

Motion till riksdagen 2020/21:172

av **Nina Lundström (L)**

Cykling

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att cyklingen bör få samma status i planeringen som övriga transportslag och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om nya former för samverkan så att planeringen och trafiksäkerhetshöjande åtgärder inte försvåras i infrastrukturen och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att trafikmiljön och trafiksäkerheten för cyklister bör finnas med som ett av kriterierna för beslut om trafiksäkerhetskameror på länsvägar med blandtrafik och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om högersväng vid rött och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om 1,5 meters avstånd vid omkörning av cyklister och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om enhetlig skyltning och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om bilfria motionslopp och cykeltävlingar och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Att cykla är att känna frihet. Cykling ger möjlighet till arbetspendling och rekreation. Antalet cyklister ökar på många håll vilket är glädjande, och många har på grund av den pågående pandemin sett fler fördelar med att förflytta sig på cykel inte minst för att kunna hålla social distans. Att cykla är även att vara klimatsmart.

Cyklister gör en stor insats för klimatet och det är viktigt att underlätta och premiera klimatsmart mobilitet. Cyklister möter dock många utmaningar såväl sommar som vinter. Det handlar om trafiksäkerhet, trafikregler, trängsel, vägs skyltning och många

andra faktorer som påverkar intresset för att cykla negativt. Trafikregler tar inte tillräcklig hänsyn till hur cyklismen kan underlättas. I städerna finns en viss typ av utmaningar, på landsvägar andra utmaningar.

Ett hållbart samhälle förutsätter en klimatsmart mobilitet och därför är det viktigt att möjliggöra för enskilda att välja klimatvänliga transportsätt. En stor andel av de korta bilresorna i tätbebyggda regioner skulle kunna ersättas med cykel om infrastrukturen i högre utsträckning var anpassad för cykelpendling. Korta transportsträckor till trafikknutpunkter skulle även kunna ske på cykel om exempelvis länsvägar med blandtrafik var mer trafiksäkra och hastigheterna lägre.

Cyklingen bör få samma status i planeringen som övriga transportslag. Varje person som väljer cykeln är en person mindre på bussen, på tåget eller i bilkö, vilket minskar utsläppen och trafikträngseln i städer och påverkar luftkvaliteten positivt. Detta bör ges regeringen tillkänna.

Trafiksäkerhetskameror på länsvägar

Trafikverket ansvarar för planeringen av det statliga vägnätet och länsvägar. Samverkan ska ske med regioner och kommuner men när omprioriteringar sker blir det ofta ett ensidigt beslut. Kommuner kan uppleva detta problematiskt inte minst sett till avsaknad av trafiksäkerhetsåtgärder. Trafikverket tar även fram riktlinjer för anläggning av cykelinfrastruktur på vägnät där myndigheten inte är väghållare. Den statliga huvudmannen bör tillsammans med kommunerna utveckla nya former för samverkan så att inte frågan om vem som bär det ekonomiska ansvaret försvårar planeringen och trafiksäkerhetshöjande åtgärder i infrastrukturen. Detta bör ges regeringen tillkänna.

Länsvägar har olika standard och trafiksäkerheten prioriteras olika. För att tydliggöra problematiken kan ett exempel åskådliggöra utmaningen för trafiksäkerhet. En länsväg i Stockholmsregionen byter beteckning och har olika lösningar för sträckningen. Väg 225 byter namn till väg 539 och väg 539 är av stor betydelse med anledning av den statliga verksamhet som finns på en skärgårdsö och det ökande antalet arbetsplatser. Vägen har samma standard vad gäller bredd men saknar åtgärder för att begränsa hastigheter då väg 225 har fartkameror medan väg 539 har hastighetsbegränsning men inga fartkameror. Den redan svåra trafikmiljön för cykling i blandad trafik på väg 225 och 539 blir än mer riskfylld när kameraövervakningen upphör helt på väg 539. Avsaknaden av trafikkameror gör att miljön på delsträckan på 539 är än farligare för cyklister vilket leder till att det blir omöjligt att cykla. Cyklister avstår från att cykla på grund av de höga hastigheterna på vägen. Detta hämmar möjligheten att cykla till pendeltågsstationen och busshållplatsen.

Kriterierna för beslut om trafiksäkerhetskameror på länsvägar

Det saknas enhetlig standard för vägutformningen när det gäller länsvägar och trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Idag gäller att en väg inte behöver vara extra olycksdrabbad utan bara bedömd som en risk utifrån vissa kriterier. Länsvägar som är utpekade som vägar för blandtrafik för fordon och cyklister och som idag har hastighetsbegränsningar bör omfattas av kriterier för när trafiksäkerhetskameror kan vara en aktuell åtgärd. Hastigheten är den faktor som har störst betydelse för hur allvarliga följder en trafikolycka får. Trafiksäkerhetskameror bidrar till sänkt hastighet. På vägar i Sverige där

trafiksäkerhetskameror har införts har trafiksäkerheten ökat. Trafiksäkerhetskameror är viktiga i arbetet med nollvisionen. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder bör studeras för hela sträckningen av en länsväg när trafiksäkerheten så kräver. Trafikmiljön och trafiksäkerheten för cyklister bör finnas med som ett av kriterierna i underlag för beslut om trafiksäkerhetskameror på länsvägar med blandtrafik. Detta bör ges regeringen tillkänna.

Ökad säkerhet och framkomlighet genom nya trafikregler

Dagens trafikregler tar inte hänsyn till cyklisternas förutsättningar. Otydlighet gällande cyklistens roll i trafiken medför konflikter vid exempelvis gatukorsningar, speciellt när cykeln skall korsa filer. Det medför även problem när cykelstråk utformas vid gator eller vid busshållplatser.

Att cyklister ska använda vägren när cykelbana saknas bör förändras. Trafikförordningen 3 kap. 12 § anger: ”På väg ska vägren användas vid färd med cykel eller moped klass II när cykelbana saknas.” Detta gäller enligt förordningen om vägrenen är tillräckligt bred och i övrigt är lämplig att använda. Men denna otydlighet skapar incidenter. Vem avgör om vägrenen är tillräckligt bred och i övrigt lämplig? Det råder inte alltid samsyn bland trafikanter med resultat att en cyklist kan tvingas ut på smal, olämplig eller sluttande vägren. När vägrenen används inträder dessutom väjningsplikt. Det bör införas en regel som medger att cyklisten använder körbanan även om vägren finns av trafiksäkerhetsskäl. Cykeln ska ha samma rätt som motorfordon att vistas på körbanan.

Cyklister bör med hjälp av särskilda skyltar eller trafiksignaler göra en högersväng när motorfordonen har rätt om försiktighet iakttas. Den döda vinkeln vid rödljus är farlig för cyklister. Om en lastbil får grönt ljus och inte ser cyklisten är risken stor för att cyklisten kan komma till skada.

Tillåt cyklister att färdas i båda riktningarna på en enkelriktad gata genom nya bestämmelser. Dagens oklara situation kring om möjlighet finns att genom lokala föreskrifter möjliggöra detta kräver att föreskrifterna på nationell nivå förtydligas. Detta bör ges regeringen tillkänna.

Inför minsta avstånd om 1,5 meter vid omkörning av cyklist

I dag regleras inte avståndet vid omkörning av cyklist. På samma sätt som när en bilförare kör om en annan bil ska en bilförare, när han eller hon kör om en cyklande, enligt 3 kap. 33 § trafikförordningen, lämna ett betryggande avstånd i sidled mellan det egna fordonet och det fordon som körs om. Det är i dag upp till bilföraren som gör en omkörning att avgöra vilket avstånd som är lämpligt. Detta bör ändras så att det är möjligt att genom trafikskyltning reglera var motortrafik måste hålla ett avstånd på minst 1,5 meter från cyklister vid omkörning. Skälet till detta är att farliga omkörningar skulle kunna förebyggas. Fordon kan idag påbörja en omkörning även vid mötande trafik vilket ofta sker på länsvägar som är avsedda för blandtrafik. Detta utsätter cyklister för stor fara inte minst när vägrenen är obefintlig. Detta bör ges regeringen tillkänna.

Skyltning

Cyklister behöver, precis som bilister, enhetlig och tydlig skyltning som underlättar orienteringen. Statliga huvudmän behöver samverka med de kommunala huvudmännen

så att skyltningen dels genomförs, dels ges enhetlig utformning. Detta är särskilt viktigt för stråk genom flera kommuner samt för stråk med blandtrafik. Detta underlättar även för utländska besökare som vill cykla i Sverige. Detta bör ges regeringen tillkänna.

Bilfria motionslopp och cykeltävlingar

I andra länder är det självklart att stänga av vägar för biltrafik under stora cykeltävlingar. Att stänga av vägar, och leda om trafik, för allmänhetens fordon är en trafiksäkerhetsfråga för både tävlande men även allmänheten i sig. Trafikverket som remissinstans avstyrkte SM i Lindvallen, Sälen, innan pandemin bröt ut.

Bilfria cykeltävlingar är inte självklart i Sverige. Tillståndshanteringen är komplicerad med många olika intressen och fokus saknas på hur cykeltävlingar kan genomföras utan allmänhetens fordonstrafik samtidigt på tävlingsvägar. Avstängningar handlar om relativt sett få timmar och borde vara genomförbara rent tekniskt. Arrangörer är medvetna om problematiken och störningar för allmänheten så detta har redan ofta beaktats vid planering av lokalisering. Tillstånd att arrangera tävling ges av länsstyrelsen hos det berörda länet. Innan beslut om tillstånd remitterar länsstyrelsen frågan till flertal remissinsatser som kommun, polis, och Trafikverket om tävlingen sker på statlig väg. Arbetet med att ansöka om tillstånd är komplicerat och kan vara mycket omfattande för en förening med ideellt arbetande medlemmar. Föreningar avstår från att överklaga beslut för att det är tidskrävande och krångligt.

Berörda myndigheter kan sakna kunskap om problematiken med biltrafik under cykeltävlingar och beslutande instanser kan dessutom landa i olika beslut. Kunskapen bör ökas hos berörda myndigheter. Under 2019 ställdes flera lopp in på grund av att Trafikverkets yttranden bl.a. Svenska Cykelförbundets ansökan om att arrangera SM i landsvägscyckling i Lindvallen, Sälen. Länsstyrelsen avslag ansökan på grund av att Trafikverket avstyrkte ansökan. Årets SM i Sverige har dock genomförts utan publik och på en bana utan biltrafik men detta på grund av covidreglerna. Vätternrundan har under många år arbetat för att kunna genomföra motionsloppen och ha avstängningar för allmänhetens fordonstrafik. Cykeltävlingar väcker stort intresse internationellt sett och intresset för att delta på motionslopp ökar. Cykeltävlingar lockar besökare även från andra länder. Den nationella cykelpolitiken bör bidra till, och tydliggöra att, cykeltävlingar är välkomna även i Sverige samt att dessa tävlingar ska kunna genomföras med avstängningar för allmänhetens fordonstrafik där det är nödvändigt ur trafiksäkerhetssynpunkt. Detta bör ges regeringen tillkänna.

Nina Lundström (L)