

Enskild motion

Motion till riksdagen: 2014/15:607

av Stina Bergström och Lise Nordin (MP)

Enklare att cykla

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av mer pengar till cykelinfrastruktur.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket bör se till att alla två-plus-ett-vägar som tidigare haft, eller som bör ha, goda cykelmöjligheter nu tillförsäkras en cykelväg eller motsvarande för att skapa en trygg och säker cykelmiljö.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket bör utfärda en bashastighet på 30 km/h i landets tätorter.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med ett förslag för att möjliggöra cykeltrafik i motsatt riktning på enkelriktade gator.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med ett förslag om att bilar ska väja för cyklister då cyklisterna färdas på en huvudled.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med ett förslag om att bilister måste lämna företräde för cyklister vid övergångsställen där det finns cykelbana.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att upphäva det nuvarande förbudet för cykling på vägar där det finns cykelbana i närheten.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag om komplettering av kollektivtrafiklagen så att det blir obligatoriskt att ställa krav på att resenärerna ska

kunna ta med sig cyklar på kollektivtrafiken, både i upphandlad och i kommersiell trafik.

Inledning

Den förra regeringen tillsatte år 2010 en cykelutredning. Cykelutredaren Kent Johansson lämnade 2012 sitt betänkande¹ till regeringen. Nu fyra år senare börjar det bli hög tid för att regeringen lägger en cykelproposition med förslag som gör det enklare att cykla både i staden och på landet. Det är vi politiker som tar beslutet som på olika sätt påverkar möjligheten att cykla. Visst är det individen som bestämmer om man vill ta bilen eller cykeln till jobbet, men det är vi som politiker som styr valen, idag allt för ofta till bilens fördel. Med nedanstående förslag gör vi tvärtom – vi gör det enklare och säkrare att cykla.

Mer pengar till cykelinfrastruktur

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

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 medlen går till cykelinfrastruktur, både till statliga cykelbanor och medfinansiering till kommunala cykelbanor. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

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

När man bygger nya vägar, till exempel två-plus-ett-vägar eller breddar befintlig väg, försvinner ofta vägrenen där man tidigare har kunnat cykla. En inventering som Trafikverket låtit göra av landets två-plus-ett-vägar och två-plus-två-vägar visar att av totalt 2 400 kilometer mittseparerad väg är det endast två procent som har riktiga cykelbanor i direkt anslutning till vägen.³ Detta ska jämföras med att inventeringen menar att 26 procent av vägarna har ”stor cykelpotential”. Vid 33 procent av vägarna saknas nu helt möjlighet att gå eller cykla längs vägen. Jag anser att Trafikverket eller kommunen inte ska kunna ta bort cykelväg eller cykelbar vägren utan att ersätta den med en ny likvärdig eller bättre väg. Möjligheten att cykla måste säkerställas både vid

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

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

³ Trafikverket: Vardagscyklistens förutsättningar för säker cykling längs 2+1- och 2+2-vägar. Slutrapport 2010-05-28, kompletterad 2010-10-28.

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

Varje år skadas och dödas över 3 000 fotgängare och cyklister i kollision med bilar.⁴ En tredjedel av de omkomna i trafiken är oskyddade trafikanter, trots att de bara står för 5 procent av färdsträckan. Det är alltså nio gånger farligare att sätta sig på cykeln som att sätta sig i bilen ...

Risken för att en cyklist som blir påkörd av en bil dör är mycket hög vid 50 km/h, men liten vid hastigheter under 30 km/h. Det har varit känt bland trafikplanerare sedan 90-talet. Det är i vetskap om detta som många kloka kommunpolitiker i vårt land redan sänkt hastigheterna i städer och tätorter från 50 till 30 km/h.

En grupp trafikforskare från Lunds tekniska högskola presenterade i september 2012 sina slutsatser efter att ha analyserat och sammanställt de senaste årens forskning om hastigheter och hållbarhet.⁵ Forskarna var tydliga: Bilar ska inte köra fortare än 30 km i timmen i staden. En bilist som kör i trettio kan samspela med de som cyklar på ett helt annat sätt än den som kör i femtio. Bilisterna väjer spontant för cyklisterna, kör i ett jämnare tempo och tar också mindre plats eftersom de behöver kortare avstånd mellan varandra. Trafikverket bör få i uppdrag att införa en bashastighet på 30 km/h i tätorten. Detta bör riksdagen ge regeringen som sin mening tillkänna.

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. Cykelutredningen 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. Jag 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

⁴ Enligt Olycksdatabasen STRADA 2011.

⁵ Seminarium ”Hastigheter i tätort bör sänkas, visar forskningen” 25/9 2012 med Christer Hydén, Andras Varhelyi och Åse Svensson Trafik och väg, Lunds tekniska högskola.

ett förslag för att möjliggöra cykeltrafik i motsatt riktning på enkelriktade gator. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

Cykeln är ett fordon – inför väjningsplikt

Ett annat exempel är väjningsplikten. En cykel måste alltid väja för en bil, även om cykeln kommer på huvudled och bilen från sidan. Jag anser att det är dags att se cykeln som ett fordon i trafiken och låta bilar väja även för cyklister då cyklisten färdas på huvudled. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

Zebralagen ska gälla även för cyklister

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

En annan sak som är ett problem är att det råder olika uppfattningar om huruvida zebralagen omfattar även cyklister. Olika ”väjningskulturer” råder i olika städer och den nya bestämmelsen om olika väjningsregler vid s.k. ”cykelpassager” å ena sidan (där det är cyklister 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.

Jag anser att zebralagen ska gälla även för cyklar, det vill säga att bilar måste stanna även då cyklister vill följa en cykelbana som går parallellt med ett övergångsställe oavsett hur cykelbanan är utformad. Jag 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.

De som vill ska få cykla på vägen

Bilismens kraftiga ökning under 1900-talets andra hälft underlättades i hög grad av att det banades väg för biltrafik i tätort och på landsbygd. Vägar och gator finns i sammanhängande nät som är graderade i Europavägar, riksvägar, länsvägar och differentierade gatusystem i städerna. Det finns ingen motsvarande struktur för cykeltrafik – den som färdas på cykel kan till exempel plötsligt se cykelfältet upphöra i ingenting. I de flesta tätorter är bilen prioriterad och övrig trafik (cykel, barnvagnar, hästar, mopeder med mera) får försöka samsas på den plats som blir över.

Åtskilliga av dem som vill cykla snabbt väljer därför ofta bilarnas körfält som ju med avseende på underlag, vinklar och annat är dimensionerade för hög hastighet. Idag

är inte detta tillåtet, finns det cykelbana måste du cykla där även om du tvingas kryssa mellan barnvagnar och gående. Cykelutredningen föreslår att det för cyklar med kärra ska vara tillåtet att cykla på gatan/vägen även om det finns en cykelbana. Eftersom det i kärnan oftast sitter barn, har jag svårt att tro att det är just de cyklister som väljer vägen istället för cykelbanan. Jag tycker istället att kravet att använda cykelbanan bör tas bort för alla kategorier för cyklister. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

Cykeln i kollektivtrafiken

Kombinationen av klimatsmarta transportmedel behöver underlättas. I dagsläget är förutsättningarna att ta med sig cykel på tåget eller annan kollektivtrafik begränsad. Vissa länstrafikbolag, till exempel i Värmland och i Öresundsregionen, har infört möjligheten att ta med sig cykel på pendeltågen, vilket underlättar för både arbetspendlare och cykelturismen.

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

Den nya kollektivtrafiklagen bör kompletteras så att det blir obligatoriskt att ställa krav både på 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)