

Motion till riksdagen 2024/25:1428

av **Thomas Morell m.fl. (SD)**

Attraktivare och säkrare cykel- och elsparkcykeltrafik

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det bör skapas säkra ytor för mopeder och cyklisterna där det är viktigt att separera olika trafikantgrupper i så stor utsträckning som möjligt och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att cykelstråk och snabbcykelvägar bör prioriteras i utbyggnaden av cykelinfrastrukturen och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över väglagen i syfte att möjliggöra friliggande cykelvägar och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att färgsättningen av cykelbanor bör standardiseras och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av säkra cykelparkeringar och att cykelpooler kan anläggas vid bilpooler och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över lagstiftningen gällande cykelpassage och cykelöverfart i syfte att likställa regelverket och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utformningen av regelverk för cykel ska utgå från empiri och fakta och tillkännager detta för regeringen.

8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett utökat krav på att använda cykelhjälm och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett förbud mot användande av mobiltelefoner och smarta telefoner under cykelfärd och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett regelverk gällande elsparkcyklar och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka möjligheten för barn att lära sig cykla och få kunskap om trafiksäkerhet och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Sedan den första cykeln byggdes har mycket hänt och cykeln har varit en viktig del av utvecklingen av det moderna samhället. Cykel som transportmedel slog igenom först i början av 1900-talet och trängdes tillbaka i mitten av 1900-talet när bilismen gjorde sitt intåg. Idag kan vi se hur allt fler väljer att färdas med cykel, och elcyklar och elsparkcyklar utgör idag en betydande del av dessa transporter. Utöver att cykling är bra för miljön och folkhälsan bidrar cyklingen även till minskad trängsel i städerna. Dagens situation med förtätning av städer och ökade befolkningstal leder till trängsel och ställer därför högre krav på bättre framkomlighet för cyklister. Det måste också vara säkert att transportera sig med cykeln som färd sätt. Sverigedemokraterna menar att den viktigaste frågan rör just säkerheten – risken att skadas eller omkomma när man cyklar måste minimeras. Vi menar också att de olika transportsätten måste kunna samsas. Vid samhällsplanering måste hänsyn tas till att alla, såväl bilister som cyklister, fotgängare och de som åker kollektivt, skall få plats i trafiken.

Infrastruktur för cykling

1, 2, 3 Planera för cykling vid ny- och ombyggnation

Vid anläggning av nya vägar bör det skapas säkra ytor för mopeder och cyklister. Sverigedemokraterna anser att det är viktigt att separera olika trafikantgrupper i så stor utsträckning som möjligt. Därför skall alla nya vägprojekt innehålla separata körfält för cyklister och bilister där så är möjligt och där det bedöms trafikeras av ett rimligt antal

cyklande. För att uppmuntra till ökad cykling anser vi att sammanhängande cykelstråk och snabbcykelvägar bör prioriteras i utbyggnaden av cykelinfrastrukturen. När nya stadsdelar eller områden byggs ut måste cykelbanor ha en tydlig roll i planeringen och vara väl genomtänkta. Ju färre vägar som korsas, desto säkrare blir cyklingen. Bra belysning och att cykelbanor dras i gena stråk ökar viljan att cykla. Det är önskvärt att cykelbanor om möjligt inte förläggs längs hårt trafikerade vägar.

Väglagen innebär allvarliga begränsningar när det gäller anläggande av nya cykelbanor. Som vägarna är utformade idag anläggs cykelvägar i direkt anslutning till befintliga vägar för motortrafik, vilket leder till att cykelvägarna blir mindre attraktiva att cykla på. Det kan också innebära att en cykelväg blir längre – och en extra kilometer spelar större roll för den som cyklar än för en bilist. Här behövs en översyn och modernisering av lagstiftningen så att möjligheten att anlägga friliggande cykelstråk underlättas.

4 Färgsättningen av cykelbanor

Det behövs fler anpassningar som beaktar cyklisternas villkor, och säkerhetsfrågan är extra viktig. Många kommuner som arbetar aktivt med trafiksäkerhet väljer att markera hela eller delar av cykelbanan med färg, vilket exempelvis sker vid trafik Korsningar för att uppmärksamma bilister och andra trafikanter på korsande cykelbanor. Ambitionen är god och på många håll eftertraktad. Samtidigt kan det konstateras att det saknas en standardisering kring färgval. Oavsett vilken kommun man cyklar i bör färgsättningen vara enhetlig. Enhetliga markeringar av cykelbanor tillhör de åtgärder som kan förenkla och underlätta för cyklister och fotgängare. Färgsättningen av cykelbanor bör därför standardiseras.

5 Cykelparkeringar strategiskt placerade vid bilpoolers parkeringar

Fler och fler väljer cykeln före andra alternativ. Cyklandet har på vissa sträckor en fördel i snabbhet gentemot både bil- och kollektivtrafik. För en del är det inte möjligt att cykla hela sträckan till arbete eller andra aktiviteter. För att öka cyklingens attraktivitet kan säkra cykelparkeringar och även cykelpooler anläggas vid bilpooler och vid bytespunkter. Genom att utbudet av hyrcyklar och säkra cykelparkeringar ökas, skapas möjligheter till mobilitet och fler kan ta cykeln hela eller delar av resan.

Trafiksäkerhet och trafikregler för cykling

6 Samma regler vid cykelöverfart som cykelpassage

Reglerna kring vem som har väjningsplikt är många gånger snåriga. Många tror felaktigt att cyklister alltid har väjningsplikt gentemot bilister. Lagstiftningen skulle kunna förenklas genom att cyklister vid såväl cykelpassage som cykelöverfart lämnar företräde gentemot bilister. En sådan förändring och förenkling skulle ligga i linje med trafiksäkerhetsintresset och samhällets mål om att minska antalet svårt skadade och döda i trafiken.

7 Utsätt inte cyklister för farliga experiment

Från flera kommuner har det framförts en önskan om att det skall vara lagligt att cykla mot enkelriktat. Att tillåta detta motsätter vi oss å det bestämdaste eftersom det är tämligen uppenbart att detta ökar risken för att bli påkörd. Som bilist förväntar man sig inte ett möte på en enkelriktad gata, och vid en kollision där ett motorfordon framförs i 40 km/h och en cykel framförs i 25 km/h kan kollisionen leda till döden eller invaliditet. Det har även föreslagits från cykelorganisationer att det skall vara tillåtet att cykla mot rött vid högersväng. Även här ser vi en ökad olycksrisk. Som bilist förväntar man sig inte att någon skall färdas mot en röd signal när man själv har grönt ljus. Än värre är det om ett tungt lastbilekipage måste tvärbromsa för att en cyklist cyklar ut framför fordonet. Att utsätta cyklister för farliga experiment och öka risken för cyklister i trafiken är verkligen inte rätt väg att gå för att öka cyklingen.

8 Ökat krav på cykelhjälm

Cykelhjälm ger ett bevisat gott skydd vid cykelolyckor. Varje år skadas fler än 2 000 cyklister svårt i trafiken, och det har varit en något uppåtgående trend de senaste tio åren. Studier från Folksam visar att cirka två av tre skallskador och över 40 procent av dödsolyckorna hade kunnat undvikas om alla burit cykelhjälm. Allvarliga huvudskador leder alltför ofta till livslångt handikapp. Om fler barn använder hjälm kan det även bidra till att fler vuxna använder hjälm. Sverigedemokraterna vill därför utreda möjligheten att successivt höja gränsen för krav på att bära cykelhjälm från dagens 15 år till 18 år. För att få en naturlig övergång menar vi att detta kan göras genom att åldersgränsen höjs ett år i taget. På så sätt kommer samtliga barn inom en kort tid att vara ålagda att bära cykelhjälm.

9 Mobilförbud på cykel

I Sverige är det från och med den första februari 2018 förbjudet för en person att hålla en mobiltelefon i handen vid körning av motorfordon. Syftet är att minska det trafikfarliga användandet och därigenom skydda förare och andra i dennes omgivning. Trafikpolisen uppger i delar av landet att mobilsurfande cyklister är ett allt vanligare inslag i trafiken. Mobiltelefonen är ett distraktionsmoment och hör inte hemma i handen vid cykling. Som cyklist är man en oskyddad trafikant och fokus måste ligga på trafiken, inte på mobilen. Även andra länder har uppmärksammat problem med mobilsurfande cyklister. I Danmark är det redan förbjudet att prata i en handhållen mobiltelefon under cykling, och i Nederländerna infördes förbud för cyklister att använda mobiltelefonen i trafiken sommaren 2019.

Ett av argumenten för mobilförbud på cykel är ökad användning av elcyklar som i och med sin högre hastighet bidrar till större trafikfara. Förbud gällande användande av mobiltelefon under cykelfärd behöver utredas.

10 Hårdare reglering av elsparkcyklar

De senaste åren har elsparkcyklar blivit ett dominerande inslag i stadsmiljön i våra större städer. Fenomenet med elsparkcyklar har inneburit ett nytt alternativ för att ta sig fram i städerna, på gott och ont. Att hyra en elsparkcykel är lätt och smidigt. Tyvärr är dagens system inte hållbart. Det är inte rimligt att städernas trottoarer och gågator fylls med felparkerade elsparkcyklar. Kommunerna behöver ta krafttag mot detta eftersom de utgör en risk för synskadade men även är ett fysiskt hinder för gående och vid städning. Dessutom är de ett stökigt och förfulande inslag i stadsbilden. Om inte kommunerna kommer till rätta med denna problematik behövs en lagreglering.

Ytterligare ett problem är att olyckorna med elsparkcyklar har ökat markant. Det har även förekommit dödsfall. Det är inte ovanligt att två personer färdas på dessa sparkcyklar, vilket inte är tillåtet. Skaderisken på elsparkcyklar är markant högre än om man färdas på en vanlig cykel. Frakturer och ansiktsskador är de vanligaste skadetyperna i samband med olyckor där elsparkcyklar är inblandade. Mindre hjul, sämre stabilitet, högre effekt än tillåtna 250 W och sämre bromsar gör detta transportmedel farligare. En utredning behövs för att utforma ett tydligt regelverk för elsparkcyklar och därmed minimera personskador och parkeringsproblem.

11 Utbildning och insatser för ökad cykling bland barn och vuxna

Cykling är utmärkt vardagsmotion för alla, inte minst för barn. Dessvärre kan det konstateras att många barn idag lär sig cykla sent i livet och ibland inte alls. I vissa kommuner pågår projekt gällande trafiksäkerhet och att barn och vuxna ska lära sig att cykla. Att främja barns cykling och att utbilda barn i trafiksäkerhet stärker barnens hälsa. Det finns föräldrar som inte kan cykla till exempel på grund av funktionsnedsättning och därmed har svårt att lära sina barn. Sverigedemokraterna anser mot denna bakgrund att det behöver övervägas hur samhället kan ta ett utökat ansvar för att barn skall lära sig cykla och få kunskap i trafiksäkerhet. Tidig kunskap om trafiksäkerhet och ökad medvetenhet om faror i trafiken bör leda till avsevärt färre olyckor.

Thomas Morell (SD)

Jimmy Ståhl (SD)

Patrik Jönsson (SD)

Angelica Lundberg (SD)