

Motion till riksdagen 2021/22:3518

av **Johan Hedin (C)**

Motorcykeln – till nytta och nöje

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det krävs ett förtydligande av likabehandlingsprincipen i de regelverk som styr underhåll och utveckling på våra vägar, så att inte motorcyklister missgynnas, och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta en utredning som tittar på hur ansvarslagstiftningen gällande motorcyklisters säkerhet kan förstärkas och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tydliggöra tillsynsansvaret för personlig skyddsutrustning och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regelverket bör ändras så att huvudregeln blir att kollektivkörfälten får användas av motorcyklister och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regelverket bör ändras så att fler tvåhjuliga fordon får framföras med B-körkort eller B-körkort med utökad behörighet och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regelverket bör ändras för att möjliggöra viss övningskörning för motorcykelkörkort i enlighet med det som uttrycks i motionen och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Motorcykeln är ett färdmedel med många syften och spanner över en stor bredd i utförande. Effekt, storlek, vikt och prestanda varierar så mycket så att det nästan är svårt att tala om motorcykeln som ett gemensamt begrepp, men det finns sådant som förenar. Till exempel den ökade risk det innebär att vistas i trafiken utan en skyddande kaross runt sig.

Det är sant att det är farligare att åka motorcykel än bil och de rent fysiska förutsättningarna gör att det antagligen alltid kommer att förhålla sig så, men vi kan faktiskt göra vad vi kan för att minska riskerna för Sveriges alla motorcyklister.

Det första man måste bestämma sig för är om man anser att motorcyklar är en naturlig del av vårt trafiksystem. För min del är svaret självklart ja. Motorcykeln har funnits lika länge som bilen och bruket av motorcyklar som fortskaffningsmedel måste anses ha vunnit hävd.

Nästa fråga är om man anser att samtliga trafikanter har lika rättigheter i trafiken och att alla är lika mycket värda när vi konstruerar våra trafiksystem. På samma sätt är svaret på denna fråga ja. Dels på moraliska grunder, men om sådant kan människor naturligtvis tycka olika, men faktiskt dels också på konstitutionella grunder. Regeringsformen fastslår att likabehandling är något som ska genomsyra all offentlig verksamhet i Sverige. Men så är det inte alltid när berörda myndigheter vidtar säkerhetskänsliga åtgärder på våra vägar. Mitträckens utformning är kanske det allvarligaste exemplet ur motorcyklistens perspektiv.

En praktisk konsekvens av en utövad likabehandlingsprincip skulle till exempel vara att mitträcken utformas på ett sätt som inte utgör onödig fara för motorcyklister, samt att säkra sidoområden används istället för sidoräcken när det är lämpligt. Grus, olja och annat som gör vägen hal är farlig för motorcyklister mer än för bilister. Ett stramare regelverk för hur sådana faror ska hanteras, och varnas för, krävs för att likabehandlingsprincipen ska kunna anses råda.

Det saknas idag också ett tydligt tillsynsansvar för personlig säkerhetsutrustning. Det gör att motorcyklister riskerar att utsättas för onödig fara. Det måste ändras.

Ansvarsfrågan bör ses över, så att den som orsakar en olycka i större utsträckning bär ansvar för den. Det handlar dels om det personliga ansvaret för den som orsakar en allvarlig olycka, men också för den väghållare som genom att brustit i sitt ansvar att hålla vägarna säkra och/eller att ha satt upp tillräckliga varningar för fara. Även den som låter olja eller bränsle läcka ut bör åläggas ett starkare ansvar.

Det finns också saker att göra för att göra det enklare att använda motorcykel som ett substitut för bil. I detta finns en stor nytta i våra städer för att minska trängsel och i landets alla delar för energieffektiva persontransporter. Många av dessa åtgärder ligger på kommunal nivå, men annat bör adresseras nationellt. Kommuner bör uppmuntras att gynna, eller åtminstone inte missgynna, motorcykelåkning genom parkeringsavgifter, trängselskatt och annat.

För att göra det lättare att komma ut på vägarna på två hjul måste regelverket för körkort och behörighet ses över. Det är inte alldeles lätt att förstå varför mycket höga krav ställs på att få framföra vissa fordon, men inte på att framföra andra. Motorcyklar med två framhjul, men som körs precis som en vanlig tvåhjulig motorcykel är under vissa förutsättningar tillåten att köra med B-körkort, men en tvåhjulig skoter med betydligt mindre effekt är det inte om den överstiger de begränsningar som råder för moped.

I takt med att nya tvåhjuliga fordon utvecklas, som är lätta att köra och som är utrustade med moderna säkerhetssystem, borde regelverket ses över syftande till att tillåta framförande av fler tvåhjuliga fordon som kan hänga med i trafikrytmen utan att samma rigorösa utbildning som krävs för att få framföra tunga motorcyklar.

Trafiksystemen är en sak för att höja säkerheten, men det tyngsta ansvaret vilar ändå på föraren. Statistiken visar att närmare en tredjedel av de som omkommer i motorcykelolyckor saknar körkort. Olovlig körning är ett stort säkerhetsproblem. Vissa

kanske inte är intresserade att följa lagen och struntar i vilka krav som än ställs upp. För dessa fungerar bara lagföring. För andra, som vill göra rätt och som vill utbilda sig till en säker och omdömesgill motorcyklist, kan vi försöka förenkla så gott det går. Den bästa utbildningen sägs ges de som både kör i trafikskola och övar privat. Regelverket borde ses över så att exempelvis den tidsödande krypkörningsträningen kan ske utan att handledaren måste stå bredvid. Det borde även vara tillåtet att få ta sig till och från den parkeringsplats eller motsvarande som används som övningsplats om föraren innehar b-körkort. En utredare bör ges i uppgift att titta på hur detta skulle kunna ske, vilka begränsningar som måste råda för att det ska kunna ske tillräckligt säkert och vilka regler som måste ändras i enlighet.

Johan Hedin (C)