

## Motion till riksdagen 2007/08:T532

av Karin Svensson Smith och Per Lodenius (mp, c)

# Cykeltrafikens villkor

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anføres i motionen om behovet av översyn av den lagstiftning som reglerar cykeltrafikens villkor.

## Motivering

Skälen att uppmuntra till ökad säker cykling blir bara fler i en tid då människor blir alltmer passiva och då klimathotet inte bara är en skräckvision utan en realitet.

Cykeln är suverän i så måtto att den är hälsobefrämjande och har noll skadliga utsläpp. Det finns dessutom en oerhörd transportpotential i cykeln. Vi vet att praktiskt taget hälften av alla bilresor är under 5 km, en sträcka som är idealisk för cykling. Byter man ut bilresor på dessa sträckor får man en lagom dos motion när man cyklar till arbete, skola och butiker samtidigt som bilavgaserna elimineras. Just på dessa korta sträckor är dessutom bilens miljö nackdelar som allvarligast eftersom bilens katalysator inte fungerar optimalt förrän motorn blivit varm.

För att allt flera ska välja bort bilen till förmån för cykeln på korta sträckor bör trafiklagstiftningen ses över. Många trafikregler i tätort har tagits fram för att stävja en allt stridare ström av bilar. Dessa regler hämmar ibland cyklingen helt omotiverat.

Det är exempelvis inte tillåtet för kommuner att tillåta cyklister cykla mot enkelriktat även om det kan ske utan risk. Den nuvarande lagstiftningen tillåter inte något undantag från skylten som anger förbjuden färdriktning. Det generella förbudet mot undantag för cyklister bör upphävas, eftersom det ofta leder till att cyklister tvingas ta helt omotiverade omvägar och det uppmuntrar förvisso inte till ökad cykling.

## Fel! Okänt namn på

Cyklingen har också ändrat karaktär genom att vi fått helt nya och effektiva cyklar som tillåter högre hastigheter. Inte minst i storstäderna har det blivit trängselproblem på cykelbanorna på grund av ökad cykling och ökad spridning av cyklisternas hastigheter. Medan flertalet cyklister trampar fram med en medelhastighet på cirka 15 km/timmen så kör allt fler vältränade cyklister på snabba cyklar i snittfarter på 25 km/timme. På de trånga cykelbanor som finns i centrala delar av våra större städer leder det till framkomlighetsproblem, irritation och olycksincidenter på grund av konflikter mellan olika cyklistkategorier.

Om det finns en cykelbana utmed bilvägen/gatan är nämligen cyklister enligt den nuvarande lagstiftningen skyldiga att cykla på cykelbanan. Den skyldigheten är enligt vår mening tveksam. I stadstrafik cyklar snabba cyklister säkrare i blandtrafik än på trånga cykelbanor där det är trångt och där också fotgängare, ibland med hundar i långa koppel, rör sig.

I bland annat Tyskland finns så kallade cykelgator (Fahrradstrasse). I analogi med gågator är cykelgator gator där bilister får köra men på cyklisters villkor. I Sverige har ett antal kommuner begärt att få inrätta cykelgator enligt tysk förebild, men fått nej av Vägverket. På försök har Vägverket medgivit kommunerna att på några utvalda gator begränsa hastigheten till 20 km/t.

Det finns anledning att på allvar överväga möjlighet till så kallade cykelgator även i Sverige. Att bara sätta upp en 20-skylt ger inte gatan samma status av cykelprioriterad gata som en särskild skylt med cykelgator skulle ge. Dessutom är det viktigt att signalera till bilisterna att cykeln är ett transportmedel som har samhällets stöd på grund av dess hälso- och miljökvaliteter.

Företrädesreglerna i korsningar mellan cykelbanor och bilgator är ibland oklara. I ett känt fall har en tingsrätt och en hovrätt kommit till olika slutsatser. Att trafikregler är så oklara att två rättsinstanser efter moget övervägande kommit fram till olika tolkningar av företrädesrätten visar tydligt på att reglerna oklara. För trafikanter som på bråkdelar av sekunder ska avgöra om de ska gasa eller bromsa är det nödvändigt med ett tydligare regelverk.

Trafikreglerna och utformningen av korsningar mellan cykelbana och körbana måste utformas på sådant sätt att alla inblandade trafikanter lätt kan avgöra vem som är skyldig att lämna företräde. Vid utformningen av de nya reglerna bör vederbörlig hänsyn tas också till cyklisters behov av framkomlighet och säkerhet.

I trafikljusreglerade korsningar blir cyklister ofta stående framme vid stopplinjen intill trottoaren vid rött ljus. Om fordonet till vänster om cyklisten är en stor lastbil eller en buss kan den positionen bli en dödsfälla. Om lastbilen svänger höger är det stor risk att lastbilsföraren inte ser cyklisten, som blir överkörd. Det har inträffat ett antal sådana olyckor i Sverige med dödlig utgång. Det finns dock ett enkelt sätt att minska riskerna för den typen av fatala olyckor, nämligen så kallad tillbakadragen stopplinje med cykelbox. En bred stopplinje dras ett par meter före trafikljuset. Framför denna stopplinje målas en tydlig cykelsymbol och cyklister tillåts köra fram och ställa sig i cykelboxen. Därigenom ser alla bilister cyklisterna framför sig när ljuset slår om till grönt och cyklisterna kan säkert köra före bilisterna i korsningen utan att riskera att krossas av svängande lastbilar. Det är idag bara en bråkdel av Sve-

**Fel! Okänt namn på**

riges alla trafikreglerade korsningar som har tillbakadragen stopplinje och cykelboxar.

Stockholm den 5 oktober 2007

*Karin Svensson Smith (mp)*

*Per Lodenius (c)*