

Motion till riksdagen 2018/19:2756

av **Lorentz Tovatt m.fl. (MP)**

Regelförändringar för ökat cyklande

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att omställningen från cykelpassager till cykelöverfarter behöver öka samt att regeringen bör underlätta för kommunernas arbete med att införa cykelöverfarter, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett nytt vägmärke för cykelöverfart riktat mot cyklisterna på cykelbana ska tas fram och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska utreda och återkomma med förslag om att tillåta högersväng och undanta cyklisterna från regler om stopplik, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska utreda och återkomma med förslag om att tillåta s.k. allgrönt för cyklisterna, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska utreda och återkomma med förslag om att underlätta för cykling mot enkelriktat i större utsträckning, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att minska antalet GC-vägar samt öka separeringen mellan gång och cykel och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med förslag på hur kommuner kan stödjas för att successivt avveckla GC-vägar till förmån för renodlade eller tydligt separerade gång- och cykelvägar, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

Motivering

Samhällsvinsterna med en ökad cykling är odiskutabla. Lägre utsläpp, bättre luftkvalitet, mindre trängsel, bättre hälsa och god ekonomi kommer som en följd av att fler

väljer att cykla istället för att exempelvis ta bilen. Människor som cykelpendlar presterar bättre på jobbet, lever längre och blir allmänt gladare.

Glädjande nog kan vi se att cyklandet ökar i svenska städer och att cykelsporten ökar. Både vardagscykling och motionscykling ökar fysisk och psykisk hälsa. Mer oroväckande är att det i glesare delar av Sverige minskar samt att barn och ungas cykling minskar.

För att fler ska börja cykla krävs det att cykling ses som ett attraktivt alternativ till framförallt bilen. Idag är dock många av de trafikregler som gäller formade för ett samhälle där bilen sågs som den självklara normen. Många av de lagar som idag reglerar trafiken skrevs till och med för att öka bilkörandet och detta har lett till att cykling trängts undan som ett självklart trafikslag. Lagar och regler är helt enkelt utformade på ett godtyckligt och onödigt krångligt sätt från en cyklists perspektiv. En rad regelförändringar skulle inte bara innebära förenklingar för cyklister, utan även öka säkerheten. Därför föreslår vi en rad regelförändringar här:

1. En vanligt förekommande förvirring är vad som gäller vid det som kallas för cykelpassage respektive det som kallas för cykelöverfart. Vid cykelpassage är det cyklisten som ska väja och vid cykelöverfart är det bilföraren. Otydligheten leder till förvirring och fler olyckor. Istället för ett oöverskådligt lapptäcke av regler behövs en tydlig nationell enhetlighet, och den bör vara att det ska vara norm att bilföraren ska väja. Därför bör antalet cykelöverfarter öka. De nya cykelöverfarterna infördes 2014 och har sedan dess börjat införas i flera kommuner, men hastigheten i omställningar av cykelpassager till cykelöverfarter behöver öka. Detta bör regeringen underlätta.

De nya cykelöverfarterna skyltas med skylt för cykelöverfart, väjningslinje och vägmarkering. Det är dock svårt att som cyklist veta om du närmar dig en cykelöverfart eller cykelpassage. Därför borde utformningen kompletteras med ett vägmärke riktat mot cyklisterna på cykelbanan som förbereder dem på vilken typ av överfart eller passage de är på väg emot.

2. Förenkla sådana regler som främst är relevanta för bilister, men som inte har bäring för cyklisters säkerhet. Idag finns en rad regelverk som främst finns till för bilisters säkerhet men som samtidigt gör cykeln mindre attraktiv. Regeringen bör utreda och återkomma med fler förslag för att göra cykeln mer attraktiv genom regelförenklingar.

För det första, att tillåta cyklister att genom tilläggstavla betrakta trafiksignal som stopplikt. Dagens regler kring vad som gäller vid rödljus och stopplikt är tydligt utformade med bilen som norm. Det är helt korrekt att en bil ska stanna vid rödljus, men det är inte alltid logiskt att en cykel bör göra det. I de fall då en högersväng mot rött eller cykling rakt fram mot rött inte går ut över trafiksäkerhet eller gångtrafikanter gynnar det alla trafikanter. Bilförare, men framförallt de som kör den tunga trafiken, slipper oroa sig för döda vinkeln. Cyklister får en bättre framkomlighet och säkerheten kan ökas. Många länder har infört dessa undantag för cyklister eftersom de ser det som en logisk följd av ambitionen att öka cyklingen och göra den säkrare. Nederländerna, Frankrike, Storbritannien och Tyskland är några exempel. Frågan har utvärderats positivt i Danmark av deras trafikverk. Där satte man upp specifika kriterier för var det fungerar. Det borde vara Sveriges väg också.

För det andra, att införa så kallad allgrönt för cyklister. I korsningar med cykelbanor i tillfarternas bör möjlighet för kommunerna ges att införa så kallat allgrönt för cyklister. Det innebär att samtliga anslutande cykelbanor får grönt samtidigt vilket innebär att cyklister kan cykla tvärs över korsningen istället för att i omgångar cykla runt

korsningen, innan motorfordonstrafik släpps fram. Denna lösning finns i de flesta nederländska städer och har visat sig öka både framkomlighet och säkerhet för cyklister.

För det tredje, att låta cyklister i större utsträckning cykla mot enkelriktat. Att cyklister inte ska kunna cykla mot enkelriktat är också en gammal regel från tiden då reglerna sattes med bilkörande som norm. Sedan tidigare finns möjligheten att ordna så att cyklande kan färdas i båda riktningar på en gata som enkelriktats för fordonstrafik. Ansvaret att välja utformning och reglering ligger på kommunen. Få kommuner utnyttjar dock detta, varför det finns skäl att från nationellt håll underlätta för att cyklister ska kunna cykla mot enkelriktat där detta är rimligt. Det skulle underlätta framkomligheten för cyklister och göra cykling mer attraktivt.

3. För att gång och cykel ska vara attraktiva alternativ krävs det att de behandlas som separata transportmedel. Det innebär att de ska ges rikligt med plats i våra städer samt att de ska separeras från biltrafiken. Men eftersom cyklister och gångtrafikanter i grunden är väldigt olika typer av trafikantgrupper bör de även separeras från varandra i större utsträckning.

Idag kan vi se att i de tätorter där cyklandet ökar så har kollisioner mellan gående och cyklister också ökat. Det beror på olikheten, de rör sig helt enkelt i helt olika hastigheter, gående i 4–5 km/tim, cyklister ofta i 15–30 km/tim med maxhastigheter på uppåt 50–60 km/tim när det går utför. Det handlar alltså om hastighetsskillnader på 3–6 gånger, vilket är mycket i trafiksammanhang. På våra bilvägar, även motorvägarna, rullar trafiken på i ett jämförelsevis jämnt tempo där de allra flesta håller ungefär samma hastighet.

De olika förutsättningarna har gjort att vi förbjudit cyklister att cykla på renodlade gångbanor och trottoarer. Denna separation har dock inte fått fullt genomslag. Fortfarande finns de så kallade GC-vägarna som skyltas med GC-skylden (påbudsmärket D6) där cyklister och gångtrafikanter klumpas ihop i samma bana. Även om gångtrafikanter sedan hösten 2018 hänvisas till att gå på vänstersida, menar vi att det är dags att i större utsträckning separera gång- och cykeltrafiken och att GC-vägarna successivt bör avvecklas. De kan då antingen göras om till renodlade cykelbanor (D4) eller delade gång- och cykelbanor (D7). Regeringen behöver återkomma med förslag på hur kommuner kan stödjas för att successivt avveckla GC-vägar till förmån för renodlade eller tydligt separerade gång- och cykelvägar.

Lorentz Tovatt (MP)

Emma Berginger (MP)

Annika Hirvonen Falk (MP)

Emma Hult (MP)