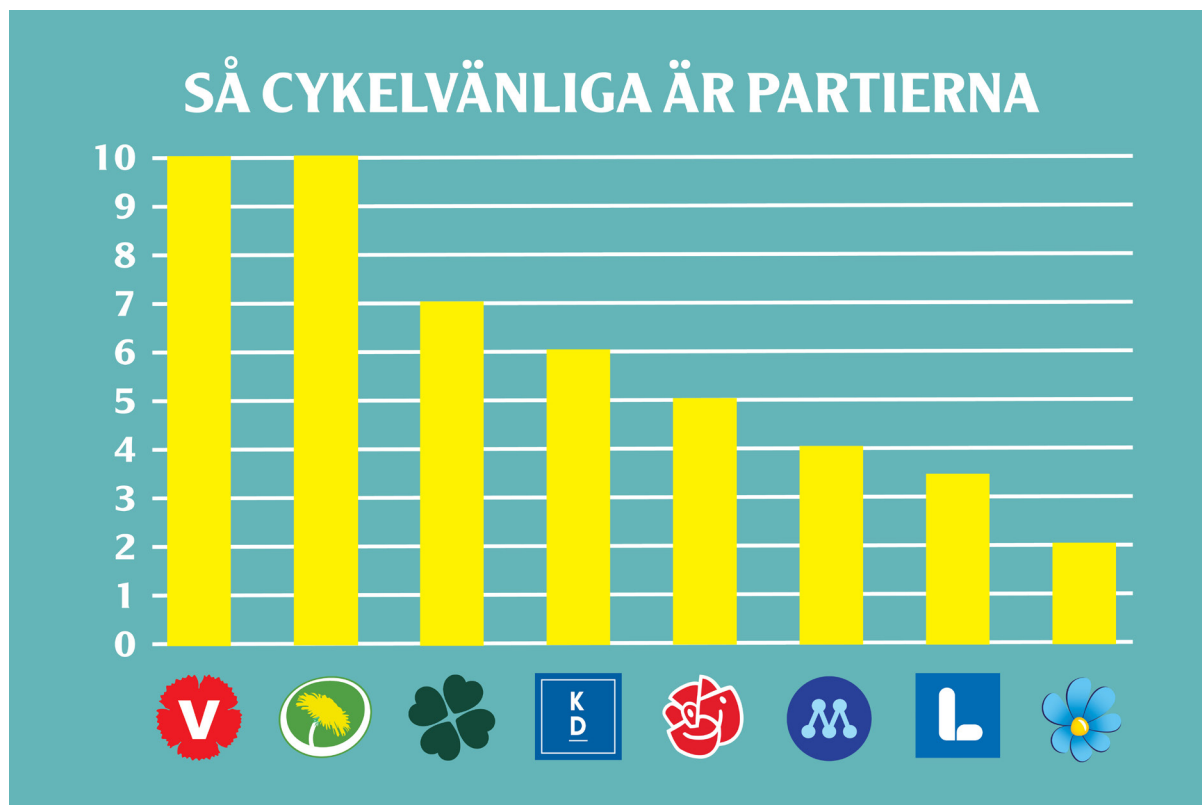
Kristdemokraterna

Svar: Ja

Kommentar: Mål utan riktlinjer för hur de ska nås tenderar ofta att missas.

Sammanfattning

Så många förslag sade partierna ja till



Partiernas svar per fråga

PARTIERNAS SVAR	L	S	M	C	MP	V	Ö	KD
Ökade resurser till cykling i den nationella planen för transportinfrastruktur	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Sänk bashastigheten i tätort till 30 km/h	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Prioritera hållbar mobilitet framför stillastående trafik	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Inför ett nationellt investeringsstöd till nationella och regionala cykelleder	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Inför aktiv mobilitetsundervisning i grundskolan	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Enklare regler i korsningar	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Tillåt cykling mot enkelriktat	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Tillåt friliggande statliga cykelvägar	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Möjliggör statliga medel till steg 1- och 2-åtgärder	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Handlingsplan för nationella cykelmål	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja

