

FP9014

Enskild motion

Motion till riksdagen: 2014/1525

av Nina Lundström (FP)

Åtgärder för cykling

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om åtgärder för att förebygga olyckor.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om parkeringslösningar för cyklister.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en nationell informationskampanj.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vägvisning.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om insatser för barn som cyklar.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av lagstiftning som möjliggör planering och anläggning av cykelstråk.

Motivering

Med inflyttning, och fler bostäder, kommer också ett ökat behov av transporter. Kollektivtrafiken behöver komplement. Bilister behöver kunna hitta andra alternativ att färdas på som är smidiga och snabba. Miljön och klimatförändringar sätter fokus på byggandet av hållbara städer.

Att cykla är roligt. Cykling är ett miljövänligt transportmedel. Cykling är både transport, motion och rekreation. Varje person som väljer cykeln är en person mindre i bussen, tåget eller i bilkö.

Cyklister möter många utmaningar sommar som vinter. Trafikrytm, trängsel, osäkerhet, vägvisning och många andra faktorer påverkar intresset att prova att cykla.

Cykling är inte bara en praktisk planeringsfråga. Bilden av cykling och cyklister påverkar även viljan att själv cykla. Det behövs både bra infrastruktur men även ett inbjudande, positivt trafikantklimat. Hur vi beter oss mot varandra i trafiken är ett gemensamt ansvar som inte enbart politiska målsättningar i sig kan lösa.

En gång i tiden var cykling ett självklart transportmedel. Andelen cyklister i t.ex. Stockholm var 35 procent år 1939. I och med utbyggnaden av kollektivtrafik, ökande anpassning till bilism samt glesare bebyggelse har städer anpassats och cyklingen historiskt sett minskat. Cyklingens förutsättningar påverkades genom att synen på cykling som ett transportmedel förändrades. Cykling sågs istället som rekreation och användes till kortare lokala transporter. Långa omvägar för cykling grundades på att öka säkerheten men ledde istället till otrygga och oattraktiva stråk.

Cykling är en klimatsmart form av transport och ett bra sätt att förbättra folkhälsan. Cykeln minskar annan trafikträngsel i städer, påverkar luftkvaliteten positivt och bidrar till ökad folkhälsa. Men det finns även risker, och ett viktigt mål bör vara att öka säkerheten för cyklister.

Idag saknas infrastruktur för att ta tillvara den potential som finns i att fler cyklar. Cykling borde vara smidigt, snabbt och tryggt. Det är därför viktigt att skapa infrastruktur som knyter samman olika områden och orter med gång- och cykelvägar. Regionala cykelstråk kan möjliggöra pendling.

Majoriteten av alla som skadas allvarligt skadas i singelolyckor (över 70 procent). Därefter kommer kollision med motorfordon.

Åtgärder för att förebygga olyckor

Det behövs åtgärder för att förebygga olyckor och tillbud vad gäller cyklismen. En cykelinfrastruktur med bra underhåll och med en beläggning av god standard liksom förutsägbarhet för framkomligheten är grundläggande för säkerheten.

Nollvisionen måste utgå mer från de oskyddade trafikanternas villkor. Idag begränsas cyklisternas mobilitet på grund av omsorg om deras säkerhet. Exempelvis är det många vägar som saknar vägren. Man bör anpassa vägnätet för cyklister eller bygga parallella cykelvägar om det krävs. Samhället bör uppmuntra till ökad cykling och inte avskräcka eller förhindra. Nollvisionen får inte leda till att färre lockas ta cykeln.

Singelolyckor är den vanligaste olyckstypen. En hög andel av cyklisternas singelolyckor beror på bristande drift. Att det är säkert och tryggt att färdas med cykel måste prioriteras både lokalt samt i kommunövergripande arbete. Rullgrus, halka, snömodd, kantsten, löv och andra hinder måste rensas för att minska olycksrisker. Trygghet handlar även om belysta stråk samt cykelparkeringar. Det bör tas fram en

funktionell standard för drift och underhåll av cykelvägar. Detta bör ges regeringen tillkänna.

Dålig beläggning på cykelbanor/vägar och brister i underhåll är orsak till olyckor såsom fall och vurpor. Det bör finnas en tydlig nationell målsättning i att centrala cykelstråk ska ha hårdgjord yta (asfalt eller liknande). Ansvariga statliga verk har en viktig roll i att bevaka hur cykelstråk underhålls och utvecklas. Därför finns det behov av nationella beslut som tar ett helhetsgrepp på det som riksdag och regering kan påverka.

Trafikregler påverkar både säkerhet och flödet i trafiken. Stopplikten vid rödljus bör ses över. Redan idag finns det exempel på andra länder där cyklister kan svänga höger vid rödljus. Det borde vara möjligt för cyklister att svänga höger vid rött om trafikflödet medger detta. I Danmark har åtgärder såsom separata trafikljus för cyklister inrättats. Ljusen slår om snabbare för cyklister än för bilar. Detta ger cyklister ett ”försprång”. Stopplinjen för bilar ligger 5 meter bakom cyklisterna för att ge cyklister ökad synlighet samt ett försprång.

Reglerna vad gäller skyldighet att använda cykelbana om sådan finns bör ses över. Ibland finns skäl till att kunna välja vägbana istället. Det som bör avgöra valet av cykelbana eller väg är faktorer såsom fart, säkerhet och framkomlighet. Därmed behöver regelverket ses över i syfte att möjliggöra detta val. Dessa insatser för ökad trafiksäkerhet för cyklister bör ges regeringen tillkänna.

Informationskampanj

Cyklingens villkor och säkerhet borde göras än mer tillgängligt genom en nationell informationskampanj om cykling. Kunskapen om trafikregler, väjningsregler och säkerhet borde spridas för att genom ökad kunskap förebygga olyckor och tillbud. Vikten av att använda hjälm har en självklar del i en sådan kampanj liksom effekter av alkoholintag kontra cykling. Behovet av en nationell informationskampanj bör ges regeringen tillkänna.

Cykelparkeringar

Ökad cykling innebär även att säkra och trygga cykelparkeringar behöver planeras och anordnas. Det är självklart viktigt att behovet av cykelparkeringar inte glöms bort vid planering och byggnation av exempelvis handelsplatser, arbetsplatser, bostäder samt knutpunkter för andra transportmedel. Statliga verk och myndigheter spelar en viktig roll vad gäller att planera för goda villkor för cykling. Detta bör ges regeringen tillkänna.

Vägvisning

Vägs skyltning för bilism är en självklarhet. Med både definierade ”motorvägar”, avstånd, trafikplatser och ortnamn. Cyklister behöver, precis som bilister, bra och tydlig skyltning som underlättar orienteringen.

För arbetspendlarna som cyklar genom flera kommuner i länet är det viktigt att cykelstråken har en enhetlig skyltning som är kontinuerlig och inte försvinner vid en kommungräns. Dessa måste precis som vägs skyltar för motorfordon underhållas och kompletteras om de försvinner. En bra utformad cykelvägvisning fungerar som marknadsföring för cykling. För den som cyklar något längre sträckor är tabellvägvisare med avståndsangivelser till stor hjälp. Särskilt viktigt är skyltning mot platser med pendeltåg och järnvägsstation. Man ska kunna kombinera kollektivtrafik och cykling och välja hur långt man vill cykla. Statliga verk och myndigheter spelar en viktig roll vad gäller att planera för goda villkor för cykling.

Barn och cykling

Barn bör uppmuntras att cykla. Resmönster och folkhälsa kan grundläggas i unga år. Det är viktigt att skapa förutsättningar tidigt, vilket också är viktigt sett ur ett långsiktigt folkhälsoperspektiv. För att skapa säkra skolvägar bör cykelbanor och vägar ingå i planeringen av skollokaler. Säkra och trygga vägar ger förutsättningar för barn att cykla till och från skolan. I avsaknad av cykelstråk är det rimligt att yngre barn tillåts cykla på gångväg. Möjlighet att parkera cykel vid skolan bör vara en självklarhet. Detta bör ges regeringen tillkänna.

Lagstiftning bör stödja cykelstråk

Cykelväg betraktas enligt väglagen inte som väg. Detta medför att cykelstråk försenas och fördyras till följd av problem med markåtkomst. Svårigheterna att få tillgång till mark grundas på att lagens bestämmelser om markinlösen inte är tillämpliga. Problemen riskerar att påtagligt öka kostnaden för cykelstråk genom långa omvägar och försämrad kvalitet. Ett annat problem är befintliga arbetsvägar vid spår som används till cykling. Om en vägförening eller markägare inte vill medverka till lösningar riskerar viktiga pendlingstråk att stoppas. Detta skapar merkostnader och kvalitetsförluster och hämmar cyklingens potential. Lagstiftning som förhindrar planering och anläggning av cykelstråk behöver ses över. En ändring i anläggningslagen behövs med innebörden att kommuner ska få tillgång till enskild mark eller väg när detta krävs för anläggande av sammanhängande cykelleder. Detta bör ges regeringen tillkänna.

Nina Lundström (FP)