

Motion till riksdagen 2024/25:990

av **Rickard Nordin (C)**

Förslag för ökad cyklism och förbättrad mobilitet i Sverige

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om hänsyn till samtliga trafikslag vid vägbyggnationer och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ställa krav på minimerande av döda vinkeln på tunga fordon och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om standardisering av nya cykelbanor och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att standardisera färgsättning av cykelbanor och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över reglerna för väjningsplikt mellan cyklister och biltrafik och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inkludera cykelservice i friskvårdsbidraget och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om slopade p-tal och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

För att nå de klimatmål en näst intill enig riksdag har beslutat är det avgörande att minska utsläppen från trafiken. De svenska klimatmålen är viktiga att uppnå, även de för transporterna och det till 2030, inte minst för att hålla tempo i minskningstakten och klara EU-målsättningarna. Dessutom är det såklart helt avgörande hur stora de totala utsläppen på väg mot netto noll blir. Ett viktigt sätt att göra detta är att ändra färdssätten som människor nyttjar. Allra bäst ur ett miljö- och hälsoperspektiv är om vi går eller cyklar. Men för att göra det möjligt finns det ett flertal åtgärder som behöver genomföras för att underlätta för cyklismen och skapa tydligare och enklare regler.

Många vägar i Sverige har behov av underhållsåtgärder och förbättringar. Det handlar bland annat om att förverkliga nollvisionen om inga döda och allvarligt skadade i trafiken. I det arbetet är det vanligt att göra om vägar till mötesfria vägar med två-plus-ett-sträckning med räfflor i vägbanan. Detta är en viktig åtgärd för att minska antalet bilolyckor.

Tyvärr för detta ibland också med sig, på sträckor där man inte breddar vägbanan på ett bra sätt, att cyklister, elcyklister och mopedister trängs undan och inte vågar köra längs med vägen längre, eftersom utrymmet för bilar teoretiskt sett minskar där vajer-räcken och räfflor gör att bilister ogärna väjer över på motsatt körbana för att köra om. Räfflorna på sidan av vägbanan gör det också många gånger svårt för andra transportslag att använda vägen.

Här krävs ett helhetstänk och en annan syn från planerande myndigheter. Både cyklister, elcyklister och mopedister berörs i allra högsta grad av dessa förändringar till det sämre. Det är två transportslag som vi ju gärna ser mer av, eftersom de är förhållandevis miljövänliga relativt bilen. Elcyklarna har också fått ett verkligt genomslag och är nu ett reellt alternativ till bilpendling för många. Det är därför viktigt att skapa utrymme för alla typer av transportslag och ha fler än bara bilister i åtanke när vägar underhålls och förbättras.

Det är därför av största vikt att regeringen ger i uppdrag till de myndigheter och beslutande församlingar som ansvarar för vägar och deras byggnation att se till samtliga trafikslag.

Många olyckor i stadsmiljö sker mellan cyklister och tunga fordon. Här finns ett stort behov av att säkerhetsanpassa den tunga trafiken och minska döda vinkeln. Självklart är en viktig del i arbetet för tryggare cyklistik att öka antalet separerade körbanor, men i städer kommer det alltid att finnas tillfällen då trafikslagen blandas. De tunga fordonens förare har ofta svårt att se cyklister, dels för att de sitter högt upp, dels för att det finns en död vinkel. Det finns dock studier som visar att tunga fordons döda vinkel varierar, beroende på modell, mellan 0 och 1,9 m. Tekniken finns alltså för att radera ut den döda vinkeln. Att ställa sådana krav skulle inte bara öka trafiksäkerheten utan också förbättra arbetsmiljön för de som kör tunga fordon.

Många kommuner som arbetar aktivt med trafiksäkerhet väljer att markera hela eller delar av cykelbanan med färg, exempelvis vid trafik Korsningar. Detta för att uppmärksamma bilförare och andra trafikanter på att det är en cykelbana. Ambitionen är god och på många håll eftertraktad. Det finns dock ingen standardisering kring färgval, och färger som röd, blå eller grön används. Genom en nationell standardisering av färgval ökar tydligheten och trafiksäkerheten. Det finns inte heller någon standardisering generellt när det kommer till cykelbanors utformning. Det gör att hjulet uppför sig på nytt runt om i Kommunsverige och det skapar onödig byråkrati och administrativ hantering. En enhetlig standard för cykelbanor skulle kunna tas fram av Trafikverket och underlätta arbetet med cykeltrafiken.

Reglerna kring vem som har väjningsplikt eller om vem som ska ges tillfälle att passera är många gånger snåriga. En hel del tror att cyklister alltid har väjningsplikt mot bilister, men så är icke fallet, även om det gäller i många fall. Här finns mycket att göra, inte minst när det gäller skillnaden mellan cykelpassager och cykelöverfarter, som knappast kan ha blivit tydlig för gemene man. Ett exempel där lagstiftningen skulle kunna förenklas är att bilister på väg både in i och ut ur en rondell ska ha väjningsplikt mot korsande cykelbana (som ju ofta finns i en yttre cirkel runt rondellen) – en förändring och förenkling som ligger i linje med både trafiksäkerhetsintresset och

samhällets mål om att öka cyklisterna. Samma sak bör även gälla när det kommer till cykelbanor som går parallellt med en större bilväg. Avfart från bilväg ska då alltid ha väjningsplikt gentemot cyklisterna. Idag är det olika på olika platser, vilket skapar onödig osäkerhet och minskad trafiksäkerhet.

Den som idag cyklar mycket vinner i förbättrad hälsa. Det är ofta mycket små löpande kostnader för cyklist som hobby och fritidsintresse. Inget gymkort att betala. Inga deltagaravgifter löpande. Således får cyklisterna svårt att nyttja friskvårdsbidraget på ett rimligt sätt till skillnad från andra sätt att utöva friskvård. För att råda bot på det bör cykelservice kunna ingå i friskvårdsavdraget. Det bidrar inte till nyköp av material utan enbart att vårda det redan existerande. Således är det dessutom klokt för miljön och för att gynna den cirkulära ekonomin. Regeringen bör därför överväga att inkludera cykelservice i friskvårdsbidraget.

En närbesläktad fråga till cykling, som då handlar om mobilitet och stadsmiljö är frågan om p-tal. Parkeringsnormer som sätts vid nybyggnation. Problemen är många med dessa parkeringsnormer. Inte minst att det är en subvention till bilåkande, vilket ökar kostnaderna för bostadsbyggande, vilket höjer hyrorna. Dessa normer begränsar också fastighetsägarnas självbestämmande vid nybyggnation och tar stora ytor i anspråk. Dessa normer speglar inte den faktiska efterfrågan på parkeringsplatser då normerna inte sätts på en fri marknad där tillgång och efterfrågan får styra utan genom politiska beslut. Det skapar en fiktivt hög efterfrågan eftersom kostnaden sedan sprids ut på en mängd andra sätt helt utan transparens. Om kommunernas rätt att kräva parkeringsplatser i anslutning till bostadsbyggande skulle andra färdssätt kunna få möjlighet att konkurrera på lika villkor. Den som vill ha en bil väljer därmed ett annat boende. Den som föredrar cykel och kollektivtrafik slipper få högre hyra, eftersom den högre hyran behöver täcka upp för kostnaden för parkering när byggherren tvingas anlägga parkeringsplatser enligt p-talen. Det finns helt enkelt många anledningar att begränsa möjligheten för kommunerna att ställa krav på p-tal eller parkeringsnormer. Markytan kan användas bättre, byggkostnaderna kan hållas nere, utsläppen minskar, trängseln minskar och folkhälsan förbättras. Den stora frågan är varför det inte gjorts tidigare?

Slutligen: Om cyklisterna ska kunna nå samma framgång i svenska städer som i flertalet utländska, måste den börja prioriteras. Samma resurser per användare bör läggas som på biltrafiken eller kollektivtrafiken och den behöver prioriteras högre, inte minst för att få smidigare flöden och kortade pendlingstider. Genom ökad cyklist vinner vi inte bara klimatfördelar, vi vinner också en ökad folkhälsa och ökad yta i städerna att nyttja till andra ändamål eftersom stillastående bilar inte behöver samma utrymme som stillastående cyklar. Det finns med andra ord allt att vinna på att öka cyklisterna.

Rickard Nordin (C)