

Motion till riksdagen 2022/23:182

av Daniel Helldén (MP)

Stärkande av cyklingens potential och ställning som transportsätt på landsbygden

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa servicenära cykelinfrastruktur på landsbygden och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

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 och det gynnar hälsan hos de som brukar transportmedlet på ett sätt som saknar motstycke.

Trots detta har cyklingen 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 trafiksäkerhetshöjande åtgärder som satts in för biltrafiken i form av sidoräcken och så kallade 2-plus-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.

Den positiva utveckling som vi ändå ser på cykelområdet, inte minst till följd av tillväxten av elcyklar som kortar restiderna och möjliggör längre arbets- och fritidsresor, 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 landsvägarna 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. Det pågår ett arbete med att fastställa ett nationellt mål för ökad cykling och VTI har på uppdrag av regeringen tagit fram ett förslag för 2035

som innebär en fördubbling av cyklingen från idag. Cyklandet i hela Sverige ska öka på ett sådant sätt att tillgängligheten förbättras, folkhälsan stärks och klimat- och miljöpåverkan minskar. För att detta ska kunna ske måste förutsättningarna för cykling avsevärt förbättras. Trygg, säker och god cykelinfrastruktur måste till.

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.

Servicenära cykelinfrastruktur

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 resesträckor 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.

Utformning

Hur tillvaratagandet av en stor cykelpotential ska utformas praktiskt bör så klart analyseras från plats till plats men som grundläggande princip bör separerade cykelbanor gälla. Dessa är oöverträffade och med en justering av väglagens diskriminerande

utformning visavi cykeln och dragningen av infrastrukturen i landskapet kommer utbyggnaden att kunna ske skyndsamt.

Men för att potentialen ska kunna realiseras riktigt snabbt föreslås att för de delar av riksvägnätet och det primära länsvägnätet där utbyggnaden av cykelbanor behöver en djupare analys och tidsåtgång ska det införas hänsynsregler för bilar i förhållande till cyklar. På de sträckor där separerade cykelbanor inte har byggts ska en 1,5-metersregel eller motsvarande filseparering vid omkörning införas för avståndet mellan cyklar och motorfordon. Detta märks lämpligen ut med eget vägmärke. Därmed kan de flesta sträckor inom det utpekade vägnät som berörs snabbt ges en någorlunda tillfredsställande om än inte fullvärdig standard för lokal cykling.

I en rapport från 2022 bedömde Transportstyrelsen att hänsynsregeln 1,5 meter eller filkörning inte var tillräddig. Men myndighetens analys har inte bäring på detta förslag då de tittade mer generellt på frågan och därmed kom till mer svepande slutsatser om effekten på cykling. Användning av reglerna i sammanhanget servicenära cykling har en mer koncentrerad utbredning och effekt. Internationellt används hänsynsregeln med framgång och i detta fall skulle den implementeras i anslutning till närsamhällen på landsbygden, vilket skulle främja landsbygdens utveckling, potential och motståndskraft.

Det finns av naturliga skäl vägvagnsintervall inom en enmilsradie sett från en plats med lokal service där det helt saknas startpunkter eller anslutande mindre vägar kopplade till boende. På dessa avsnitt finns det ingen anledning att för just detta mål ändra infrastrukturen. Däremot kan det av andra anledningar, såsom upprättandet av nationella cykelstråk, finnas ett behov. Men det ligger inte inom ramen för denna motions uppdrag.

För att främja cykling lokalt i hela landet i syfte att öka cyklingens potential och stärka och göra lokalsamhället mer flexibelt bör riksdagen därför tillkännage för regeringen som sin mening det som anförs i denna motion.

Daniel Helldén (MP)