

Motion till riksdagen 2023/24:961

av Daniel Helldén m.fl. (MP)

Cyklande på lika villkor

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett fördubblingsmål för cyklande till 2035 och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att gång- och cykelmöjligheter ska vara standard på och i anslutning till det nationella och regionala vägnätet och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att gång- och cykelmöjligheter inte får försämrats vid trafiksäkerhetshöjande åtgärder eller upprustning av befintligt nationellt och regionalt vägnät och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ändra väglagen för att det säkerställs likvärdig markåtkomst för cykelvägar så som gäller för vägar för motorfordonstrafik och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa servicenära cykelinfrastruktur på landsbygden och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa möjligheten till användning av hänsynsregel vid cykling och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skapa en enhetlig färgkodex för cykelbanor och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Cykelcentrum vid VTI ska ges permanent status och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram en standard för hur cykel ska kunna tas med på tåg och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att uppdra till Trafikverket att utforma en standardlösning för säkra cykelgarage vid svenska stationslägen och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Det föreligger en bred enighet i riksdagen och i kommuner runt om i landet att andelen resor med cykel ska öka. Det pågår ett arbete med att fastställa ett mål för ökad cykling och Väg- och transportforskningsinstitutet VTI har på uppdrag av regeringen tagit fram ett förslag för 2035 som innebär en fördubbling av cyklingen från idag. Detta bör riksdagen fastställa.

Cyklandet i hela Sverige ska öka på sådant sätt att tillgängligheten förbättras, folkhälsan stärks och klimat- och miljöpåverkan minskar. För att detta ska kunna ske måste förutsättningarna för cykling avsevärt förbättras. Cyklande är en central pusselbit i arbetet med att få till ett hållbart transportsystem. Trygg, säker och gen cykelinfrastruktur måste till.

Gång och cykel som standard i anslutning till landsväg

För gående och cyklister ska det finnas möjlighet att färdas i Sverige på samma villkor som motorfordonstrafiken. Det innebär att det ska finnas ett fungerande gång- och cykelnät i anslutning till allmän väg. Det kan utformas på olika sätt men som grund ska man kunna cykla och gå där man kan åka bil.

Detta innebär att det inte ska vara möjligt att klippa en förbindelse för gång och cykel eller väsentligt försämma förutsättningarna för dessa transportslag utan att ersätta förbindelsen. Ett exempel är Ölandsbron som har haft körfält för gående och cyklister. När ett arbete med att öka kapaciteten på bron för motorfordon genomfördes tog man bort ytan för gående och cyklister och förbjöd dessa transportslag att trafikera bron. Idag tvingas de betala för en överfart över Kalmarsund med andra transportslag. Detta förfaringssätt bör inte vara möjligt. Trafikverket måste säkerställa att det finns likvärdiga och kostnadsfria alternativ för gående och cyklister om förändringar görs i vägnätet.

Upprätthållande av gång- och cykelmöjligheter

Att cykla är ett resurssnålt och samhällsekonomiskt fördelaktigt transportsätt. Det gynnar samhället, miljön och de som cyklar. Det ger försumbar energi- och klimatpåverkan, ingen miljöpåverkan och hushållsekonomiska vinster samt att det gynnar hälsan hos de som brukar transportmedlet på ett sätt som saknar motstycke. Trots detta har cykling under decennier minskat om man bortser från städer och större tätorter. En bidragande orsak till denna trend är att vägnätet i allt mindre utsträckning lämpar sig för cykling. Allt bredare fordon med högre hastigheter på vägar med minimal eller ingen vägren gör det direkt farligt att använda cykeln som ett vardagstransportmedel på landsbygden. Vägutrymmet räcker inte längre till. Här har även de trafiksäkerhets- höjande åtgärder som satts in för biltrafiken i form av sidoräcken och ”2 + 1”-vägar ställt till det ytterligare för de oskyddade trafikanterna. Det lilla utrymme som fanns kvar äts upp helt och hållet. Detta hämmar cyklingen på ett olyckligt sätt.

När Trafikverket bygger ”2 + 1”-vägar med vajerräcken i syfte att öka bilars trafiksäkerhet görs det i princip omöjligt för oskyddade trafikanter att använda vägen. Många gånger låter man oskyddade trafikanter ta andra vägar som är längre eller i många fall av mycket dålig kvalitet. Riksdagen bör tillkännage att detta tillvägagångs- sätt inte är acceptabelt. Det är en fråga om ett rättvist förhållningssätt till gång och cykel

inom det nationella trafiksystemet och en fråga om en rättvis tillgång till landets transportvägar. Förfarandet går dessutom på tvärs emot våra nationella klimat-, miljö- och hälsomål.

Det kan också konstateras att det många gånger på mindre landsvägar målas sidolinjer som är upphuggna i ett sicksackmönster, något som skapar en vibration hos den bil som kommer för långt ut åt sidan. Denna lösning har sina fördelar för bilar men skapar en problematisk situation för cyklar. En viktig del av den yta som cyklar använder är just där, och bilar förväntar sig att de ligger där. Cyklar studsar fram på denna målning.

Trafikverket måste ta hänsyn till de oskyddade trafikanterna vid trafiksäkerhets- höjande åtgärder. Idag skapar man istället en trafikosäker miljö för de mest utsatta. Skulle en hänsynsregel på 1,5 meter inrättas minskar problemen, men så länge den inte är på plats måste Trafikverket upphöra med denna typ av sidomarkering. Samma sak gäller problemet med avkörningsräcken. De sätts upp längs vägarna, inte minst vid hastighetskameror. Dessa placeras nära väggkanten så att ytan för gående och cyklister minskar. Det blir en inträngningseffekt som försvårar för oskyddade trafik- anter. Vid dessa typer av åtgärder bör en breddning eller separering av ytor för gående och cyklister, som anläggs utanför avkörningsskydden, komma till.

Ändring av väglagen

Ett problem som återkommande står i vägen för förbättrad cykelinfrastruktur är att väglagen idag styr så att cykelvägar på landsbygden och utanför tätorterna i princip alltid måste läggas intill den allmänna vägen för motortrafik. Genom väglagens definition av väg och kraven på funktionellt samband och samfärdsel försvåras avsevärt möjligheten att få till smarta, gena och logiska cykelstråk.

Det är därför idag tyvärr allt som oftast inte möjligt att bygga cykelvägen med en egen, från bilvägen fristående, sträckning som i många fall skulle vara både smartare och billigare. Vid utbyggnad av cykelvägar för arbetspendling liksom turiststråk finns åtskilliga exempel där problemet med markåtkomst för anläggande av cykelväg aktualiserats. En enskild markägare kan blockera en cykelvägsutbyggnad men skulle inte kunna förhindra en utbyggnad av en vanlig väg. Trafikverket hindras också från att genomföra satsningar på cykelvägar som inte har ett så kallat funktionellt samband med deras anläggning, det vill säga bil- och järnväg. Dessa juridiska svårigheter har varit kända länge och behöver snarast åtgärdas.

Trafikverket har på föregående regerings uppdrag utrett om och i så fall hur mark- åtkomst utgör ett hinder för tillkomsten av cykelvägar eller i genomförandet av regionala cykelplaner. Trafikverket konstaterar i rapporten ”Utgör markåtkomst ett hinder för tillkomsten av cykelvägar?” (TRV 2021/3614) att deras ”samlade bedömning är att framkomligheten i cykelprojekten ofta upplevs hindras av svårigheter att få åtkomst till mark”. De menar samtidigt att det i många fall skulle kunna lösas genom att kommunerna tar fram en detaljplan. Att förvänta sig att kommuner ska ta fram detaljplaner på landsbygden för att säkerställa markåtkomst för cykelbanor är dock en orimlig förväntan på kommunerna. Det är en mycket mer komplicerad process.

Trafikverket skriver: ”Det finns en uttalad önskan att staten ska ta ett större helhets- ansvar för cykel frågan inklusive finansiering. Något sådant ansvar har inte ålagts Trafikverket.” När det gäller tillgängligheten för cykel mellan tätorter och på lands-

bygden borde det vara rimligt att staten och därmed Trafikverket tar ett större ansvar på samma sätt som man tar ett större ansvar för motsvarande bilvägar.

För att få till möjligheten att bygga funktionella cykelvägar behöver väglagens begrepp allmän samfärdslinje ändras så att cykelvägar inbegrips liksom att begreppet funktionellt samband omdefinieras. För allmän samfärdslinje och begreppet funktionellt samband torde det räcka med att regeringen och riksdagen uttrycker att begreppen ska ha en annan tolkning. Lagtexten i sig skulle sålunda inte behöva skrivas om. Hur det rent praktiskt görs är egalt så länge en ändring kommer till stånd.

I januari 2021 beslutade riksdagen om ett tillkännagivande till regeringen om att regeringen bör återkomma med ett förslag som gör det möjligt att anlägga friliggande cykelvägar utan krav på direkt anslutning till vägar för motortrafik. Uppmaningen till regeringen var att skyndsamt se över lagstiftningen på detta område.

Lagstiftningens problem har utretts ett antal gånger och ännu finns inget som tyder på att ändringar är på gång samtidigt som projekt som är efterfrågade ligger för fäfat vilket ställer till det för möjligheten att säkerställa en funktionell, säker och trygg cykelinfrastruktur i hela landet, på landsbygden och utanför våra tätorter. Att nå målet om ökad cykling försvåras avsevärt. Därför bör nuvarande regering skyndsamt återkomma med uppdaterad lagstiftning på detta område som säkerställer likvärdig markåtkomst åt cykelvägar så som idag gäller för vägar avsedda för motorfordonstrafik och riksdagen tillkännage detta som sin mening för regeringen.

Servicenära cykelinfrastruktur

Den utveckling som vi ser på cykelområdet, inte minst till följd av tillväxten av elcyklar som kortar restiderna och möjliggör längre arbets- och fritidsresor med cykel, kommer inte hela landet till godo. Istället hänvisas merparten av resenärerna av förklarliga skäl till bilen eller en kollektivtrafik som allt som oftast saknar den flexibilitet som cykeln ger. Att färdas på landsväg med cykel är idag för farligt. Det föreligger en bred enighet i riksdagen och i kommunerna runt om i landet att andelen resor med cykel ska öka. Potentialen för cykling på landsbygden och utanför tätorter är avsevärd och utgör en möjlighet som idag inte tas tillvara. För att det ska kunna ske måste det till en förändring av den väginfrastruktur som vi ser runt om i landet. Det betyder inte att vi för den skull ska plocka bort de transportsätt som idag dominerar men vi ska ge likvärdiga förutsättningar.

För att komma åt problemet att dagens vägnät i princip gör cykling olämpligt på landsbygden och försvårar en ökad cykling föreslår vi att det införs vad vi kallar servicenära cykelinfrastruktur. Med detta begrepp menar vi att en trygg och säker cykelinfrastruktur tillskapas i anslutning till de platser där service i form av skolor, affärer eller annan samhällsservice är lokaliserad. Det handlar om separata cykelbanor i anslutning till lokal service eller i väntan på ny infrastruktur att motsvarande zoner skapas där respektavstånd mellan motorfordon och cyklar införs. Tanken är att man inom en radie av ca en mil från ett mindre samhälle eller samhällsservice tillskapar fungerande cykelinfrastruktur som möjliggör säker och trygg vardagscykling för de som bor inom ett rimligt avstånd. Därmed stärker vi landsbygden och gör lokalsamhället mer flexibelt och motståndskraftigt samt främjar cykling lokalt i hela landet. Det är framför allt inom det vägnät som idag klassas som riksväg eller primära länsvägar som behovet finns. I det mer finmaskiga nätet är oftast trafikvolymerna så pass begränsade och

hastigheterna lägre så att behovet där inte är lika stort även om det finns sträckor som bör inbegripas. Med dagens cyklar når man en målpunkt på en mil under halvtimmen med en vanlig cykel i normal hastighet om 18 km/h. För de som föredrar moderna elcyklar med assistans och en normal hastighet om 25 km/h når man en målpunkt avsevärt snabbare. Detta gäller de boende längst ut i det tänkta systemet. Merparten kommer att ha kortare ressträckor och därmed en betydligt snabbare färd med egenägd cykel till sin dagliga verksamhet. Detta utgör en avsevärd resandepotential som idag inte kan utnyttjas p.g.a. bristande cykelinfrastruktur. Till detta ska också påpekas att det idag finns ett stort antal andra enpersonsfordon som utgör en ny möjlig potential för smidigt lokalt resande inom den infrastruktur som avses med en cykelbana. Med dagens trafikfarliga infrastruktur saknar boende på landsbygden i princip möjligheten att välja cykeln, vilket begränsar deras valfrihet och hämmar utvecklingen av en resurssnål, ekonomiskt fördelaktig och miljömässigt smart mobilitet.

Hänsynsregel

När en cyklist färdas på väg kommer vanligtvis bilarna alltför nära. Detta skapar en trafikosäker miljö och avskräcker från cyklande. Idag är dessutom bilar mycket bredare än för några decennier sedan vilket ställt till det än mer. För att komma till rätta med problemen har det i flera länder införts en hänsynsregel som betyder att en bil måste hålla minst 1,5 meters avstånd från en cykel vid omkörning. Transportstyrelsen har utrett frågan och menar att hänsynsregeln eller filkörningsbyte för bilar vid omkörning av cykel inte är tillräddlig. Det skulle skapa för mycket problem för bilarna. Men det är uppenbart att man i den analysen inte gjort en rimlig bedömning av de oskyddade trafikanternas behov. Internationellt används hänsynsregeln med framgång och vid en implementering i Sverige, t ex i anslutning till närsamhällen på landsbygden, vilket skulle främja landsbygdens utveckling, potential och motståndskraft, skulle cykling kunna fungera som alternativ till bilresor i mycket högre grad än idag. Att införa hänsynsregler på utpekade vägavsnitt bör därför bli en möjlighet för väghållarna. Tryggheten vid cykling är en avgörande faktor för valet av transportsätt.

Färgkodning

Det saknas i Sverige en enhetlig färgkodning för cykelbanor i Sverige. Ett arbete bör sättas igång för att hitta ett lämpligt system och hållbara metoder för att infärga cykelbanor.

VTI:s cykelcentrum

Vid årsskiftet 2017/2018 fick VTI i uppdrag av regeringen att vara administrativ värd för Sveriges nationella kunskapscentrum för forskning och utbildning om cykling. Som administrativ värd har VTI tillsammans med andra forskare, intresseorganisationer, myndigheter, infrastrukturhållare med flera utvecklat cyklingens roll i Sverige och bidragit till ett hållbart samhälle med hög livskvalitet i hela landet. Satsningen sträcker sig till och med 2023. Cykelcentrum är en viktig resurs i byggandet av ett

resurseffektivt och hållbart samhälle. Därför bör Cykelcentrum integreras som en permanent verksamhet inom ramen för VTI.

Cykel i samband med spårbunden trafik

För att främja cyklandet som en del i ett trafikslagsövergripande system bör det tas fram en standard för hur cykel ska kunna tas med på tåg i syfte att utveckla en regel om att cyklar kan tas med samtidigt som det tas fram standardlösningar för säkra cykelgarage vid landets regionalstågs- och järnvägsstationer.

Daniel Helldén (MP)

Elin Söderberg (MP)

Linus Lakso (MP)

Katarina Luhr (MP)

Jacob Risberg (MP)