

Motion till riksdagen 2021/22:20

av **Emma Berginger m.fl. (MP)**

Öka cyklandet och tydliggör statens ansvar för en tillgänglig cykelinfrastruktur

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om framtagandet av det nationella målet för ökad cykling, särskilt vad gäller ambitionsnivå, stöd för kommunernas och regionernas arbete för ökad cykling, att det ska gälla en ökad andel cykling samt ökad cykling bland barn och unga, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör arbeta för att få kommunerna att prioritera säkra cykelvägar för barn till skolor, förskolor och fritidsverksamheter och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behov av ytterligare insatser för att stödja civilsamhällets arbete med ökad cykling, särskilt med fokus på barn och unga, och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ökade investeringar i cykelinfrastruktur i kommande nationell infrastrukturplan och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillräckligt med resurser ska avsättas i nationell plan för att den aviserade statliga cykelpotten ska ge resultat i form av en kraftigt utbyggd cykelinfrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen behöver säkerställa att länsplaneupprättarna avsätter erforderliga medel i länsplanerna för investeringar i den regionala cykelinfrastrukturen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det behöver tas fram en plan för utbyggnaden av ett nationellt stomvägnät för cykel och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att ändra förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. för att öka Trafikverkets möjligheter att

medfinansiera steg 1- och 2-åtgärder i enlighet med fyrstegsprincipen samt att se över förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ändra väglagen och anläggningslagen för att säkerställa markåtkomst samt lämpliga sträckningar för cykelvägar och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tydliggöra Trafikverkets ansvar för cykeltillgänglighet mellan tätorter och på landsbygden och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ställa krav på Trafikverket att säkerställa cykeltillgänglighet i samband med om- och utbyggnad av statliga vägar och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en ökad trafikseparering där cykeltrafik skiljs från såväl motorfordon som gångtrafik, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om respektavstånd för omkörning av cyklisterna och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förenkla tillståndsgivningen för motions- och tävlingslopp på cykel, öka kunskaperna om landsvägscyckling på berörda myndigheter och säkerställa likvärdig och rättssäker bedömning i hela landet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

Stora fördelar med cykeln

Att cykla är för många ett smidigt och snabbt sätt att ta sig fram. Under en genomsnittlig dag 2019 cyklade över en miljon svenskar enligt resvaneundersökningen 2019.

Cykling har också väldigt stora positiva effekter för både individ och samhälle; det är bra för såväl miljö och klimat som folkhälsa. Cykeln är vårt mest energieffektiva transportslag och gör det möjligt att resa utan att orsaka utsläpp av växthusgaser. Även mängden partiklar och andra luftföroreningar minskar när cykelresan ersätter en bilresa. Cykeln är yteffektiv, vilket gör att ökad cykling kan bidra till att gatutrymmet i städer och tätorter kan nyttjas på ett mer effektivt sätt och lämna plats för annat såsom bostäder och grönytor. På så sätt kan vi få mer levande städer. Cykeln bidrar till vårt dagliga behov av fysisk aktivitet. Enligt resvaneundersökningen 2019 är det för många ett viktigt motiv till att välja cykeln som transportsätt. Vuxna rekommenderas 30 minuter fysisk aktivitet per dag. När cykeln används för den dagliga pendlingen är det lättare att nå rekommendationen. Cykeln är också ett ekonomiskt alternativ, billig i inköp för individen och infrastrukturen för cykel är i jämförelse med andra transportslags behov inte särskilt kostsam.

Mot denna bakgrund är det inte svårt att se att ökad cykling borde vara en prioriterad fråga både för att den bidrar till att nå våra klimat- och miljömål och då den bidrar till människors hälsa och välmående.

Stor potential för ökad cykling

Det finns en stor potential för ökad cykling. Ungefär hälften av alla bilresor är kortare än 5 km, en sträcka som de flesta kan cykla. Med en elcykel är det dessutom enkelt för de flesta att cykla längre sträckor än så. Även för längre resor kan cykeln ofta utgöra ett led i resan för att nå busshållplats eller tågstation.

Trafikanalys resvaneundersökning från 2019 visar att 15 procent av resorna sker till fots, 13 procent med cykel, 52 procent med bil, 18 procent med kollektiva färdstätt och 2 procent med övriga färdstätt.

Vägtrafiken (personbil, buss, motorcykel, moped, cykel och gång) stod för 78 procent av persontransportarbetet 2019. Mellan 2000 och 2016 ökade persontransportarbetet med personbil med cirka 10 procent. Från 2016, då den statistiska metoden ändrades, var persontransportarbetet med personbil i princip oförändrat fram till 2019. Persontransportarbetet med buss ökade med 2 procent och cykeltrafiken ökade med 42 procent under denna period.

Många regioner har gjort så kallade cykelpotentialstudier som visar att en stor andel av befolkningen skulle kunna nå arbete eller studier med cykel på en rimlig tid. I Skåne skulle nästan hälften av befolkningen kunna nå sina arbetsplatser på 30 minuter med cykel. I Västra Götaland kan 37 procent av invånarna cykla till arbetet på 30 minuter eller mindre. För Stockholms län visar en liknande utredning att hela 70 procent av invånarna kan cykelpendla på under halvtimmen, förutsatt att det skulle vara tillåtet att cykla på alla vägar. Men det är inte bara i storstadsregionerna som cykelpotentialen är stor; i Gävleborg kan hela 48 procent av befolkningen cykla till skola eller arbete på 15 minuter eller mindre enligt deras cykelpotentialstudie.

Ett ambitiöst nationellt mål för att öka andelen som cyklar

Många kommuner och regioner har också satt mål för att öka andelen resor med cykel. Trots att det borde finnas ett stort nationellt intresse för att öka andelen som cyklar saknas det fortfarande konkreta målsättningar för ökat cyklande. Mål är viktigt för att styra och leda myndigheternas arbete och fördelning av resurser.

I den nationella cykelstrategin anges att andelen som cyklar ska öka, men det understöds inte med någon konkret målsättning. Det finns idag nationella målsättningar som har bäring på cykeltrafiken såsom sektorsmålet för transportsektorn inom det klimatpolitiska ramverket: ”Utsläppen från inrikes transporter, utom inrikesflyg, ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010.” Cykeltrafiken kan utgöra ett viktigt redskap för att minska utsläppen av växthusgaser, inte minst i städer och tätorter.

Även inom miljömålssystemet finns det ett etappmål som inriktar sig på de hållbara transportslagen: ”Andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent år 2025, uttryckt i personkilometer, i riktning mot att på sikt fördubbla andelen för gång-, cykel- och kollektivtrafik.” Målet skiljer dock inte på trafikslagen gång-, cykel- och kollektivtrafik och kan inte anses ha en styrande effekt på transportpolitiken.

För att åtgärder och resurser ska kunna inriktas på att öka cykeltrafiken behövs det konkreta, nationella målsättningar för hur mycket cykeltrafiken ska öka. I infrastruktur-

propositionen aviserade regeringen att man avser att ta fram mål för ökad cykling, vilket är mycket välkommet. Ett sådant mål behöver vara tillräckligt ambitiöst för att ha en styrande effekt på myndigheternas arbete och resursfördelning. Det kan med fördel vara geografiskt differentierat för att visa på att förutsättningarna ser olika ut runt om i landet. Samtidigt är det viktigt att det stödjer kommunernas och regionernas arbete med att öka andelen som cyklar. Det är viktigt att det är ett mål som just tar sikte på att öka andelen cykling av det totala antalet resor och transportarbetet för att de positiva aspekterna med ökad cykling ska få genomslag. Särskilt viktigt är det att målet tar sikte på att öka cyklingen hos barn och unga.

Fokus på barn och unga

Barn och unga cyklar allt mindre. Enligt Trafikanalys rapport Cyklandets utveckling i Sverige 1995–2014 cyklar barn i åldrarna 6–14 år 42 procent kortare sträcka nu än under mitten av 1990-talet, och ungdomar och unga vuxna i åldrarna 15–24 år 46 procent kortare nu.

VTI har konstaterat att cyklingen bland barn har minskat på nästan samtliga orter där de genomfört cykelhjälmsobservationer. Cyklandet idag är i genomsnitt 30 procent lägre vid grundskolor och 60 procent lägre i bostadsområden jämfört med 25 år tillbaka i tiden. Parallellt med det minskade cyklandet visar statistik från Folkhälsomyndigheten att alltför få barn når upp till rekommenderad nivå av fysisk aktivitet. I undersökningen Skolbarns hälsovanor 2017/18 presenteras att enbart 9 % av 15-åriga flickor når upp till den rekommenderade nivån på 60 minuters fysisk aktivitet per dag. Även i den åldersgrupp som rör sig mest, 11-åriga pojkar, når enbart 23 procent upp till den rekommenderade nivån. Bland flickor 11 och 13 år och pojkar 13 och 15 år är siffran 13–15 procent. Fysisk aktivitet är av stor vikt för såväl fysisk som psykisk hälsa samt för att förebygga sjukdomar. Brist på fysisk aktivitet ökar risken för en rad sjukdomar såsom fetma, typ 2-diabetes, hjärt-kärlsjukdomar och cancer.

För att skapa goda vanor är det viktigt att tidigt etablera en aktiv livsstil. Aktiv mobilitet är ett sätt att göra motion och rörelse till en del av vardagen. Cykeln är då ett transportmedel som gör att barnen får både en större rörelsefrihet och mer fysisk aktivitet. Om barn tidigt lär sig att göra cykling till en del av sin vardag ökar sannolikheten att de även senare i livet kommer att cykla och vara fysiskt aktiva.

En förutsättning för att barn ska få möjlighet att cykla mer är säkra cykelvägar till skolor, förskolor och fritidsaktiviteter. Då kan föräldrar i högre grad känna sig trygga med att låta barnen cykla själva.

Mer investeringar i cykelinfrastruktur

Bra cykelinfrastruktur är avgörande för ökad cykling. Resurser till utbyggnad och underhåll av cykelinfrastruktur lyfts av cykelorganisationer fram som den viktigaste åtgärden för att öka andelen som cyklar. Finns det bra cykelvägar där människor kan cykla bekvämt och tryggt hela vägen till sin destination kommer fler att välja cykeln som transportsätt.

Den nationella transportinfrastrukturplanen är det viktigaste styrdokumentet för hur transportsystemet i Sverige ska utvecklas och underhållas. Här har dock cykelvägnätet ofta en perifer och nedtonad roll. Cykel bedöms vara en fråga som ska hanteras på kommunal eller möjligen regional nivå. I det senaste nationella cykelbokslutet anges att det lades 709 miljoner kronor på så kallade cykelfrämjande åtgärder längs med det statliga vägnätet, varav 203 miljoner kronor kom från den nationella planen (inklusive uppskattad förbrukning från namngivna objekt) och 506 miljoner kronor från de regionala planerna. De namngivna objekten i den nationella planen är objekt som omfattar mer än 100 miljoner kronor. Det innebär att det kan vara svårt för cykelobjekt, vilka ofta är mindre omfattande än 100 miljoner kronor, att bli utpekade som namngivna objekt. Det finns ett stort behov av att satsa mer på cykel i den nationella infrastrukturplanen.

I uppdraget till Trafikverket att ta fram ett förslag till nationell plan har regeringen angett att den har för avsikt att fördela medel till en särskild cykelpott för åtgärder utöver de som finansieras inom ramen för namngivna objekt och att Trafikverket inom ramen för trimnings- och miljöåtgärder bör föreslå en särskild pott till cykelåtgärder längs statliga allmänna vägar. Trafikverket ska också föreslå hur medlen kan fördelas till samfinansiering av cykelåtgärder på de statliga vägar som ingår i länsplanerna. Det är väldigt positivt att regeringen på Miljöpartiets initiativ föreslår en cykelpott, men det ställer också krav på att regeringen avsätter tillräckligt mycket resurser för att den statliga cykelpotten ska ge resultat i form av en kraftigt utbyggd cykelinfrastruktur.

En stor del av cykelvägarna som är en del av det statliga vägnätet finansieras från länstransportplanerna. Ambitionerna att arbeta aktivt med att öka cyklingen ser väldigt olika ut i olika regioner. Det leder till att förutsättningarna att cykla blir mer olika i landet än vad de skulle behöva vara. Eftersom det bör vara av nationellt intresse att öka cykeltrafiken för såväl minskade utsläpp som ökad folkhälsa, borde staten ta ett större ansvar för att säkerställa att länsplaneupprättarna avsätter erforderliga medel i länsplanerna för investeringar i den regionala cykelinfrastrukturen.

Idag saknas det många viktiga länkar i cykelinfrastrukturen mellan städer och tätorter, vilket ibland gör det omöjligt att cykla mellan orter som ligger på cykelavstånd alternativt att en betydligt längre (om)väg behöver nyttjas. För att binda ihop städer och tätorter med sammanhängande cykelvägnät vill Miljöpartiet att det ska byggas ett stomvägnät för cykel i Sverige. Denna utbyggnad behöver ske samlat och med en tydlig prioriteringsordning. Samverkan mellan kommuner, regioner och Trafikverket är viktig. Därför behöver det tas fram en plan för utbyggnaden av ett nationellt stomvägnät för cykel. Stomvägnätet bör finansieras med medel som avsätts i den nationella transportinfrastrukturplanen. Regionernas cykelvägplaner kan utgöra en viktig grund för arbetet.

Steg 1- och 2-åtgärder

Fyrstegsprincipen är en metod för att pröva vilka åtgärder som är lämpliga för att uppnå god resurshushållning och inte göra stora infrastrukturinvesteringar i onödan.

Stegen är följande:

1. Tänk om

Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.

2. Optimera

Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.

3. Bygg om

Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.

4. Bygg nytt

Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

Tillämpandet av principen skulle kunna motivera större insatser för ökad cykeltrafik, särskilt om steg 1 och 2 tillämpades oftare. Trafikverket har kritiserats för att inte pröva och genomföra åtgärder inom steg 1 och 2, bland annat i Riksrevisionens rapport Fyrstegsprincipen inom planeringen av transportinfrastruktur.

Samtidigt finns det hinder för att Trafikverket ska kunna tillämpa fyrstegsprincipen på ett adekvat sätt. Förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. begränsar möjligheten att medfinansiera cykelåtgärder och beteendepåverkande åtgärder, så kallad mobility management. Även förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket uppfattas begränsande och skulle behöva kompletteras med skrivningar som anger att Trafikverket ska arbeta med åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur.

Regeringen har i den nationella planen 2018–2029 uppdragit åt Trafikverket att identifiera eventuella problem med att uppfylla regeringens ambitioner avseende fyrstegsprincipen, särskilt steg 1- och steg 2-åtgärder. Om sådana problem identifieras ska Trafikverket omgående redovisa detta till regeringen tillsammans med förslag till lösningar som säkerställer regeringens ambitioner. Trots att detta uppdrag inte har redovisats bör regeringen gå vidare med att undanröja de hinder som finns för att Trafikverket ska kunna arbeta effektivt med steg 1- och 2-åtgärder.

Regeringen har fortsatt en ambition att fyrstegsprincipen ska användas och har i uppdraget till Trafikverket att ta fram ett förslag till nationell plan angett att man ”avser att i större utsträckning prioritera kostnadseffektiva åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt (steg 1) samt åtgärder som medför ett mer effektivt nyttjande av befintlig infrastruktur (steg 2). Fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande synsätt ska också vara utgångspunkt för Trafikverkets och länsplaneupprättarnas analyser och förslag till åtgärder”. För att ambitionen ska bli verklighet behöver dock de hinder som finns för Trafikverket att finansiera och genomföra steg 1 och 2 åtgärdas.

Markåtkomst för cykel

Ett problem som ofta står i vägen för förbättrad cykelinfrastruktur är att väglagen och anläggningslagen idag styr så att cykelvägar 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 omöjliggörs möjligheten att få gena och logiska cykelstråk.

Det är därför idag tyvärr 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 cykelleder, bland annat Kattegattleden, har 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 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 regeringens uppdrag utrett om och i så fall hur markåtkomst utgör ett hinder för tillkomsten av cykelvägar eller i genomförandet av regionala cykelplaner. Trafikverket konstaterar i rapporten 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. Trafikverket skriver: ”Det finns en uttalad önskan att staten ska ta ett större helhetsansvar för cykel frågan inklusive finansiering. Något sådant ansvar har inte ålagts Trafikverket.” När det gäller tillgängligheten för cykel mellan tätorter och på landsbygden 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.

Ökad tillgänglighet för cykel

Ombyggnation av vägar kan tyvärr ofta innebära en sämre tillgänglighet för cykel. När statliga vägar byggs om för ökad säkerhet för biltrafik med mötesseparerade filer och högre hastigheter försvinner ofta möjligheten att cykla längs med vägen. Även vid nybyggnation av statliga vägar utblir åtgärder för att skapa tillgänglighet för cykel. Regeringen bör säkerställa att om- och nybyggnation av vägar alltid innebär bättre tillgänglighet även för cykeltrafik. På så vis kan också intentionen i funktionsmålet uppnås:

Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

För att förbättra tillgängligheten för cyklister behöver cykeltrafik i större utsträckning hanteras som ett eget transportslag. Att cykel av säkerhetsskäl helst bör separeras från biltrafik kan tas för självklart, men cykeltrafik behöver också separeras från gångtrafik. Ofta klumpas cykel- och gångtrafik ihop på så kallade GC-banor. Detta trots att en cyklist och en gångtrafikanter har väldigt olika sätt att röra sig på och olika hastighet. GC-banor skapar både otrygghet och bristande framkomlighet för både fotgängare och cyklister.

Motions- och tävlingscykling

Cirka 400 000 personer cyklar som träningsform och som en del av sitt fritidsintresse. Många av dessa deltar i olika motionslopp och cykeltävlingar runt om i landet.

Dessutom är de i större utsträckning benägna att pendla, även längre sträckor, med cykel. Det är så klart en stor folkhälsovinst.

Landsvägscyklister har ingen sporthall, deras tränings- och tävlingsarena är våra gemensamma landsvägar. Det ställer krav på hög trafiksäkerhet vid såväl träning som motionslopp och tävlingar. Det kräver också att alla trafikanter visar hänsyn och respekterar varandras rätt att använda gaturummet, för att motverka den aggressiva attityd som cyklister beskriver att de möts av.

Respektavstånd

För ökad trafiksäkerhet bör motorfordon hålla ett tillräckligt respektavstånd vid omkörning av cykel. Det ökar även den upplevda tryggheten, vilket möjliggör för fler att cykla. På flera håll i Europa finns regler om att motorfordon ska hålla ett avstånd om minst 1,5 meter från cyklisten vid omkörning. Det är rimligt att även i Sverige tydliggöra vad som är ett gott respektavstånd. Det är något som gynnar såväl pendlare som motionärer. I nuläget lyder bestämmelsen i 3 kap. trafikförordningen (1998:1276):

33 § Den förare som kör om skall lämna ett betryggande avstånd i sidled mellan sitt fordon och det fordon som körs om.

Det anges dock inte vad som är ett betryggande avstånd. Det blir alltså en bedömningsfråga som riskerar att bli subjektiv och godtycklig.

Inställda lopp

För många cykelmotionärer är också deltagandet i cykellopp en viktig del av idrottsutövandet. Det mest kända motionsloppet är Vätternrundan med tiotusentals deltagare som cyklar i olika lopp under en hel vecka. Det är inte lika välkänt att det arrangeras motionslopp runt om i landet varje helg under säsongen. Många av loppen är arrangerade ideellt av mindre föreningar och har endast några hundra startande. De loppen skiljer sig betydligt från Vätternrundan vad gäller storlek både avseende deltagare och organisation.

Under 2019 ställdes flera klassiska lopp in på grund av att Trafikverket gjorde betydligt tuffare värderingar av ansökningar än tidigare. Det gäller bland andra Själevadsfjärden runt, som arrangerats 34 gånger tidigare och Hunnebergsrundan, som arrangerats i 46 år. Även Svenska Cykelförbundets ansökan om att arrangera ett sammanhållet SM i landsvägscyklning i Lindvallen, Sälen 2020 avslogs av länsstyrelsen efter att Trafikverket avstyrkt ansökan. Det ledde till att de olika disciplinerna var tvungna att arrangera separata SM-tävlingar.

Det 60 mil långa tredagarsloppet Vänern runt gavs tillstånd för att genomföra motionsloppet för fyrtionionde gången 2020, med villkor att inför femtioårsjubileet ansöka om att cykla loppet i motsatt riktning i syfte att öka trafiksäkerheten med färre vänstersvängar. Landsvägscyklning i grupp är en motionsform med låg skaderisk, och att minska antalet vänstersvängar från 41 till 38 kommer antagligen inte att påverka trafiksäkerheten för några trafikanter, vare sig cyklister, bilister eller fotgängare.

Rättssäker tillståndsgivning för cykellopp

Tillstånd att arrangera tävling eller uppvisning med fordon på väg ges av länsstyrelsen. Kraven på ansökan är desamma för ett tävlingslopp med licensierade deltagare som tävlar för att vinna som för ett motionslopp utan tidtagning. Polisen, kommuner och Trafikverket yttrar sig över ansökningar. Arbetet med ansökningar kan vara omfattande för en liten förening med endast ideella medlemmar, som utöver en gedigen ansökan ska kunna besvara yttranden med kort svarstid och ha samråd med exempelvis länsstyrelsen och Trafikverket. Små föreningar beskriver att de avstår från att överklaga beslut de tycker är felaktiga därför att det är för krångligt. De beskriver också att kunskapen om cykling som motionsform är låg på berörda myndigheter och att det blir svårt för handläggarna att dels värdera de risker som beskrivs, dels hantera de skillnader i handläggning som krävs beroende på om arrangören är en stor organisation med anställda eller en liten ideell förening. Det blir otydligt för en förening som på ideell basis har arrangerat ett motionslopp i trettio, fyrtio eller kanske ända upp till 50 år varför kraven höjs och hur det kommer sig att berörda kommuner och poliser kan tillstyrka ett motionslopp men ett avstyrkande från Trafikverket väger så mycket tyngre.

För att underlätta för landets cykelklubbar behöver det bli enklare att arrangera såväl motionslopp som tävlingar, och kunskapen om cykelidrottens förutsättningar behöver bli bättre hos berörda myndigheter för att arrangörer av både stora och små lopp ska känna tillit till att bedömningen av ansökningar är rättssäker och likvärdig i hela landet.

Emma Berginger (MP)

Camilla Hansén (MP)

Emma Hult (MP)

Annika Hirvonen (MP)