

## Svensk Cyklings partienkät 2010

Svensk Cykling har undersökt var landets riksdagspartier står i aktuella frågor om cykling. Här redovisas enkäten i sin helhet.

### VÄNSTERPARTIET

**Svensk Cykling: Forskningsrapporter visar att ett ökat cyklande bör främjas på olika sätt för att förbättra folkhälsan, miljön och trafiksituationen. Har ert parti konkreta förslag för att gynna en sådan utveckling?**

Vänsterpartiet: Ja, vi har lagt fram en specifik cykelmotion (Cykel i framtiden) till riksdagen som innehåller 21 förslag till hur vi kan öka andelen resor med cykel. Det är t ex ett högre nationellt mål om ökad cykling, inrättande av cykelsamordnare, ökat statsbidrag till cykel, lättare att ta med cykel på tåg, fler cykelparkeringar, bättre cykelvägvisning, ändrade skatteregler för att gynna cykel och säkrare cykelöverfarter.

**SC: Anser ert parti att man precis som i Storbritannien bör införa ett skatteavdrag (likt hemdatorreformen) för cykelköp för att underlätta för den som cyklar till och från jobbet?**

V: Ja. Nästan hälften av alla bilresor i Sverige är kortare än 5 kilometer. Arbets- och tjänsteresorna utgör drygt hälften av resorna. Ett sätt att stimulera människor att ställa bilen och välja att cykla till arbetet är ge en cykel till de anställda. Vi vill slopa arbetsgivaravgiften och förmånsbeskattningen för cykel i de fall där arbetsgivare stimulerar sin personal att istället för bil ta cykel till arbetsplatsen.

**SC: Idag ges skatterabatt via arbetsgivare till besök i spinningssalar men inte för cykling i det fria. Anser ert parti att man bör se över reglerna kring friskvårdsförmåner så cykel inte likställs med s.k. "andra dyrare träningsredskap" vad gäller beskattning och omfattning?**

V: Se svar på föregående fråga.

**SC: Regering och riksdag har ofta uttryckt en vilja att satsa mer på ökad cykling. I Vägverkets nationella cykelstrategi som antogs år 2000 sattes målet upp att öka cykeltrafikens andel av alla resor med en tredjedel.**

**a) Stöder ert parti det målet?**

V: Ja, men vi har ett högre mål. Vi vill att cykelns andel av antalet resor ska öka till 15 procent fram till år 2015 och till 20 procent fram till 2019.

**b) Så här 10 år senare - anser ert parti att den nationella cykelstrategin hittills fått någon märkbar effekt?**

V: Nej. För tio år sedan skedde ca 12 procent av alla resor på cykel. I Vägverkets nationella cykelstrategi från år 2000 angavs som målsättning att cykeltrafikens andel skulle öka till 16 procent. Så har tyvärr inte skett utan tvärtom verkar cykelns andel av antalet resor minska. Av de kortväga resorna är det endast 9 procent som sker med cykel. Detta är både beklagligt och anmärkningsvärt med tanke på att ungefär hälften av alla bilresor är kortare än fem kilometer.

**c) Vad bör annars göras för att komma närmare målet?**

V: Se svar under första frågan.

**d) Vägverkets egna beräkningar anger att de långsiktiga investeringsbehoven längs statlig väg är ca 8 miljarder kr. I en med NUTEK och Banverket gemensam skrivelse föreslog Vägverket 2007 att 500 mkr av statliga medel årligen borde satsas på cykelinfrastruktur. Med tanke på att inget annat trafikslag kan visa lika höga siffror i samhällsekonomisk vinst, anser ert parti att investeringar i cykelinfrastruktur bör öronmärkas?**

V: Ja, vi har i våra egna budgetförslag höjt den statliga anslagen till cykel till 700 miljoner kr per år. Samma summa finns även med i vårt egna förslag till infrastrukturplan för perioden 2010-2021.

**SC: För att ge barn och ungdomar möjlighet att välja cykeln framför andra transportmedel (t ex skjutsas av föräldrar) så behöver trafikpolitiska beslut tas på många håll i Sverige, inte minst vad avser trafiksituationen runt våra skolor. Har ert parti några förslag som ni tror kan påverka en sådan utveckling?**

V: Skapa säkra cykelvägar till skolan är kanske det viktigaste en kommun kan göra. Men staten kan hjälpa till med detta genom att ta fram ett nationellt säkerhetsprogram för hur barn kan ta sig säkert till skolan. Men det handlar även om att sänka hastigheten till 30 km/h i blandtrafik, skapa säkra cykelöverfarter och bygga cykelparkeringar som är klimatskyddade och säkra.

**SC: Anser ert parti att cykelparkeringar bör likställas med bilparkeringar i normerna som gäller för bostäder, arbetsplatser, köp- och resecentra?**

V: Ja, det ska vara lika naturligt att i samband med planering redan från början ha med klimatskyddade, trygga och säkra cykelparkeringar.

**SC: Vad vill ert parti göra för att möjliggöra att cyklar kan tas med i kollektivtrafiken?**

V: När det gäller tågtrafik ska ingen operatör kunna få bedriva persontrafik på fjärrtåg om de inte använder tågagnar som kan transportera cyklar. När det gäller den lokala kollektivtrafiken ska det vara en självklarhet att kunna ta med cykel på tåg. När det kommer till lokala bussar bör det finns plats för ett visst antal cyklar på samma sätt som

det är möjligt att ta med barnvagnar. Under rusningstrafik kanske det dock måste finnas vissa begränsningar för att ta med cykel.

**SC: Har ert parti några förslag på regeländring som förbättrar cyklisters framkomlighet och säkerhet?**

V: Våra förslag om bättre vägvisning för cyklar, separerade cykelbanor från övrig vägtrafik, fler säkra cykelparkeringar o s v leder alla till ökad framkomlighet för cyklar. Men vi vill även se över trafiklagstiftningen så att den inte missgynnar cykeltrafik. Det gäller t ex att cyklister bör ges företräde framför bilar vid cykelöverfarter, att på vissa ställen tillåta cykel att köra mot enkelriktad under förutsättning att det finns tydliga markeringar i gatan för cykelfältet och att det bara råder 30 km/h i blandad vägtrafik.

**SC: Kända personer är viktiga som förebilder, och kan genom sina val påverka många svenskar. Hur ser partiledarens cykelvanor ut? Kan ni nämna några partiföreträdare som aktivt prioriterar cykeln i sina vardagsresor, och i så fall hur?**

V: Lars Ohly använder i princip cykel varje dag till och från jobbet (riksdagen). De gånger han inte cyklar till jobbet är när vädret är lite besvärligare att cykla i och då tar han istället pendeltåget.

**Kommentar från Klas Elm, ordförande i Svensk Cykling:**

Vänsterpartiet har en genomarbetad cykelstrategi. Många av förslagen ligger i linje med vad Svensk Cykling föreslår. Frågan om arbetsgivarens möjlighet att göra avdrag för personalens friskvård och att reglerna bör ändras till att även omfatta cyklande ute – verkar partiet inte riktigt ha förstått. Vilket är synd, eftersom det antagligen är det regeltekniskt lättaste sättet att stimulera ökat cyklande.

**SVENSK CYKLINGS BETYG TILL VÄNSTERPARTIET: 4 av 5**

## **SOCIALDEMOKRATERNA**

**Svensk Cykling: Forskningsrapporter visar att ett ökat cyklande bör främjas på olika sätt för att förbättra folkhälsan, miljön och trafiksituationen. Har ert parti konkreta förslag för att gynna en sådan utveckling?**

Socialdemokraterna: I vår rödgröna infrastrukturuppgörelse avsätter vi nio miljarder kronor perioden 2010-2021 i en särskild pott för urban kollektivtrafik och cykel.

**SC: Anser ert parti att man precis som i Storbritannien bör införa ett skatteavdrag (likt hemdatorreformen) för cykelköp för att underlätta för den som cyklar till och från jobbet?**

S: Nej, vi har en restriktiv syn på avdrag och skatteavdrag. Tillmötesgående av ett avdragsförslag från en grupp föder alltid nya från andra. Det uppstår också alltid olika gränsdragningsproblem. Vi vill ha ett sammanhållet och enhetligt skattesystem som inte påverkar konsumenternas och producenternas val av varor och tjänster. Den borgerliga regeringen har dessutom sänkt skatterna med hundra miljarder under valperioden. Vi prioriterar investeringar i arbete och välfärdens kvalitet framför skattesänkningar.

**SC: Idag ges skatterabatt via arbetsgivare till besök i spinningssalar men inte för cykling i det fria. Anser ert parti att man bör se över reglerna kring friskvårdsförmåner så cykel inte likställs med s.k. "andra dyrare träningsredskap" vad gäller beskattning och omfattning?**

S: Nej, vi vill inte utvidga friskvårdsförmånerna utöver det regelverk som gäller för dessa idag av samma skäl som anges i förra frågan.

**SC: Regering och riksdag har ofta uttryckt en vilja att satsa mer på ökad cykling. I Vägverkets nationella cykelstrategi som antogs år 2000 sattes målet upp att öka cykeltrafikens andel av alla resor med en tredjedel.**

**a) Stöder ert parti det målet?**

S: Vi har en gemensam rödgrön målsättning om att öka cyklingens andel av det totala resandet - däremot har vi inte preciserat exakt hur mycket.

**b) Så här 10 år senare - anser ert parti att den nationella cykelstrategin hittills fått någon märkbar effekt?**

S: Man kan konstatera att cyklingens andel av persontrafikresorna ligger kvar på ungefär samma nivå som för tio år sedan, detta trots att Vägverket under dessa år bedrivit ett målmedvetet och seriöst arbete för att öka cyklingens andel. Detta visar inte att strategin varit verkningslös, men väl att det behövs mer kraftfulla insatser framöver.

**c) Vad bör annars göras för att komma närmare målet?**

S: Se nedan.

**d) Vägverkets egna beräkningar anger att de långsiktiga investeringsbehoven längs statlig väg är ca 8 miljarder kr. I en med NUTEK och Banverket gemensam skrivelse föreslog Vägverket 2007 att 500 mkr av statliga medel årligen borde satsas på cykelinfrastruktur. Med tanke på att inget annat trafikslag kan visa lika höga siffror i samhällsekonomisk vinst, anser ert parti att investeringar i cykelinfrastruktur bör öronmärkas?**

S: När det gäller cykling vill vi under de närmaste tio åren avsätta betydande resurser, bland annat inom ramen för en niomiljarderssatsning på gröna urbana transporter. Därutöver föreslår vi en särskild satsning på kollektivtrafik och cykel i Stockholm, totalt tio statliga miljarder kr fram till år 2021. Vi föreslår även en "hela landet - pott" på nio miljarder kr där det bland annat finns möjlighet för regionerna att söka pengar till angelägna cykelåtgärder.

**SC: För att ge barn och ungdomar möjlighet att välja cykeln framför andra transportmedel (t ex skjutsas av föräldrar) så behöver trafikpolitiska beslut tas på många håll i Sverige, inte minst vad avser trafiksituationen runt våra skolor. Har ert parti några förslag som ni tror kan påverka en sådan utveckling?**

S: Att minska rattfylleriet är den överlägset viktigaste åtgärden för att öka tryggheten i trafiken, inte minst till gagn för barn- och ungdomars mobilitet med cykel. Därför vill vi lagstifta om obligatoriskt alkoholås i alla fordon i yrkestrafik samt i alla nya personbilar.

**SC: Anser ert parti att cykelparkeringar bör likställas med bilparkeringar i normerna som gäller för bostäder, arbetsplatser, köp- och resecentra?**

S: Kommunernas mycket långtgående befogenheter när det gäller den fysiska planeringen gör det möjligt att införa lokala parkeringsnormer där cykel ingår. Så har också skett i ett antal kommuner, vilket vi i grunden ställer oss positiva till. Huruvida det är lämpligt med en kommunal cykelparkeringsnorm får dock bedömas från fall till fall.

**SC: Vad vill ert parti göra för att möjliggöra att cyklar kan tas med i kollektivtrafiken?**

S: Vi vill satsa omkring 25 miljarder kr mer på kollektivtrafik än regeringen under de närmaste tio åren. Med ett så betydande resurstillskott kommer det med största sannolikhet också kunna avsättas resurser för att förbättra möjligheterna till transportkombinationer med cykel och kollektivtrafik.

**SC: Har ert parti några förslag på regeländring som förbättrar cyklisters framkomlighet och säkerhet?**

S: Bristfällig samordning mellan kommunernas fysiska planering är ett problem som gäller all infrastrukturutveckling, så även cykelvägar. Vi anser att måste stärka den

regionala nivån i samhällsplaneringen, bland annat genom att ge fler län regionstatus och genom att öka inslagen av fysisk planering på regional nivå.

**SC: Kända personer är viktiga som förebilder, och kan genom sina val påverka många svenskar. Hur ser partiledarens cykelvanor ut? Kan ni nämna några partiföreträdare som aktivt prioriterar cykeln i sina vardagsresor, och i så fall hur?**

S: Många av våra partiföreträdare använder cykel för att i vardagen ta sig fram genom Stockholmstrafiken, bland andra Ylva Johansson, vice ordf i Socialutskottet.

**Kommentar från Klas Elm, ordförande i Svensk Cykling:**

Socialdemokraterna skriver mycket om hur mycket pengar de hade satsat - om de hade varit vid makten. 9 miljarder till infrastruktur i kollektivtrafik och cykel, samt 10 miljarder till Stockholms kolaktivtrafik och cykel. Man frågar sig lätt hur mycket av pengarna som är tänkt för cykel av detta. Nu när Socialdemokraterna vill styra om RUT-jobben till att skötas från/i tunnelbanan i Stockholm kan man ju undra. I fråga om synen på ekonomiska styrmedel ligger Socialdemokraterna nära Moderaterna. Det är systembevarande som gäller och inga avsteg accepteras (förutom alla redan existerande). I övrigt är det fler cykelbanor och kommunerna som ska lösa problemet.

Ett bra påpekande är att den kommunala samordningen i många fall fungerar dåligt. Ett ökat inflytande av länsstyrelser och regioner bör kunna förbättra möjligheterna att sammanhålla cykelstråk skapas över kommungränserna. Att minska rattfylleriet som löning på att föräldrar skjutsar barnen till skolan är en intressant vinkling. En full bilförare är naturligtvis livsfarlig för alla cyklister, men detta kanske inte är det första man tänker på när det gäller förbättrade möjligheter för barn att kunna cykla till skolan.

**SVENSK CYKLINGS BETYGG TILL SOCIALDEMOKRATERNA: 2 av 5**

## **MILJÖPARTIET**

**Svensk Cykling: Forskningsrapporter visar att ett ökat cyklande bör främjas på olika sätt för att förbättra folkhälsan, miljön och trafiksituationen. Har ert parti konkreta förslag för att gynna en sådan utveckling?**

Miljöpartiet: Ja, Miljöpartiet har lämnat in en omfattande riksdagsmotion på temat "Klimat, cykel och hälsa" med 45 olika förslag på hur andelen resor med cykel ska kunna öka. Vi föreslår bland annat ett mål för att 50 procent av arbetspendlingen i tätorter ska ske med cykel senast 2020. Vi anser att lagen ändras så att kommuner ska ta in planeringen av cykelbanor i översiktsplanen och att kommuner såväl som myndigheter ska införa cykelbokslut för att visa hur mycket av resurserna som används till cykelåtgärder. Staten bör gå före genom att samtliga statliga myndigheter och statsägda bolag ska anta en respolicy som gynnar klimatsmart resande. I det rödgröna samarbetet har vi avsatt 9 miljarder kr till en urban kollektivtrafik- och cykelsatsning, som en del i att bidra till lokala och regionala cykelsatsningar i städer runtom i landet.

**SC: Anser ert parti att man precis som i Storbritannien bör införa ett skatteavdrag (likt hemdatorreformen) för cykelköp för att underlätta för den som cyklar till och från jobbet?**

MP: Miljöpartiet föredrar en lösning där arbetsgivare får lov att skattefritt subventionera inköp av cykel till anställda.

**SC: Idag ges skatterabatt via arbetsgivare till besök i spinningssalar men inte för cykling i det fria. Anser ert parti att man bör se över reglerna kring friskvårdsförmåner så cykel inte likställs med s.k. "andra dyrare träningsredskap" vad gäller beskattning och omfattning?**

MP: Ja, Miljöpartiet anser reglerna bör ses över så att arbetsgivare får lov att skattefritt subventionera inköp av cykel till anställda, i likhet med inköp av gymkort.

**SC: Regering och riksdag har ofta uttryckt en vilja att satsa mer på ökad cykling. I Vägverkets nationella cykelstrategi som antogs år 2000 sattes målet upp att öka cykeltrafikens andel av alla resor med en tredjedel.**

**a) Stöder ert parti det målet?**

MP: Ja, vi stödjer målet.

**b) Så här 10 år senare - anser ert parti att den nationella cykelstrategin hittills fått någon märkbar effekt?**

MP: Nej, den har tyvärr inte fått tillräckligt genomslag på grund av bristande politisk prioritering.

**c) Vad bör annars göras för att komma närmare målet?**

MP: Regeringen behöver ge Trafikverket detaljerade och mätbara mål om att öka cyklismen med krav om årlig återrapportering för att visa hur man når målen.

**d) Vägverkets egna beräkningar anger att de långsiktiga investeringsbehoven längs statlig väg är ca 8 miljarder kr. I en med NUTEK och Banverket gemensam skrivelse föreslog Vägverket 2007 att 500 mkr av statliga medel årligen borde satsas på cykelinfrastruktur. Med tanke på att inget annat trafikslag kan visa lika höga siffror i samhällsekonomisk vinst, anser ert parti att investeringar i cykelinfrastruktur bör öronmärkas?**

MP: Ja, Miljöpartiet anser att det behövs en öronmärkning eftersom cykelanslagen annars riskerar att ätas upp av ökade kostnader för väginvesteringar.

**SC: För att ge barn och ungdomar möjlighet att välja cykeln framför andra transportmedel (t ex skjutsas av föräldrar) så behöver trafikpolitiska beslut tas på många håll i Sverige, inte minst vad avser trafiksituationen runt våra skolor. Har ert parti några förslag som ni tror kan påverka en sådan utveckling?**

MP: Ja, Miljöpartiet har flera förslag för att öka trafiksäkerheten i anslutning till skolor. Vi anser att alla skolor ska ha en bilfri zon i anslutning till entrén. Kommunen ska utifrån rekommendationer från Boverket få möjlighet att anpassa detta till lokala förhållanden. Där det inte fungerar, framför allt i stadsmiljö, ska skolan kunna ansöka om undantag. Självklart ska det råda undantag för funktionshindrade och andra nödvändiga transporter till skolan. Alla skolor bör också ha mötesplatser en bit ifrån skolan där föräldrar vid behov kan släppa av barnen om de får skjuts eller blir hämtade. Trafikverket bör också ges i uppdrag att ta fram en plan för att grundskolor ska ha fungerande och trygga gång- och cykelbanor till och från skolan senast till 2015. Vi anser också att det bör finnas en maxhastighet på 30 km/h i tätbebyggda områden där det finns oskyddade trafikanter.

**SC: Anser ert parti att cykelparkeringar bör likställas med bilparkeringar i normerna som gäller för bostäder, arbetsplatser, köp- och resecentra?**

MP: Ja, vi anser att det bör finnas en rekommendation för kommunernas detaljplanering med miniminorm för cykelparkeringar vid nyetablering av bostäder och för arbetsplatsparkering, i likhet med Boverkets norm för bilparkeringar. Vi har även föreslagit att den lagstiftning som berör parkering ska förändras med utgångspunkt från cyklisternas behov samt ur ett klimatperspektiv. I dagsläget har många av storstäderna kapacitetsbrist på cykelnäten. En effektiv åtgärd för att öka cykelns framkomlighet är att ta bort kantparkeringar och använda utrymmet till att bygga cykelbanor eller cykelfält. Det är ett tydligt sätt att prioritera cykeln i gaturummet. Samtidigt kan åtgärder göras för att öka framkomligheten i kollektivtrafiken. Vi anser att Boverket ska få i uppdrag att utfärda rekommendationer för hur kantparkeringar för bil ska tas bort för att ge utrymme och kollektivtrafik och/eller cykel. Ett annat problem är att cykelbanan ofta används som taxificka eller för att lossa och lasta varor. Miljöpartiet anser att parkeringsbolagen

borde få ökade krav på att bötesfälla bilar som parkerar i cykelbanan. Bötesbeloppen borde höjas för att i högre utsträckning avskräcka förare från att parkera i cykelbanor och cykelfält.

**SC: Vad vill ert parti göra för att möjliggöra att cyklar kan tas med i kollektivtrafiken?**

MP: Kombinationen av klimatsmarta transportmedel behöver underlättas. I dagsläget är förutsättningarna att ta med sig cykel på tåget eller i kollektivtrafiken begränsad. Vi anser att det bör vara obligatoriskt att ställa krav i upphandlingen på att resenärerna ska kunna ta med sig cykel på kollektivtrafiken, i den mån det inte tränger ut resenärer, och att det vid stationer ska tillhandahållas säkra och väderskyddade cykelparkeringar. Motsvarande krav bör ställas på tågtrafiken. Inte minst är det betydelsefullt att kunna ta med cykeln på tåget för att öka möjligheterna för cykelturism.

**SC: Har ert parti några förslag på regeländring som förbättrar cyklisters framkomlighet och säkerhet?**

MP: Ja, vi anser att cyklister ska köra mot enkelriktat, det skulle på många håll öka framkomligheten utan att bidra till större risker. Detta är sedan länge tillåtet i många andra europeiska länder. Miljöpartiet anser att det borde tillåtas även i Sverige. 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.

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. Miljöpartiet 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. Detta måste kombineras med att man i gaturummet tydligt visar vad som gäller i form av informationsskyltar, avsmalningar av gatan och annat, samt att man kraftigt minskar bilarnas hastighet vid övergångsställen till cirka 30 km/h.

När man bygger nya vägar, till exempel 2+1-vägar eller breddar befintlig väg, försvinner ofta vägren där man tidigare har kunnat cykla. Miljöpartiet anser att Vägverket eller kommunen inte ska kunna ta bort cykelväg eller cykelbar vägren utan att ersätta den med en ny likvärdig eller bättre väg.

**SC: Kända personer är viktiga som förebilder, och kan genom sina val påverka många svenskar. Hur ser partiledarens cykelvanor ut? Kan ni nämna några partiföreträdare som aktivt prioriterar cykeln i sina vardagsresor, och i så fall hur?**

MP: Maria Wetterstrand bor långt från stan, så till jobbet cyklar hon inte, utan åker kollektivt. Peter Eriksson cyklar väldigt gärna, med omfattningen är väldigt olika beroende på årstid, plats och förutsättningar. Ett annat exempel är Miljöpartiets trafikpolitiska talesperson Karin Svensson Smith som cyklar när hon är hemma i Lund, annars är det tåg som gäller för längre resor.

**Kommentar från Klas Elm, ordförande i Svensk Cykling:**

Miljöpartiet är utan tvekan riksdagens cykelvänligaste parti. Ett genomtänkt och omfattande cykelpolitiskt program, med hög målsättning och många konkreta skarpa förslag som, om de genomfördes, skulle få stora positiva effekter för Sverige som cykelnation. Samhällsekonomin skulle stärkas och befolkningen skulle må bättre.

**SVENSK CYKLINGS BETYG TILL MILJÖPARTIET: 5 av 5**

### **KRISTDEMOKRATERNA**

**Svensk Cykling: Forskningsrapporter visar att ett ökat cyklande bör främjas på olika sätt för att förbättra folkhälsan, miljön och trafiksituationen. Har ert parti konkreta förslag för att gynna en sådan utveckling?**

Kristdemokraterna: Det är viktigt att stadsplaneringen har det i åtanke när nya områden byggs. Det ska vara lika naturligt att planera in cykelparkeringar i ett område som det är att reservera yta till bilparkeringar. Varje stad bör ha en cykelstrategi som bland annat ser till hur behovet av cykelparkeringar ska uppnås, hur cykelbanor ska byggas ut, snöröjning på cykelbanorna m.m. Fysiska hastighetssänkande åtgärder är effektivt för att minska bilarnas hastighet i områden med gång- och cykeltrafikanter. Farthinder vid övergångsställen eller upphöjda gångpassager innebär att bilarna oftare lämnar företräde till gående och cyklister. Det behövs också bra vägar att cykla på. I storstäderna innebär detta separerade cykel- och bilvägar.

**SC: Anser ert parti att man precis som i Storbritannien bör införa ett skatteavdrag (likt hemdatorreformen) för cykelköp för att underlätta för den som cyklar till och från jobbet?**

KD: Om arbetsgivaren inköper cykel, eller på annat sätt stöder cykling till jobbet, så bör detta ej vara förmånsbeskattat.

**SC: Idag ges skatterabatt via arbetsgivare till besök i spinningssalar men inte för cykling i det fria. Anser ert parti att man bör se över reglerna kring friskvårdsförmåner så cykel inte likställs med s.k. ”andra dyrare träningsredskap” vad gäller beskattning och omfattning?**

KD: Ja. Kristdemokraterna förordar i stället att ett maxbelopp införs som begränsar kostnaden för den skattebefriade fysiska träningen. På så vis får inkomsttagare en större frihet att välja en fysisk aktivitet, till exempel cykling, som passar dem utan att det för den skull kostar mer för staten.

**SC: Regering och riksdag har ofta uttryckt en vilja att satsa mer på ökad cykling. I Vägverkets nationella cykelstrategi som antogs år 2000 sattes målet upp att öka cykeltrafikens andel av alla resor med en tredjedel.**

**a) Stöder ert parti det målet?**

KD: Ja.

**b) Så här 10 år senare - anser ert parti att den nationella cykelstrategin hittills fått någon märkbar effekt?**

KD: Strategin har misslyckats. Cyklandet i Sverige ligger still på 10 procent av befolkningen.

**c) Vad bör annars göras för att komma närmare målet?**

KD: Kommunerna bör förbättra förutsättningarna för cyklisterna. Bland annat bör hastigheten sänkas till 30 där biltrafik blandas med cykeltrafik. Samtidigt behöver skolans undervisning om sambandet mellan vardaglig motion – exempelvis cykling – och hälsa, förstärkas.

**d) Vägverkets egna beräkningar anger att de långsiktiga investeringsbehoven längs statlig väg är ca 8 miljarder kr. I en med NUTEK och Banverket gemensam skrivelse föreslog Vägverket 2007 att 500 mkr av statliga medel årligen borde satsas på cykelinfrastruktur. Med tanke på att inget annat trafikslag kan visa lika höga siffror i samhällsekonomisk vinst, anser ert parti att investeringar i cykelinfrastruktur bör öronmärkas?**

KD: Ja. Detta sker också idag i länstrafikplanerna.

**SC: För att ge barn och ungdomar möjlighet att välja cykeln framför andra transportmedel (t ex skjutsas av föräldrar) så behöver trafikpolitiska beslut tas på många håll i Sverige, inte minst vad avser trafiksituationen runt våra skolor. Har ert parti några förslag som ni tror kan påverka en sådan utveckling?**

KD: En viktig sak är att minska de tunga transportererna vid skolorna. Ett sätt att göra detta är att samordna transporter till skolorna och förlägga dessa tidsmässigt så att eleverna berörs i minsta möjliga utsträckning. Det behövs också fler cykelbanor så att man kan cykla hela vägen mellan två målpunkter på ett säkert sätt.

**SC: Anser ert parti att cykelparkeringar bör likställas med bilparkeringar i normerna som gäller för bostäder, arbetsplatser, köp- och resecentra?**

KD: Det behövs fler cykelställ på många håll. Det ska vara lika naturligt att planera in cykelparkeringar i ett område som det är att reservera yta till bilparkeringar.

**SC: Vad vill ert parti göra för att möjliggöra att cyklar kan tas med i kollektivtrafiken?**

KD: Det är en viktig fråga, som kollektivtrafikbolagen bör åläggas att lösa.

**SC: Har ert parti några förslag på regeländring som förbättrar cyklisters framkomlighet och säkerhet?**

KD: Det behövs mer cykelbanor. Körbanorna är idag främst bilarnas tillhåll och trottoarerna är till för fotgängarna. Cyklister tvingas ofta välja det i den aktuella situationen minst dåliga av dessa alternativ. Det är också viktigt att både cyklister och bilister respekterar de lagar och regler som finns. Allas säkerhet skulle öka om man började med att följa de befintliga reglerna.

**SC: Kända personer är viktiga som förebilder, och kan genom sina val påverka många svenskar. Hur ser partiledarens cykelvanor ut? Kan ni nämna några partiföreträdare som aktivt prioriterar cykeln i sina vardagsresor, och i så fall hur?**

KD: Göran Hägglund cyklar inte ofta i vardagen. Som motion joggar han hellre en runda. På semestern passar han på att cykla en tur på Öland.

**Kommentar från Klas Elm, ordförande i Svensk Cykling:**

Kristdemokraterna har förbättrat sin cykelprofil sedan motsvarande enkät gjordes för 4 år sedan. Denna gång använder KD skrivningar i stil med "det ska vara lika naturligt att..." och "varje stad bör ha en cykelstrategi..." Frågan kvarstår dock, hur detta ska åstadkommas? Bra är att KD lyfter fram att hastighetsdämpande åtgärder för bilar är viktigt, att tjänstecykel inte ska förmånsbeskattas, att cykla ute ska likställas med spinning vad avser friskvårdsavdrag. Men att bilar kan behöva maka på sig för att möjliggöra ökad cykling, så långt vill inte KD gå.

**SVENSK CYKLINGS BETYG TILL KRISTDEMOKRATERNA: 3 av 5**

## **FOLKPARTIET**

**Svensk Cykling: Forskningsrapporter visar att ett ökat cyklande bör främjas på olika sätt för att förbättra folkhälsan, miljön och trafiksituationen. Har ert parti konkreta förslag för att gynna en sådan utveckling?**

Folkpartiet: Vi vill satsa mer på cykelbanor inom och mellan tätbebyggda områden samt göra det möjligt för arbetsgivare att erbjuda cykel som tjänsteförmån utan att denna förmånsbeskattas.

**SC: Anser ert parti att man precis som i Storbritannien bör införa ett skatteavdrag (likt hemdatorreformen) för cykelköp för att underlätta för den som cyklar till och från jobbet?**

FP: Nej, vi tror att det finns bättre sätt att främja cyklandet på, så som att arbetsgivare ska kunna erbjuda cykel som en obeskattad tjänsteförmån. Dock anser Folkpartiet att arbetsgivare bör kunna erbjuda cykel som tjänsteförmån utan att denna förmånsbeskattas.

**SC: Idag ges skatterabatt via arbetsgivare till besök i spinningssalar men inte för cykling i det fria. Anser ert parti att man bör se över reglerna kring friskvårdsförmåner så cykel inte likställs med s.k. "andra dyrare träningsredskap" vad gäller beskattning och omfattning?**

FP: Det är inte rimligt att en anställd får betala högre skatt för att hon eller han hellre vill cykla till arbetet än på gymmet. En ändring av skattelagstiftningen bör därför utredas så att detta blir möjligt.

**SC: Regering och riksdag har ofta uttryckt en vilja att satsa mer på ökad cykling. I Vägverkets nationella cykelstrategi som antogs år 2000 sattes målet upp att öka cykeltrafikens andel av alla resor med en tredjedel.**

**a) Stöder ert parti det målet?**

FP: Ja, vi stödjer det.

**b) Så här 10 år senare - anser ert parti att den nationella cykelstrategin hittills fått någon märkbar effekt?**

FP: Svar: Ja, men mer kan göras för att nå större effekt.

**c) Vad bör annars göras för att komma närmare målet?**

FP: Se svar under första frågan.

**d) Vägverkets egna beräkningar anger att de långsiktiga investeringsbehoven längs statlig väg är ca 8 miljarder kr. I en med NUTEK och Banverket gemensam**

**skrivelse föreslog Vägverket 2007 att 500 mkr av statliga medel årligen borde satsas på cykelinfrastruktur. Med tanke på att inget annat trafikslag kan visa lika höga siffror i samhällsekonomisk vinst, anser ert parti att investeringar i cykelinfrastruktur bör öronmärkas?**

FP: Ja.

**SC: För att ge barn och ungdomar möjlighet att välja cykeln framför andra transportmedel (t ex skjutsas av föräldrar) så behöver trafikpolitiska beslut tas på många håll i Sverige, inte minst vad avser trafiksituationen runt våra skolor. Har ert parti några förslag som ni tror kan påverka en sådan utveckling?**

FP: När det gäller barn och ungdomar är det framför allt viktigt att man ska kunna cykla på ett säkert sätt. Folkpartiet vill satsa mer på cykelbanor inom tätbebyggda områden, liksom att vägar byggs på ett sådant sätt att man kan undvika farliga situationer.

**SC: Anser ert parti att cykelparkeringar bör likställas med bilparkeringar i normerna som gäller för bostäder, arbetsplatser, köp- och resecentra?**

FP: Detta är en fråga som bestäms lokalt och därmed färgas av situationen lokalt. Självklart är det viktigt att det finns tillräcklig tillgång på cykelparkeringar.

**SC: Vad vill ert parti göra för att möjliggöra att cyklar kan tas med i kollektivtrafiken?**

FP: Absolut, det är viktigt både för de som cykelpendlar och de som cykelturistar. Tyvärr är det inte möjligt i alla lägen, som till exempel under rusningstrafik i de större städerna, men absolut något man bör eftersträva och försöka finna lösningar för. Detta är något som i första hand trafikhuvudmännen ska ansvara för.

**SC: Har ert parti några förslag på regeländring som förbättrar cyklisters framkomlighet och säkerhet?**

FP: Vad som kan förbättra cyklisters framkomlighet och säkerhet varierar beroende på övrig trafiksituation. I Stockholm har Folkpartiet nyligen lagt fram ett brett cykelprogram för att underlätta för cyklister i staden. Folkpartiet vill också stärka möjligheten till cykelturism genom cykelleder, bredare vägar och bättre skyltning.

En viktig lärdom, i och med den uppåtgående trenden med cykling, är att cyklisters framkomlighet och säkerhet måste tas med i beräkning också vid planering av vägar i områden där få cyklar idag.

**SC: Kända personer är viktiga som förebilder, och kan genom sina val påverka många svenskar. Hur ser partiledarens cykelvanor ut? Kan ni nämna några partiföreträdare som aktivt prioriterar cykeln i sina vardagsresor, och i så fall hur?**

FP: Många framträdande folkpartister gillar att cykla, inklusive partiledaren. Beslut som rör cykling fattas på såväl riks-, landstings- som kommunal nivå. För att få till en kraftfull förändring behöver dessa nivåer samverka och det är just vad de tre politikerna Lotta Edholm (FP), gruppleddare i Stockholms stad, Birgitta Rydberg (FP), gruppleddare i Stockholms län landsting samt Nina Lundström (FP), riksdagsledamot har gjort. Detta har resulterat i en mängd konkreta och bra förslag som underlättar för cyklister. Se bland annat: <http://www.politikerbloggen.se/2010/06/01/31911/>

**Kommentar från Klas Elm, ordförande i Svensk Cykling:**

Folkpartiets svar andas välvilja, utan prioriteringar. Inte förpliktande på något sätt. Man får en känsla av: "det är bra med ökad cykling, bara det inte kostar något eller att något annat måste prioriteras ned". Viljan att möjliggöra förmånsskattebefriad tjänstecykel är bra. Ambitionen att bygga mer cykelvägar också. Frågan om ändrade friskvårdsregler behöver knappast utredas, men OK då. Att däremot tro att frågorna om cykelparkeringar och cykeln i kollektivtrafiken ska lösa sig av sig själv är lite väl naivt. Mer cykelbanor anges också som lösning för att underlätta för skolresor, men inget om att faktiskt prioritera cykeln framför bilen runt skolorna – eller eleverna före föräldrarna, om man så vill.

## **CENTERPARTIET**

**Svensk Cykling: Forskningsrapporter visar att ett ökat cyklande bör främjas på olika sätt för att förbättra folkhälsan, miljön och trafiksituationen. Har ert parti konkreta förslag för att gynna en sådan utveckling?**

Centerpartiet: Den enskilt viktigaste åtgärden för att öka cykelresandet är att bygga säkrare infrastruktur för cyklister. Framförallt visar erfarenheter att cyklisterna ökar i antal när människor får tillgång till bilfria cykelvägar. Cykelinfrastrukturen måste också vara en naturlig del av planeringen av hela transportsystemet så att vi inte minst underlättar för kombinerade resor med gång/cykel och kollektivtrafik.

**SC: Anser ert parti att man precis som i Storbritannien bör införa ett skatteavdrag (likt hemdatorreformen) för cykelköp för att underlätta för den som cyklar till och från jobbet?**

C: Nej. Centerpartiet vill tillsätta en bred parlamentarisk utredning för att förenkla ett idag alltför snårigt skattesystem. I en sådan utredning ingår så långt det är möjligt att slopa avdrag och olika särlösningar. Vi behöver inte fler typer av avdrag, snarare enklare och lägre skatter.

**SC: Idag ges skatterabatt via arbetsgivare till besök i spinningssalar men inte för cykling i det fria. Anser ert parti att man bör se över reglerna kring friskvårdsförmåner så cykel inte likställs med s.k. ”andra dyrare träningsredskap” vad gäller beskattning och omfattning?**

C: Vi står bakom gällande regler om att gränsen för skattefrihet sker vid enklare motionsidrott som kan utövas av i stort sett var och en. Frågan om vilka sporter eller friskvårdsaktiviteter som uppfyller de krav för skattefrihet som riksdagen tidigare ställt sig bakom är ytterst en fråga för Skatteverket och de allmänna förvaltningsdomstolarna att bedöma.

**SC: Regering och riksdag har ofta uttryckt en vilja att satsa mer på ökad cykling. I Vägverkets nationella cykelstrategi som antogs år 2000 sattes målet upp att öka cykeltrafikens andel av alla resor med en tredjedel.**

**a) Stöder ert parti det målet?**

C: Ja. Vi tar den nationella cykelstrategin på högsta allvar och har därför i alliansregeringen bidragit till att cykel för första gången någonsin finns med i regeringens åtgärdsplanering gällande infrastrukturen 2010-2021.

**b) Så här 10 år senare - anser ert parti att den nationella cykelstrategin hittills fått någon märkbar effekt?**

C: Cykelstrategin var och är ambitiös men blev tyvärr liggande i träda och väcktes till liv först för ett drygt år sedan. Det pågår just nu mycket arbete för att utveckla cykellederna

i Sverige. Ett av de projekt regeringen satsar på är Kattegattleden - en bilfri cykelled mellan Göteborg och Helsingborg. Det är Sveriges första nationella längre cykelturistled som kommer att bli ca 35 mil lång.

**c) Vad bör annars göras för att komma närmare målet?**

C: Både cyklandet och cykelvägarna är ofta av lokal karaktär och ett lokalt ansvar. Men för att kunna skapa en förändring och öka cyklandet är viktigt att förstärka cykelns roll som en naturlig del när vi planerar transportsystemet också på regional och nationell nivå. Cykeln ska kunna ses som ett attraktivt alternativ för en del av eller hela resan. För att lyckas med detta krävs insatser inom en rad områden – infrastruktur, planering och uppföljning, regler och vägvisning, organisation och samverkan, kunskapsuppbyggnad samt kommunikation.

**d) Vägverkets egna beräkningar anger att de långsiktiga investeringsbehoven längs statlig väg är ca 8 miljarder kr. I en med NUTEK och Banverket gemensam skrivelse föreslog Vägverket 2007 att 500 mkr av statliga medel årligen borde satsas på cykelinfrastruktur. Med tanke på att inget annat trafikslag kan visa lika höga siffror i samhällsekonomisk vinst, anser ert parti att investeringar i cykelinfrastruktur bör öronmärkas?**

C: Både ja och nej. Samtidigt som öronmärkta statliga pengar i vissa fall är nödvändiga är det viktigt att komma ihåg att den lokala och regionala nivån bör bestämma över sin egen cykelinfrastruktur. Det är där de bästa kunskaperna om behov och förutsättningar finns och där avvägningar mot andra behov måste tillåtas.

**SC: För att ge barn och ungdomar möjlighet att välja cykeln framför andra transportmedel (t ex skjutsas av föräldrar) så behöver trafikpolitiska beslut tas på många håll i Sverige, inte minst vad avser trafiksituationen runt våra skolor. Har ert parti några förslag som ni tror kan påverka en sådan utveckling?**

C: För att cykeln ska kunna ses som ett säkert alternativ för barn och ungdomar krävs insatser inom en rad områden – bl.a. utbyggd infrastruktur, regler, vägvisning men även kunskapsspridning och samverkan på lokal nivå. När exempelvis den lokala tekniska förvaltningen samarbetar med skolförvaltningen om trafiksäkerhet ser vi ofta positiva resultat. Fysiska åtgärder såsom skolskjutsplatser, säkrade gångstråk, hastighetssänkning m.m. behövs.

**SC: Anser ert parti att cykelparkeringar bör likställas med bilparkeringar i normerna som gäller för bostäder, arbetsplatser, köp- och resecentra?**

C: Hur cykelparkeringar ska hanteras i den fysiska planeringen bör ses över. Det viktiga är att det lokala perspektivet slår igenom med tanke på cyklandets lokala karaktär. Det är också viktigt att cykelperspektivet är en integrerad del i den lokala stads/ samhällsplaneringen.

**SC: Vad vill ert parti göra för att möjliggöra att cyklar kan tas med i kollektivtrafiken?**

C: Möjligheterna att ta med cykel på tåg och buss är tyvärr i dag bristfällig och har betydelse både för vardags- och turistcyklingen. Tåg- och bussoperatörerna har ett stort ansvar för att öppna upp för att lätt och smidigt kunna ta med sig sin cykel. Om inte möjligheterna förbättras så är det rimligt att ställa krav vid upphandling av trafik. Möjligheterna att parkera cykeln vid stationen, i hemmet eller vid arbetet behöver också förbättras där kommunerna utgör centrala aktörer för att samordna arbetet mellan kollektivtrafikansvariga, stationsansvariga m.fl.

**SC: Har ert parti några förslag på regeländring som förbättrar cyklisters framkomlighet och säkerhet?**

C: Det är viktigt att förändrade trafikregler är tydliga och enhetliga. Behovet av cykelöverfarter och vägutformningen på de platser där det ska finnas cykelöverfarter behöver ses över och hastighetsdämpande åtgärder i vissa fall vidtas för bilister. Dock ligger många regelförändringar inom den kommunala kompetensen och något som de lokala organen bäst själva samarbetar om.

**SC: Kända personer är viktiga som förebilder, och kan genom sina val påverka många svenskar. Hur ser partiledarens cykelvanor ut? Kan ni nämna några partiföreträdare som aktivt prioriterar cykeln i sina vardagsresor, och i så fall hur?**

C: Vår partiledare Maud Olofsson älskar att cykla. Mest cykling blir det under hennes sommarledigheter när hon är vid sin sommarstuga utanför Örnsköldsvik. Ofta blir cykelturerna långa med oplanerade färdvägar som kan sluta efter många mil. Centerpartiets miljöminister Andreas Carlgren har ingen bil. Istället använder han sin cykel för att på snabbaste sättet ta sig fram i Stockholms innerstad. Han efterlyser bättre cykelbanor och uppmanar cyklisterna att ha hjälmen på.

**Kommentar från Klas Elm, ordförande i Svensk Cykling:**

Centern ska ha heder av att tala klarspråk: Inga skattesubventioner för att öka cyklingen. Ingen avdragsrätt för att cykla ute istället för att köpa kort för inomhusspinning. Inga öronmärkta pengar till cykelinvesteringar. Rakt på sak. Tråkiga besked dock för alla som anser att ökat cyklande är bra för hela Sverige. Centern tror, precis som Folkpartiet, att någon annan säkert kommer att lösa problemen. Antingen är det kommunerna, eller Länsstyrelsen eller så är det tågoperatörerna. Att detta inte har fungerat under de senaste 10 åren, som även Centern erkänner har varit förlorade år, kanske borde leda till ytterligare eftertanke?

## **MODERATERNA**

**Svensk Cykling: Forskningsrapporter visar att ett ökat cyklande bör främjas på olika sätt för att förbättra folkhälsan, miljön och trafiksituationen. Har ert parti konkreta förslag för att gynna en sådan utveckling?**

Moderaterna: Fler cykelbanor som är sammanlänkade i ett system. Det bör finnas fler cykelparkeringsmöjligheter i centrala lägen samt vid bytespunkter till kollektivtrafik. Satsningar på cykelinfrastruktur finns i den nyligen presenterade infrastrukturplanen och i alliansens infrastrukturproposition.

**SC: Anser ert parti att man precis som i Storbritannien bör införa ett skatteavdrag (likt hemdatorreformen) för cykelköp för att underlätta för den som cyklar till och från jobbet?**

M: Nej. Inköp av en standardcykel lär hamna under gränsen för avdragsgilla kostnader och vi bedömer det inte som aktuellt att sänka den. Med cykling får du en större flexibilitet när du inte behöver passa kollektivtrafiktider och i många fall även kortare restider. Du slipper bilköer och kostnader för parkeringsavgifter. Ekonomiskt tjänar du på att använda cykeln och hälsan blir bättre. Det finns redan idag mycket som talar för cykeln utan att staten behöver subventionera cyklandet.

**SC: Idag ges skatterabatt via arbetsgivare till besök i spinningssalar men inte för cykling i det fria. Anser ert parti att man bör se över reglerna kring friskvårdsförmåner så cykel inte likställs med s.k. "andra dyrare träningsredskap" vad gäller beskattning och omfattning?**

M: Nej, det är viktigt att skattesystemet är konsekvent och inte gynnar ett träningsredskap framför ett annat. Spinningcykeln tillhör ägaren av träningslokalen, vilket inte cykeln kommer att göra.

**SC: Regering och riksdag har ofta uttryckt en vilja att satsa mer på ökad cykling. I Vägverkets nationella cykelstrategi som antogs år 2000 sattes målet upp att öka cykeltrafikens andel av alla resor med en tredjedel.**

**a) Stöder ert parti det målet?**

M: Ja och i den senaste infrastrukturpropositionen har alliansregeringen framfört målet att andelen cykeltrafik av det kortväga resandet ska öka.

**b) Så här 10 år senare - anser ert parti att den nationella cykelstrategin hittills fått någon märkbar effekt?**

M: I vissa städer ökar cyklandet, som t.ex. i Stockholm med 80 % på 10 år. Det hade varit önskvärt om cyklingen ökat mer över hela landet och därför gör Alliansen en satsning på cykelinfrastruktur i infrastrukturplaneringen.

**c) Vad bör annars göras för att komma närmare målet?**

M: En viktig åtgärd för att öka cykelresandet är att åstadkomma förbättrad infrastruktur för cyklister. Här har kommunerna ett stort ansvar för att planera för cykeltrafik och att utforma infrastrukturen för denna trafik.

**d) Vägverkets egna beräkningar anger att de långsiktiga investeringsbehoven längs statlig väg är ca 8 miljarder kr. I en med NUTEK och Banverket gemensam skrivelse föreslog Vägverket 2007 att 500 mkr av statliga medel årligen borde satsas på cykelinfrastruktur. Med tanke på att inget annat trafikslag kan visa lika höga siffror i samhällsekonomisk vinst, anser ert parti att investeringar i cykelinfrastruktur bör öronmärkas?**

M: Nej. Investeringsbedömningar i infrastruktur bör göras trafikslagsövergripande och inte genom att politiker i förväg "öronmärker" resurser för det ena eller andra trafikslaget.

**SC: För att ge barn och ungdomar möjlighet att välja cykeln framför andra transportmedel (t ex skjutsas av föräldrar) så behöver trafikpolitiska beslut tas på många håll i Sverige, inte minst vad avser trafiksituationen runt våra skolor. Har ert parti några förslag som ni tror kan påverka en sådan utveckling?**

M: Kommunerna har ett stort ansvar för utformningen av infrastrukturen och trafiksituationen runt skolorna. De har såväl verktygen som resurserna för detta och det vore olyckligt om den nationella politiken gjorde dessa prioriteringar.

**SC: Anser ert parti att cykelparkeringar bör likställas med bilparkeringar i normerna som gäller för bostäder, arbetsplatser, köp- och resecentra?**

M: Boverket har på uppdrag från regeringen undersökt frågan om cykelparkeringar. Det finns goda möjligheter att utveckla planeringsarbetet för att få tillstånd fler cykelparkeringar runt omkring i landet.

**SC: Vad vill ert parti göra för att möjliggöra att cyklar kan tas med i kollektivtrafiken?**

M: Denna möjlighet borde finnas, men denna prioritering bör ligga hos den som upphandlar trafiken och inte på nationell nivå.

**SC: Har ert parti några förslag på regeländring som förbättrar cyklisters framkomlighet och säkerhet?**

M: Nej.

**SC: Kända personer är viktiga som förebilder, och kan genom sina val påverka många svenskar. Hur ser partiledarens cykelvanor ut? Kan ni nämna några**

**partiföreträdare som aktivt prioriterar cykeln i sina vardagsresor, och i så fall hur?**

M: Lena Adelson Liljeroth, Kulturminister.

**Kommentar från Klas Elm, ordförande i Svensk Cykling:**

Fråga: Har ert parti några förslag på regeländring som förbättrar cyklisters framkomlighet och säkerhet? Svar: NEJ!

Egentligen behöver kanske inte Moderaternas cykelpolitik några fler kommentarer. Men OK då: Svaren på Svensk Cyklings frågor verkar besvarade av Anders Borgs medarbetare. Ekonomiskt styrmedel ska inte användas. Inga öppningar för att använda ekonomiska incitament. Inga möjligheter att justera regelverk för att få folk att cykla till jobbet eller att sköta sin friskvård på cykel. Inga öronmärkningar så att cyklandet får sin rättmätiga del av infrastrukturinvesteringar. Generellt anser Moderaterna att cyklingen är kommunernas "problem".

**SVENSK CYKLINGS BETYG TILL MODERATERNA: 1 av 5**