

Motion till riksdagen 2019/20:3304

av **Emma Berginger och Lorentz Tovatt (båda MP)**

Enkla åtgärder och regelförenklingar för ökad cykling

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett nationellt mål för ökad cykling och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om cykelgator och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta cykling mot enkelriktat och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om sänkt bashastighet i tätort och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om respektavstånd för omkörning av cyklister och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjliggöra för kommuner att införa allgrönt för cyklister och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjliggöra för kommuner att tillåta högersväng för cyklister vid rödljus och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Att cykla har onekligen stora fördelar. Det är ett klimatsmart, hälsosamt och ekonomiskt transportsätt. En överflyttning från bil till cykel bidrar till minskad klimatpåverkan från

resor, minskat trafikbuller, förbättrad luftkvalitet och ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. För en snabb klimatomställning av vägtrafiken är cykel det kanske effektivaste fordonet. Potentialen att byta bil mot cykel är stor eftersom 30 procent av alla bilresor är kortare än 3 kilometer och hälften av alla bilresor är kortare än 5 kilometer, sträckor som många skulle kunna cykla.

Ett ökat cyklande bidrar också positivt till folkhälsan. Cyklande i vardagen, till jobbet, skolan eller fritidsaktiviteter, har stor potential att bidra till såväl bättre fysisk hälsa som stärkt välmående och även ökad prestation i jobbet och i skolan. ”Sitta är det nya röka”. Allt fler studier visar att hur bristen på vardagsmotion och ett allt mer stillasittande liv är skadligt för människors hälsa och välbefinnande. Forskningen visar också på starka samband mellan rörelse och goda prestationer i skolan eller i jobbet. Konditionsträning och fysisk aktivitet stärker vårt minne, koncentrationsförmåga och inlärningsmöjligheter.

En cykel är i förhållande till bil också ekonomiskt både för privatpersonen då en cykel, eller till och med elcykel, är betydligt billigare i inköp och drift än en bil. Även för samhället finns stora ekonomiska fördelar då cykelinfrastruktur är relativt billigt i förhållande till väginfrastruktur för motorfordon och då cykeln är yteffektiv, dvs kräver mindre yta än bilen.

I Januariavtalet står det att ”Andelen som reser med cykel ska öka”. För att åstadkomma detta behövs en rad olika åtgärder, inte minst ökade investeringar i cykelinfrastruktur då tillgång till god cykelinfrastruktur som gör det attraktivt, bekvämt och säkert att cykla är avgörande för att locka fler att ta cykeln. Men det finns också en rad relativt enkla åtgärder som skulle kunna underlätta cyklisternas vardag och som därmed är ett enkelt sätt att jobba mot målsättningen i Januariavtalet.

För att underlätta för fler att cykla mer föreslår vi en rad förändringar:

1. Nationellt mål om ökad cykling

I dagsläget saknas det ett nationellt mål för ökad cykling. För att åtgärder och resurser ska kunna inriktas på att öka cykeltrafiken behövs det ett konkret, nationellt mål för hur mycket cykeltrafiken ska öka. Målet kan vara differentierat utifrån geografiska och demografiska förutsättningar och ska ligga till grund för Trafikverkets och andra berörda myndighets arbete med transportinfrastruktur i Sverige.

2. Cykelgator

Regeringen tog under förra mandatperioden fram ett Regel-PM med flera förändringar för att gynna cykeltrafiken. De flesta av dessa är nu införda, men fortfarande återstår att

införa en möjlighet för kommuner att genom lokala trafikföreskrifter inrätta cykelgator eller cykelfartsgator. Det handlar om en sorts gator där trafiken anpassas utifrån cykelns förutsättningar på liknande sätt som med gångfartsgator eller gångfartsområden där gångtrafikanten utgör norm. Liknande gator finns i exempelvis Nederländerna.

Enligt regel-PM:et skulle följande trafikregler gälla på en cykelgata:

- den högsta tillåtna hastigheten är 30 kilometer i timmen
- fordon får inte parkeras på någon annan plats än särskilt anordnade parkeringsplatser
- en förare som kör in på en cykelgata har väjningsplikt mot fordon på cykelgatan
- förare av motordrivna fordon ska anpassa sin hastighet till cykeltrafiken.

3. Cykling mot enkelriktat

För en cyklist underlättar det mycket om man kan välja en så gen väg som möjligt. Cykeltrafiken kräver inte särskilt mycket yta i bredd och därför är det i många fall logiskt att låta cykeltrafiken vara dubbelriktad även på gator som för biltrafiken är enkelriktad. Många kommuner har på olika sätt löst detta genom tilläggsskyltning exempelvis på det sätt som Stockholm stad har skyltat. Men länsstyrelsen har våren 2019 beslutat att skyltningen strider mot regelverket för trafikskyltar. Det har därmed blivit nödvändigt med ett nationellt förtydligande som möjliggör för kommuner att fortsätta medge undantag för att cyklister ska kunna färdas i båda riktningarna på enkelriktade gator.

4. Sänkt bashastighet i tätort

Hastigheten hos motorfordon är den enskilt mest avgörande faktorn när det gäller risken för allvarliga olyckor mellan motorfordon och cyklist. Att sänka bashastigheten i tätort från 50 km/tim till 30 km/tim eller undantagsvis 40 km/tim skulle väsentligen öka trafiksäkerheten för cyklister, men även för gångtrafikanter. Vid påkörning av en oskyddad trafikant i 30 km/h dör en av tio. Vid påkörning av oskyddad trafikant i 50 km/h dör ca hälften. Även den upplevda säkerheten skulle förbättras, vilket är viktigt för att skapa en mer attraktiv trafikmiljö för cyklister.

5. Respektavstånd vid omkörning av cykel

För ökad trafiksäkerhet bör motorfordon hålla ett tillräckligt respektavstånd vid omkörning av cykel. Det ökar säkerheten för cyklister och möjliggör för fler att cykla. På flera håll i Europa finns regler om att motorfordon ska hålla ett avstånd om minst 1,5 meter från cyklisten vid omkörning. Det är rimligt att även i Sverige tydliggöra vad som är ett gott respektavstånd.

6. Allgrönt för cyklister

I korsningar med cykelbanor bör kommunen ha möjlighet att införa ”allgrönt för cyklister”. Det innebär att alla anslutande cykelbanor får grönt samtidigt medan motorfordon fortfarande har rött ljus. Cyklisterna kan då cykla tvärs genom korsningen istället för att i omgångar cykla runt korsningen. Lösningen finns i flera nederländska städer och har visat sig öka framkomligheten och öka säkerheten för cyklister. Denna lösning är beslutad att testas av Stockholm stad, men bör möjliggöras i hela Sverige.

7. Högersväng

Ytterligare en mindre regeländring som skulle kunna underlätta cyklisters framkomlighet och säkerhet är att möjliggöra för cyklister att svänga höger vid rödljus. Dagens regler är utformade med bilen som norm. Förslaget gäller att genom tilläggstavla tillåta att trafiksignalens rödljus för cyklister innebär stopplikt. Därmed kan en cyklist stoppa och därefter cykla vidare, i de fall då en högersväng inte går ut över trafiksäkerhet eller gångtrafikanter. Detta minskar risken att en cyklist finns kvar i ”döda vinkeln” när ett fordon ska svänga höger, vilket framför allt är ett riskmoment för tunga fordon. Säkerheten för cyklister ökar. Det finns flera länder som infört dessa undantag för cyklister, bl.a. Nederländerna, Frankrike, Storbritannien och Tyskland. Stockholm stad har beslutat att genomföra tester även med denna regel. Fler kommuner borde få möjlighet att genomföra denna typ av lösning för att öka framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister. Det är självklart också viktigt att den här typen av regeländringar följs upp och utvärderas noggrant.

Genom att genomföra dessa målsättningar och regelförändringar skulle regeringen på ett enkelt och kostnadseffektivt sätt kunna verka för Januariavtalets målsättningar om en ökad andel cykling. Därutöver är det självklart också viktigt med erforderliga investeringar i god cykelinfrastruktur.

Emma Berginger (MP)

Lorentz Tovatt (MP)