

INTERPELLATION TILL STATSRAÅD

Från Riksdagsförvaltningen
2021-03-04
Besvaras senast
2021-03-18

Till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2020/21:529 Myndigheterna och cykelkompetensen

Ofta kan man i högtidstal höra om hur viktigt och bra det är med cykling – för minskad trängsel, ökad hälsa, förbättrad miljö och, numera också, minskad smittspridning.

Det är inte högtidstal eller jippon som Cykelns dag som i första hand behövs utan vardagens framkomlighet med trafikplanering på cykelns villkor, sammanhängande cykelstråk och fungerande framkomlighet genom exempelvis sopsaltning. Internationella erfarenheter visar att förbättrad cykelinfrastruktur ger fler cyklister. Och med fler cyklister ökar säkerheten.

Men medan andra länder under pandemin tagit stora kliv för att underlätta cykling, har vi inte sett motsvarande initiativ i Sverige. Därtill kan vi notera hur enkla åtgärder som skulle förbättra för cyklister dras i långbänk och till och med att myndigheter föreslår åtgärder som kraftigt försämrar framkomlighet för cyklister: Transportstyrelsen har nu föreslagit att cyklisternas rätt att använda vägbanan när det finns en cykelbana i närheten ska tas bort.

Myndighetens idé här är att dels få bort otydlighet, dels att genom att tvinga cyklister in på undermåliga cykelbanor, inte sällan kombinerade med gångbanor, tvinga fram en förbättrad cykelinfrastruktur.

Men regeln ändrades så sent som 2018. Varför hade inte dessa breda, från gående separerade cykelbanor, rena och väl underhållna cykelbanor som Transportstyrelsen vill se tvingats fram redan tidigare?

Regeln ändrades ju, bland annat som en konsekvens av befintlig cykelinfrastruktur, för att cyklisten själv skulle kunna bedöma när det är det lämpligt för framkomlighet och säkerhet att välja vägbanan – till exempel när det finns risker för gående, när väglaget så kräver eller när säkerheten är dålig på en illa underhållen cykelbana.

Att försämrare för cyklister (och gående), som Transportstyrelsen medger är förslagens omedelbara effekt, för att genom försämringen tydliggöra behovet av cykelinfrastruktur, framstår inte som genomtänkt.

Samma bristande koppling till hur saker förhåller sig i verkligheten finns i förslaget att ta bort cykelpassagerna och enbart använda cykelöverfart framöver

– men utan kravet att befintliga passager ska omvandlas till överfarter.

Dessa förslag från Transportstyrelsen kan läggas till väl dokumenterade brister i Trafikverkets sätt att behandla cykeln som trafikslag i såväl planering, och inte minst i den praktiska väghållningen av den statliga cykelinfrastrukturen, som inte sällan kännetecknats av såväl ointresse och låg prioritet som bristande kompetens.

Detta är myndigheter som regeringen styr. Regeringen behöver inskräpa att cykel är ett eget trafikslag som förtjänar högre prioritet hos trafikmyndigheterna, vilket i sin tur förutsätter högre kompetens.

Samtidigt bör regeringen själv öka tempot i cykelfrågor, såsom att införa en 1,5-metersregel vid omkörning enligt internationell förebild, vilket ökar säkerheten för den, enligt NTF, mest utsatta trafikantgruppen – cyklister. Hittills har regeringen – år efter år – hänvisat till att det saknas beredningsunderlag, men inte – såvitt jag känner till – gjort någon ansats att få fram sådant underlag.

Jag vill ställa följande frågor till infrastrukturminister Tomas Eneroth:

1. Har ministern för avsikt föreslå förändringar så att möjligheten för cyklister att använda körbanan i tätorter reverseras?
2. Hur avser ministern att säkerställa att kompetensen gällande cykelfrågor höjs i relevanta myndigheter?
3. Har ministern för avsikt att föreslå lagstiftningsförändringar så att en 1,5-metersregel för att underlätta cykling på landsväg kan införas, och i så fall när?

.....

Jakob Forssmed (KD)

Överlämnas enligt uppdrag

Anna Aspegren