

Motion till riksdagen 2021/22:3755

av **Maria Stockhaus m.fl. (M)**

En modern politik för cykel och ökad trafiksäkerhet

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka cyklingens status i infrastrukturplaneringen och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att reformera lagstiftning om cykelväg i direkt anslutning till väg avsedd för motortrafik och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera sammanhängande cykelstråk och snabbcykelvägar och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om trygghet för cyklister och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ökad tydlighet för cyklister i trafik avseende standardiserade färger för cykelbanor och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda allgrönt för cyklister i korsningar och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur geofencing kan användas för att öka tryggheten för cyklister och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att tillåta cyklister att svänga höger mot rött och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten för cyklister att svänga mot enkelriktat och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om tydligare regler avseende elsparkcyklar och hyrcyklar och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för att via regelförändringar förbättra framkomligheten med cykel och tillkännager detta för regeringen.

12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheter att förenkla att ta med cykel på tåg och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att intensifiera arbetet med att förebygga olyckor på mc och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för att öka möjligheten för mc att köra i kollektivtrafikfält och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Cyklens betydelse i samhället ökar. Allt fler pendlar med cykel året runt till och från arbete och pendlingsstation. Som idrott ökar cyklingen i popularitet med fler grenar och ett ökat antal motionslopp. En stor marknad av olika cyklar håller successivt på att växa fram. Detta är mycket positivt.

En ökad cykling till och från jobb och pendlingsstationer året om innebär mindre trängsel och förbättrad folkhälsa. Att barn och ungdomar cyklar till skola och aktiviteter är viktigt, inte minst då forskningen tydligt visar på minskad fysisk aktivitet hos vissa grupper barn och ungdomar. Den långsiktiga effekten av detta blir att dessa barn och ungdomar i vuxen ålder riskerar fetma, ökad ohälsa, sämre livskvalitet och förtidig död. Detsamma gäller vuxnas alltmer stillasittande tillvaro framför datorer och med mindre inslag av vardagsmotion. Detta är stora folkhälsoproblem med tydlig koppling till socialgruppstillhörighet, utanförskap, bidragsberoende och utsatthet. Ett ökat cyklande bland barn och ungdomar löser självklart inte alla dessa problem men forskning visar att vardagsmotion är en viktig del för långsiktigt god hälsa.

Givet detta blir cyklande och dess långsiktiga förutsättningar i stadsplaneringen viktiga politiska frågor. Det finns ett tydligt samband mellan tillgången till säkra och sammanhållna cykelstråk och människors vilja att cykla. Moderaterna prioriterar frågor om cyklandets förutsättningar och vill se en modern politik som främjar ett tryggt och säkert cyklande i alla åldrar.

Arbetet med trafiksäkerhet med dess nollvision behöver intensifieras ytterligare. Mycket har gjorts men fortfarande dör människor i olyckor från oskyddade platser på mc och cykel såväl som i bilar. Sverige behöver brett arbeta med dessa frågor både avseende att förkorta tiden för vägarbeten och se över hur vi konstruerar vägräcken. Vi behöver aktivt motverka all rattonykterhet oavsett drog och nyttja den digitala teknikens möjligheter med en större flexibilitet avseende hastighet och information kopplat till vägunderlag och trafikförhållanden.

Stärk cyklandets status

Arbetet med att stärka cyklingens status i infrastrukturplaneringen behöver ständigt förbättras. Riksdagen har i ett tillkännagivande uppdragit till regeringen att se över befintlig lagstiftning. I skrivelse 75 konstateras att regeringen ännu inte tillsatt någon utredning utan att frågan bereds på departementet. Regeringen bör skyndsamt se till att hörsamma riksdagens uppfattning. Frågor avseende sammanhängande cykelstråk och god trygghet för cyklister i trafiken tenderar att bli perifera i infrastrukturdebatten. Stora och viktiga frågor om vägar, ny spårbunden trafik och flygets utveckling tar i kraft av

sin storlek, politiskt och ekonomiskt, det mesta av det mediala utrymmet. Detta innebär också att det finns lagstiftning kring cykelfrågor som är gammal och behöver revideras.

Öka kommuners möjlighet att bygga cykelväg

Ett exempel på en brist i dagens lagstiftning är väglagens krav som ger staten ensamrätt att bygga cykelväg som är i direkt anslutning till väg avsedd för motortrafik.

Regeringen bör skyndsamt ser över lagstiftningen i denna del.

Uppmuntra cykling genom sammanhängande stråk

Människors vilja att cykla påverkas av tillgången till sammanhängande cykelstråk. Som cyklist är du oskyddad, och kollision med stora motordrivna fordon kan få allvarliga konsekvenser i form av personskador. Årligen omkommer 25 personer i cykelolyckor i Sverige. Många fler cyklister skadas allvarligt. Särskilt kritiskt är det vid korsningar och stråk där cyklister ska passera bilvägar.

Föräldrar ska kunna känna trygghet i att deras barn kan färdas säkert till skola och aktiviteter. På samma sätt måste både yrkesarbetare och pensionärer slippa den känsla av utsatt osäkerhet det innebär att cykla på väg trafikerad av bilar, bussar och lastbilar. Mot denna bakgrund är byggandet av sammanhängande cykelstråk mycket viktigt. Regeringen bör se över hur stat och kommun gemensamt kan stärka cyklandet i denna del.

Utred standardiserad färgsättning på cykelbanor

Tydlighet i trafiken är viktigt för säkerhet och trygghet. I dag framgår det inte med tillräcklig tydlighet var cyklar, elsparkcyklar respektive gångtrafikanter ska befinna sig. Detta innebär årligen ett antal allvarliga och i många fall onödiga olyckor. En väg för ett bättre tydliggörande i denna del och därmed öka tryggheten är färgsättning av cykelbanor. Regeringen bör se över trygghetsarbetet i stort och överväga en modell med standardiserad färgsättning av cykelstråk.

Utred allgrönt i korsningar

För att öka tryggheten och framkomligheten har olika försök med allgrönt ljus för cyklister testats. Detta innebär att alla cyklister i en korsning får grönt ljus samtidigt och att motorfordon samtidigt har rött ljus. Detta ökar säkerheten då cyklister enbart kan fokusera på ögonkontakt med andra cyklister medvetna om att övrig trafik har rött ljus. Studier visar att trafikflödena blir bättre och tryggheten ökar. Regeringen bör utreda hur man nationellt kan gå vidare för att implementera erfarenheterna i hela landet.

Utred geofencingsystem i hela landet

Geofencing är en digital geografisk zon där fordon kan styras och fordons tillgång till zoner kan begränsas. Erfarenheterna visar att detta gör transporter mer effektiva och ökar tryggheten för inte minst cyklister. Nu är det dags att intensifiera arbetet med att

implementera den digitala tekniken i trygghetsarbetet för cyklister. Detta bör regeringen utreda.

Utreda möjligheten att tillåta cyklister att svänga höger mot rött samt mot enkelriktat

Erfarenheter från Danmark, Holland och Stockholms stad att ge cyklister under vissa premisser rätt att svänga höger mot rött ljus samt mot enkelriktat har visat sig ge större framkomlighet och förbättrad säkerhet. Regeringen bör initiera en utvärdering av dessa erfarenheter och se över möjligheten att göra detta till nationell norm.

Tydligare regler för elsparkcyklar och hyrcyklar

Under det senaste decenniet har en marknad där möjlighet att hyra cyklar och elsparkcyklar växt fram. Detta är i grunden mycket positivt då det främjar folkhälsan, minskar trängseln och ökar människors mobilitet. Det finns dock ett växande problem inne i städerna med cyklar och elsparkcyklar som lämnas mitt på vägar och på andra olämpliga platser. Detta försvårar framkomligheten för alla, vilket är allvarligt inte minst för exempelvis äldre, funktionsnedsatta och blåljuspersonal. Vissa kommuner har därför infört egna regler och begränsningar. Rapporter som studerat dessa begränsningar har dock ifrågasatt lagligheten i dessa kommuners beslut. Regeringen måste nu ta tag i denna fråga och bör därför skyndsamt säkerställa att det genomförs nödvändiga förtydliganden av regelverket för hyrda cyklar och elsparkcyklar.

Utreda förutsättningarna för att via regelförändringar förbättra framkomligheten med cykel

Regeringen behöver initiera en större översyn av befintlig lagstiftning kopplat till cykling. Dagens lagstiftning arbetades fram i en tid när exempelvis dagens digitala tekniska möjligheter att styra trafik såväl som uthyrningsverksamheter av sparkcyklar var okända begrepp. Sverige behöver en modern lagstiftning anpassad efter vår tids krav, utmaningar och möjligheter.

Förbättrade möjlighet att ta med cykeln på tåg

Under många decennier var det lätt att ta med cykel på tåg. Detta genom att man lämnade cykeln och fick en pollett. Framme vid sin slutdestination lämnades cykeln tillbaka. I dag är det betydligt svårare; cyklar förväntas hanteras av resenären som ett bagage. Utrymme för att förvara cyklar saknas. Detta innebär att många upplever att de måste åka bil till tävlingar och på semester. Regeringen bör utreda möjligheten att underlätta att ta med cykeln på fler tåg.

Intensifiera arbetet att förebygga olyckor på mc

Under åren 2015–2019 dog i genomsnitt 23 personer per år i mc-olyckor i Sverige. Trenden de senaste åren är dessvärre inte vikande. Under 2020 omkom 190 personer i

bilolyckor. Sannolikheten att dö i en mc-olycka är räknat på antalet fordon ungefär dubbelt så stor som i bil. Arbetet med att förebygga olyckor med mc bör intensifieras genom att en utredning tillsätts som bland annat ser över vägräckenas utformning och grus vid asfaltering.

Utred ökade möjligheter för mc-åkande i busskörfält

Det finns goda skäl att arbeta aktivt med mc-säkerhet. En sådan väg kan vara att tillåta dessa att köra i vissa filer avsedda för kollektivtrafik. Detta sker redan i dag i Norge som har den omvända principen mot Sverige – att det är tillåtet att köra om det inte tydligt framgår att det är förbjudet. I Sverige kan undantag från förbudet beviljas. Regeringen bör, som en del av säkerhetsarbetet, utreda förutsättningen för utökade möjlighet för mc att köra i busskörfält i Sverige.

Maria Stockhaus (M)

Sten Bergheden (M)

Anders Hansson (M)

Åsa Coenraads (M)

Helena Storckenfeldt (M)

Marléne Lund Kopparklint (M)