

# Trafikutskottets betänkande 2021/22:TU11

## Cykelfrågor

---

### Sammanfattning

Utskottet föreslår ett tillkännagivande till regeringen om att den skyndsamt bör säkerställa att det genomförs nödvändiga förtydliganden av regelverket för hyrda cyklar och elsparkcyklar, inte minst för att minimera personskador och parkeringsproblem. Därmed tillstyrker utskottet helt eller delvis motionsförslag om detta. I en reservation (S, KD, MP) föreslås att riksdagen inte ska göra något tillkännagivande till regeringen.

Utskottet föreslår att riksdagen avslår övriga motionsyrkanden om bl.a. mål, infrastruktur för cykling samt ändrade regler för cykling och olika insatser för ökad trafiksäkerhet. Motionsyrkandena avstyrks bl.a. med hänvisning till regeringens nationella cykelstrategi, pågående och planerade insatser inom infrastrukturplaneringen, pågående arbete på myndigheterna och de utredningsuppdrag som regeringen har lämnat. I betänkandet framhåller utskottet bl.a. betydelsen av att infrastrukturen utformas trafiksäkert och på ett sådant sätt att fler väljer att använda cykeln i stället för andra transportmedel med större miljöpåverkan, vikten av att cyklisterna uppmärksammas i trafiksäkerhetsarbetet och vikten av att trafikregler är utformade så att de underlättar en ökad cykling.

I ärendet finns totalt 25 reservationer (S, M, SD, C, V, KD, L, MP).

### *Behandlade förslag*

Cirka 115 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2021/22.

# Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	3
Redogörelse för ärendet .....	7
Ärendet och dess beredning.....	7
Bakgrund .....	7
Utskottets överväganden.....	9
Mål för cykling.....	9
Infrastruktur för cykling .....	14
Färgsättning av cykelbanor.....	36
Trafiksäkerhet och cykling .....	38
Trafikregler om framkomlighet för cyklister.....	56
Elsparkcyklar och hyrcyklar .....	62
Insatser för ökad och säker cykling .....	73
Kombinerade resor med cykel.....	83
Reservationer .....	90
1. Mål för cykling, punkt 1 (C).....	90
2. Infrastruktur för cykling, punkt 2 (M) .....	90
3. Infrastruktur för cykling, punkt 2 (SD).....	92
4. Infrastruktur för cykling, punkt 2 (C) .....	94
5. Infrastruktur för cykling, punkt 2 (V).....	96
6. Infrastruktur för cykling, punkt 2 (KD) .....	98
7. Infrastruktur för cykling, punkt 2 (L) .....	100
8. Infrastruktur för cykling, punkt 2 (MP) .....	101
9. Färgsättning av cykelbanor, punkt 3 (M, SD).....	103
10. Trafiksäkerhet och cykling, punkt 4 (M) .....	104
11. Trafiksäkerhet och cykling, punkt 4 (SD) .....	105
12. Trafiksäkerhet och cykling, punkt 4 (KD, L, MP).....	107
13. Trafikregler om framkomlighet för cyklister, punkt 5 (M).....	108
14. Trafikregler om framkomlighet för cyklister, punkt 5 (C).....	109
15. Trafikregler om framkomlighet för cyklister, punkt 5 (V) .....	110
16. Elsparkcyklar och hyrcyklar, punkt 6 (S, KD, MP).....	111
17. Elsparkcyklar och hyrcyklar, punkt 6 (C).....	112
18. Elsparkcyklar och hyrcyklar, punkt 6 (V) .....	113
19. Insatser för ökad och säker cykling, punkt 7 (SD).....	115
20. Insatser för ökad och säker cykling, punkt 7 (KD) .....	116
21. Insatser för ökad och säker cykling, punkt 7 (MP).....	117
22. Kombinerade resor med cykel, punkt 8 (M, C) .....	118
23. Kombinerade resor med cykel, punkt 8 (SD) .....	119
24. Kombinerade resor med cykel, punkt 8 (V).....	120
25. Kombinerade resor med cykel, punkt 8 (L) .....	121
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag .....	123
Motioner från allmänna motionstiden 2021/22 .....	123

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. Mål för cykling

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:20 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkande 1,

2021/22:1640 av Ola Johansson m.fl. (C) yrkande 2 och

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 18.

*Reservation 1 (C)*

## 2. Infrastruktur för cykling

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:20 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkandena 7 och 9–12,

2021/22:1116 av Ulrika Jörgensen (M),

2021/22:1557 av Magnus Manhammar (S),

2021/22:1640 av Ola Johansson m.fl. (C) yrkandena 1, 3 och 5–8,

2021/22:2296 av Lina Nordquist (L) yrkandena 1–3,

2021/22:2310 av Nina Lundström (L) yrkandena 1–3,

2021/22:2950 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 1–3,

2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 16,

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 24,

2021/22:3191 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 1,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 51,

2021/22:3497 av Kerstin Lundgren m.fl. (C) yrkandena 17 och 18,

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 14, 15, 19 och 20,

2021/22:3755 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 1–4,

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 56,

2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkande 25 och

2021/22:4067 av Karolina Skog (MP) yrkande 8.

*Reservation 2 (M)*

*Reservation 3 (SD)*

*Reservation 4 (C)*

*Reservation 5 (V)*

*Reservation 6 (KD)*

*Reservation 7 (L)*

*Reservation 8 (MP)*

## 3. Färgsättning av cykelbanor

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:1640 av Ola Johansson m.fl. (C) yrkande 10,

2021/22:2311 av Nina Lundström (L) yrkande 4,

2021/22:2950 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 4 och

2021/22:3755 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 5.

*Reservation 9 (M, SD)*

#### 4. Trafiksäkerhet och cykling

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:20 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkande 13,

2021/22:365 av Jörgen Grubb (SD),

2021/22:1115 av Ulrika Jörgensen (M),

2021/22:1279 av Johan Andersson m.fl. (S),

2021/22:1640 av Ola Johansson m.fl. (C) yrkandena 9, 11, 12 i denna del och 13,

2021/22:1908 av Karin Enström (M) yrkandena 1 och 2,

2021/22:2143 av Yasmine Bladelius (S),

2021/22:2267 av Nina Lundström (L),

2021/22:2950 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 6–8,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 52,

2021/22:3611 av Lars Beckman (M),

2021/22:3755 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 7,

2021/22:3878 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 11 och

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 60.

*Reservation 10 (M)*

*Reservation 11 (SD)*

*Reservation 12 (KD, L, MP)*

#### 5. Trafikregler om framkomlighet för cyklist

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:2311 av Nina Lundström (L) yrkandena 1 och 2,

2021/22:3191 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 3,

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 16 och 26 samt

2021/22:3755 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 6, 8, 9 och 11.

*Reservation 13 (M)*

*Reservation 14 (C)*

*Reservation 15 (V)*

#### 6. Elsparkcyklar och hyrcyklar

Riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför om behovet av förtydliganden av regelverket för hyrda cyklar och elsparkcyklar och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:1044 av Monica Haider (S),

2021/22:1299 av Mattias Jonsson (S),

2021/22:2950 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 9,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 54 och

2021/22:3755 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 10,

bifaller delvis motionerna

2021/22:1236 av Ann-Christin Ahlberg och Paula Holmqvist (båda S),

2021/22:1251 av Joakim Sandell (S),

2021/22:2311 av Nina Lundström (L) yrkande 3 och

2021/22:3285 av Boriana Åberg (M) samt  
avslår motionerna  
2021/22:1640 av Ola Johansson m.fl. (C) yrkande 18,  
2021/22:2408 av Hans Rothenberg (M) yrkandena 1–4,  
2021/22:3172 av Camilla Brodin (KD) yrkandena 1–3,  
2021/22:3191 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 10,  
2021/22:3658 av Niels Paarup-Petersen (C) och  
2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 21 och 22.

*Reservation 16 (S, KD, MP)*

*Reservation 17 (C)*

*Reservation 18 (V)*

## **7. Insatser för ökad och säker cykling**

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:20 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkandena 2, 3 och 14,  
2021/22:22 av Emma Berginger och Emma Hult (båda MP) yrkande 2,  
2021/22:1640 av Ola Johansson m.fl. (C) yrkandena 12 i denna del och  
14,  
2021/22:2950 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 10,  
2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 58 och  
2021/22:4067 av Karolina Skog (MP) yrkandena 6 och 9.

*Reservation 19 (SD)*

*Reservation 20 (KD)*

*Reservation 21 (MP)*

## **8. Kombinerade resor med cykel**

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:1118 av Ulrika Jörgensen (M),  
2021/22:1640 av Ola Johansson m.fl. (C) yrkandena 4, 16 och 17,  
2021/22:2310 av Nina Lundström (L) yrkande 4,  
2021/22:2950 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 5,  
2021/22:3191 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 2 och 5,  
2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 53,  
2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 17 och  
2021/22:3755 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 12.

*Reservation 22 (M, C)*

*Reservation 23 (SD)*

*Reservation 24 (V)*

*Reservation 25 (L)*

Stockholm den 24 mars 2022

På trafikutskottets vägnar

*Jens Holm*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Jens Holm (V), Magnus Jacobsson (KD), Denis Begic (S), Maria Stockhaus (M), Jasenko Omanovic (S), Jimmy Ståhl (SD), Anders Hansson (M), Thomas Morell (SD), Johan Büser (S), Elin Gustafsson (S), Helena Gellerman (L), Patrik Jönsson (SD), Åsa Coenraads (M), Mikael Larsson (C), Richard Herrey (M), Linus Sköld (S) och Axel Hallberg (MP).

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet 116 motionsyrkanden från allmänna motionstiden 2021/22. En förteckning över behandlade förslag finns i bilagan. I sammanhanget kan nämnas att utskottet under våren 2022 även avser att behandla frågor som i vissa delar berör cykling i betänkandena Infrastrukturfrågor och Trafiksäkerhet.

## Bakgrund

Enligt lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner definieras cykel som ett fordon som är avsett att drivas med en tramp- eller vevanordning och inte är ett lekfordon. En cykel är också – på vissa villkor – ett eldrivet fordon med eller utan tramp- eller vevanordning.

Enligt Trafikverket sker 1 procent av personresandet med cykel, drygt tre fjärdedelar med bil och drygt en tiondel med regional kollektivtrafik, varav drygt hälften med buss. Ungefär 4 procent sker med fjärrtåg, omkring 3 procent med flyg och 2 procent till fots. Färdmedelsfördelningen har varit likartad sedan 1970-talet. Män och kvinnor gör lika många cykelresor, men eftersom männen i genomsnitt cyklar längre står de för en större del av det totala cykelresandet (58 procent).

Enligt Trafikverket fanns det i slutet av 2019 ca 3 110 kilometer statliga nationella och regionala cykelvägar, 20 066 kilometer kommunala cykelvägar och 1 530 kilometer enskilda cykelvägar. Detta innebär att kommunerna ansvarar för ca 80 procent av cykelvägnätet.

I april 2017 presenterade den dåvarande regeringen en nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling. I förordet till strategin anges att den nationella cykelstrategin är den första i sitt slag och har som övergripande syfte att främja en ökad och säker cykling. Vidare anges att strategin ger uttryck för regeringens ambitioner inom cykling med inriktning på att hjälpa berörda aktörer att ta sitt ansvar. Strategin ska fungera som en plattform för det fortsatta gemensamma arbetet och ska både följas upp och vidareutvecklas. I förordet anges vidare att det fortsatta arbetet och förverkligandet av strategin utgår från dagens ansvarsfördelning och att det därför är beroende av berörda aktörers vilja och förmåga att bidra. De verktyg som regeringen främst har till sitt förfogande i strategin är regler, anslag, myndighetsstyrning samt forskning och utveckling. Strategin innehåller beskrivningar av nuläge och utmaningar samt prioriterade insatsområden som är särskilt viktiga i arbetet för ökad och säker cykling.

Strategin lyfter fram följande fem insatsområden:

- Lyft cykeltrafikens roll i samhällsplaneringen.

- Öka fokus på grupper av cyklister.
- Främja en mer funktionell och användarvänlig infrastruktur.
- Främja en säker cykeltrafik.
- Utveckla statistik och forskning.

I strategin framhåller regeringen vikten av att följa upp såväl den fortsatta utvecklingen inom cyklandet som det arbete som genomförs för ökad och säker cykling. Regeringen anger även att den avser att vidta åtgärder som stöttar den rekommenderade riktningen i strategin.



# Utskottets överväganden

## Mål för cykling

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om mål för cykling. Utskottet hänvisar bl.a. till att regeringen på olika sätt har uttalat mål för en ökad och säker cykling och konstaterar att regeringens nationella cykelstrategi har en ökad och säker cykling som inriktning. Utskottet påminner vidare om att regeringen avser att ta fram mål för ökad påkylning och ett system för uppföljning av dessa mål. Utskottet menar att mål kan bidra till att styra utvecklingen i en positiv riktning samtidigt som preciserade mål möjliggör utvärderingar av de insatser som görs.

Jämför reservation 1 (C).

### Motionerna

I kommittémotion 2021/22:3679 yrkande 18 anför Anders Åkesson m.fl. (C) att det bör sättas upp ett nationellt cykelmål. Motionärerna vill ha tidssatta och kvantifierade mål för att styra arbetet inom cykelpolitiken effektivare och för att målstyrningen ska baseras på hur vi vill att trafiken ska se ut i framtiden i stället för den prognosstyrning som sker i dag.

I motion 2021/22:1640 yrkande 2 menar Ola Johansson m.fl. (C) att det bör sättas ett dubbleringsmål till 2030 avseende antal resor som sker med cykel. Motionärerna konstaterar att Sverige saknar ett nationellt cykelmål och vill att Sverige ska sätta ett dubbleringsmål, antingen avseende antal resor som sker med cykel eller för antal cyklister som dagligen använder cykeln.

I motion 2021/22:20 yrkande 1 uppmärksammar Emma Berginger m.fl. (MP) behovet av att ta fram ett nationellt mål för ökad cykling, särskilt vad gäller ambitionsnivå, stöd för kommunernas och regionernas arbete för ökad cykling, att det ska gälla en ökad andel cykling samt ökad cykling bland barn och unga. Motionärerna konstaterar att det fortfarande saknas konkreta målsättningar med en styrande effekt på transportpolitiken.

### Bakgrund

#### *Preciseringen av de transportpolitiska målen*

Riksdagen har beslutat om det övergripande transportpolitiska målet, liksom om ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257 och prop.

2012/13:1 utg.omr. 22, bet. 2012/13:TU1, rskr. 2012/13:118). Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

En av regeringens preciseringar för funktionsmålet är följande: Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras (prop. 2008/09:93). Den dåvarande regeringen anförde när det gäller personresor att det finns särskilda skäl att genom transportpolitiska åtgärder skapa goda förutsättningar för kollektivtrafik, gång och cykel. Regeringen anser att politiken bör inriktas på att förbättra förutsättningarna för människor att välja kollektivtrafik, gång och cykel, genom att de utgör de mest attraktiva färdmedlen i allt fler situationer. Inte minst när det gäller korta resor utgör gång och cykel goda alternativ. I stora städer är kollektivtrafik, gång och cykel en förutsättning för att människor ska kunna transportera sig, och genom sina goda effekter bidrar dessa färdmedel till att skapa den goda staden. De tre färdmedlen är yteffektiva, och om en större andel av resorna görs med dessa kan trängseln i städer minska.

### *Trafikanalys förslag till mål om ökad cykling*

I april 2017 fick Trafikanalys ett uppdrag i vilket det bl.a. ingick att formulera möjliga målsättningar för ökad cykling på nationell nivå, att analysera bl.a. fördelar och nackdelar med att sätta mål för ökad cykling samt att redogöra för vilka konsekvenserna skulle bli om de mätmetoder, främjandeåtgärder och mål som Trafikanalys rekommenderar fastställs. I januari 2018 presenterade Trafikanalys sitt svar på uppdraget där myndigheten bl.a. pekar på att en ökad och säker cykling kan bidra till många viktiga samhällsmål som bl.a. folkhälsa, miljö, tillgänglighet och sysselsättning samt att det på regional och kommunal nivå förekommer målsättningar som anknyter till alla de nationella mål som cykling har potential att bidra till (rapport 2018:1). Trafikanalys framhåller att en ökad cykling inte är ett mål i sin egen rätt utan ett instrument eller medel för att nå andra mål. I utformningen av politik och åtgärder för att uppnå en ökad cykling måste det alltid vara de verkliga, i sig eftersträvansvärda, målen som sätts i fokus. Trafikanalys menar att den dagliga cyklingen i tätorter är den cykling som har störst potential att bidra till många andra mål, och att om ett etappmål för ökad cykling ska fastställas är det lämpligt att målet tar sikte

på den delen av cyklingen. Mot denna bakgrund föreslår Trafikanalys ett möjligt nationellt mål om ökad cykling som framhåller att den ökade cyklingen ska bidra till andra målsättningar, och att detta mål kompletteras med ett särskilt etappmål som gäller ökad cykling i tätorter.

### *Etappmål om gång-, cykel- och kollektivtrafik*

Miljömålssystemet består av ett generationsmål, 16 miljökvalitetsmål samt ett antal etappmål inom områdena avfall, biologisk mångfald, farliga ämnen, hållbar stadsutveckling, luftföroreningar och klimat. Etappmålen ska göra det lättare att nå generationsmålet och miljömålen och identifierar en önskad omställning av samhället. Sveriges miljömål är det nationella genomförandet av den miljömässiga dimensionen av de globala hållbarhetsmålen. Riksdagen har beslutat om ett etappmål för inrikes transporter inom miljömålssystemet som innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes flyg, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010 (prop. 2016/17:146, bet. 2016/17:MJU24, rskr. 2016/17:320). Regeringen beslutade i samband med budgetpropositionen för 2020 att detta etappmål även skulle vara ett transportpolitiskt etappmål (prop. 2019/20:1 utg.omr. 22).

Regeringen införde i april 2018 en strategi för levande städer som innebar nya etappmål för hållbar stadsutveckling. En del av detta var att främja gång, cykling och kollektivtrafik framför personbilstrafik och att hänsynstagande till detta ska tas vid den framtida planeringen av städer. I april 2018 beslutade regeringen att ett av etappmålen är att andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent 2025, uttryckt i personkilometer, i riktning mot att på sikt fördubbla andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Regeringen gav i augusti 2018 Trafikanalys i uppdrag att följa upp det beslutade etappmålet och att utifrån de skilda förutsättningar som råder i kommunerna, t.ex. befolkningsmängd eller befolkningstäthet, föreslå indikativa målnivåer för kommuner med olika förutsättningar. Trafikanalys redovisade uppdraget i april 2019 (rapport 2019:7). I rapporten bedömer Trafikanalys att det finns anledning att föreslå fyra indikativa målnivåer för olika kommungrupper eller sammanslagningar av kommungrupper. Trafikanalys pekar på att det finns olika förutsättningar i varje kommungrupp som gör att det är stora skillnader mellan högsta och lägsta andel gång-, cykel- och kollektivtrafik. Enligt Trafikanalys ska de indikativa mål som föreslås motsvara mål för medelvärde som ska uppnås inom respektive kommungrupp och inte ses som ett normativt värde som varje enskild kommun i gruppen bör eftersträva. Enligt Trafikanalys kommer det i varje kommungrupp att finnas både kommuner som når över det indikativa målet och kommuner som inte alls når målet. Indikativa mål kan enligt Trafikanalys vara en utgångspunkt för en lokal process att fastställa ett mål som är relevant för den enskilda kommunen.

Enligt Trafikanalys senaste uppföljning av de transportpolitiska målen (rapport 2021:6) stod gång-, cykel- och kollektivtrafik för i genomsnitt 24,8 procent av persontransportarbetet under 2019. Av detta utgjorde cykeltrafiken 2,1 procentenheter.

### *Preciseringen av miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö*

Varje miljö kvalitetsmål har preciseringar. Preciseringarna förtydligar målet och används i det löpande uppföljningsarbetet av målet. En av preciseringarna av miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö är följande: Kollektivtrafiksystem är miljöanpassade, energieffektiva och tillgängliga och det finns attraktiva, säkra och effektiva gång- och cykelvägar.

### **Pågående arbete**

I propositionen Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151) aviserade regeringen att den avser att ta fram mål för ökad cykling. Utskottet välkomnade detta (bet. 2020/21:TU16).

I oktober 2021 gav regeringen Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), där nationellt kunskapscentrum för forskning och utbildning om cykling (Cykelcentrum) ingår, i uppdrag att ta fram förslag på mål för ökad andel cykling, som ska syfta till att främja ökad cykling inom alla åldrar och socioekonomiska grupper i hela landet och ta hänsyn till cyklingens samhällsekonomiska effekter. I uppdraget ingår även att föreslå indikatorer och system för uppföljning av föreslagna mål. VTI ska vid genomförandet av uppdraget inhämta kunskaper från Trafikanalys. För att kunna bedöma de olika geografiska förutsättningar som finns för cykling ska VTI genomföra uppdraget i dialog med andra berörda aktörer inklusive kommuner och företrädare för civilsamhället. Regeringen vill främja hållbara transporter och att andelen resor som genomförs med cykel ska öka. Genom att underlätta för fler att välja att använda cykeln i stället för andra transportmedel med större miljöpåverkan kan cykel bli ett transportalternativ för ännu fler. Regeringen menar att mål för ökad cykling kan bidra till att styra utvecklingen i en positiv riktning, samtidigt som det gör det möjligt att mäta och utvärdera de insatser som görs. En utmaning med att utforma mål för ökad cykling är att geografiska och demografiska förutsättningar varierar över landet. Regeringen anser att Cykelcentrum vid VTI bör utarbeta förslag till mål som komplement till det befintliga etappmålet som, utöver cykel, också omfattar kollektivtrafik och gång. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 30 april 2022.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Motionsyrkanden om mål för cykling behandlades senast i utskottets betänkande 2020/21:TU3 Cykelfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, bl.a. med hänvisning till regeringens nationella cykelstrategi

och det nya etappmålet i miljömålssystemet om ökad andel persontransporter med bl.a. cykel. Utskottet bedömde att det vore välkommet med ytterligare precisering av målen och underströk även vikten av att följa upp målen. Riksdagen biföll utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet konstaterar inledningsvis att regeringen under senare år på olika sätt har uttalat mål för en ökad och säker cykling. Utskottet vill bl.a. peka på att regeringens nationella cykelstrategi har en ökad och säker cykling som inriktning. Utskottet välkomnar denna inriktning och anser liksom tidigare att strategin är ett viktigt verktyg i det fortsatta utvecklingsarbetet för ökad och säker cykling. Vidare vill utskottet lyfta fram att regeringen 2018 beslutade om ett nytt etappmål i miljömålssystemet som innebär att andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång ska vara minst 25 procent 2025, i riktning mot att på sikt fördubbla andelen för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Dessutom påminner utskottet om att det finns preciseringar av både de transportpolitiska målen och miljö kvalitetsmålen som handlar om cykling.

I förra årets cykelbetänkande framhöll utskottet att det vore välkommet med ytterligare precisering av målen. Utskottet underströk även vikten av att följa upp målen i syfte att uppnå en ökad och säker cykling. Mot den bakgrunden välkomnar utskottet att regeringen avser att ta fram mål för ökad cykling. Utskottet vill särskilt lyfta fram att regeringen har gett VTI i uppdrag att ta fram förslag på mål för ökad cykling och ett system för uppföljning av de mål som föreslås. Utskottet menar att detta är mycket positivt och delar regeringens bedömning att mål kan bidra till att styra utvecklingen i en positiv riktning samtidigt som preciserade mål möjliggör utvärderingar av de insatser som görs. Utskottet ser fram emot att ta del av VTI:s förslag och resultatet av regeringens fortsatta beredning av frågan om mål för cykling.

Mot denna bakgrund anser inte utskottet att det finns anledning att ta något initiativ i denna fråga och avstyrker därmed motionerna 2021/22:20 (MP) yrkande 1, 2021/22:1640 (C) yrkande 2 och 2021/22:3679 (C) yrkande 18.

## Infrastruktur för cykling

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om infrastruktur för cykling. Utskottet hänvisar bl.a. till att insatser för en ökad och säker cykling är väl beaktade när det gäller både genomförda, pågående och planerade satsningar på cykelinfrastrukturen. Utskottet betonar betydelsen av att infrastrukturen för cykling utformas både trafiksäkert och på ett sådant sätt att fler väljer att använda cykeln i stället för andra transportmedel med större miljöpåverkan.

Jämför reservation 2 (M), 3 (SD), 4 (C), 5 (V), 6 (KD), 7 (L) och 8 (MP).

### Motionerna

I kommittémotion 2021/22:3755 betonar Maria Stockhaus m.fl. (M) vikten av att stärka cyklingens status i infrastrukturplaneringen (yrkande 1). Motionärerna påminner om att riksdagen i ett tillkännagivande har uppdragit till regeringen att se över väglagen och framhåller att frågor om sammanhängande cykelstråk och god trygghet för cyklister i trafiken tenderar att bli perifera i infrastrukturdebatten. Vidare pekar motionärerna på behovet av att reformera lagstiftningen om cykelväg i direkt anslutning till väg avsedd för motortrafik (yrkande 2). Motionärerna vill öka kommunernas möjligheter att bygga cykelvägar och uppmärksammar att 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. Dessutom menar motionärerna att sammanhängande cykelstråk och snabbcykelvägar bör prioriteras (yrkande 3), liksom tryggheten för cyklister (yrkande 4). De konstaterar att viljan att cykla påverkas av tillgången till sammanhängande cykelstråk och pekar på att det sker många cykelolyckor, varför det måste vara tryggt att cykla. Regeringen bör se över hur stat och kommun gemensamt kan stärka cyklandet i denna del.

I kommittémotion 2021/22:2950 framför Patrik Jönsson m.fl. (SD) att det på anpassade vägar bör skapas säkra ytor för cyklister (yrkande 1). Motionärerna menar att det är viktigt att separera olika trafikantgrupper i så stor utsträckning som möjligt, varför alla nya vägprojekt ska innehålla separata körfält för cyklister och bilister där så är möjligt och behov finns. Ett liknande yrkande finns i kommittémotion 2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 24. Vidare framförs i kommittémotion 2021/22:2950 att cykelstråk och snabbcykelvägar bör prioriteras i utbyggnaden av cykelinfrastrukturen (yrkande 2). Motionärerna menar att cykelbanor måste ha en tydlig roll i planeringen när nya stadsdelar byggs och att de måste vara väl genomtänkta och helst inte förläggas längs hårt trafikerade vägar. Dessutom menar motionärerna att väglagen bör ses över i syfte att möjliggöra friliggande

cykelvägar (yrkande 3). De framhåller att väglagen innebär allvarliga begränsningar när det gäller anläggande av nya cykelbanor eftersom cykelvägar i direkt anslutning till befintliga bilvägar leder till att de blir mindre attraktiva att cykla på och också kan innebära att de blir längre.

I kommittémotion 2021/22:2954 yrkande 16 framför Jimmy Ståhl m.fl. (SD) att regleringsbrevet till Trafikverket bör ses över för att möjliggöra mer trafik med gång- och cykelfärjor med Färjerederiet. Motionärerna pekar på vikten av att möjliggöra sådan trafik där det är samhällsekonomiskt och miljömässigt klokt och där man inte konkurrerar med befintlig trafik.

I kommittémotion 2021/22:3679 anför Anders Åkesson m.fl. (C) att det bör byggas fler lokala och regionala cykelbanor i syfte att öka framkomligheten med cykel (yrkande 14). Motionärerna framhåller att det är viktigt att kunna transportera sig med cykel och att ökat cyklande vore bra såväl för miljön och hälsan som för att minska trängseln i våra städer. De pekar vidare på vikten av att driva frågan om en översyn av nuvarande lagstiftning avseende gång- och cykelvägar (GC-vägar) och allmänna vägar i syfte att förenkla lagstiftningen för anläggning och vidmakthållande av GC-vägar (yrkande 15). Motionärerna menar att väglagen i praktiken innebär att många viktiga infrastrukturinvesteringar i GC-vägar försvåras men betonar samtidigt att det är viktigt att markägarperspektivet tydligt finns med i en översyn så att cykelvägar inte blir en åtgärd som legitimerar en ökad expropriering. Dessutom föreslår motionärerna att regleringsbrevet till Trafikverket ska innehålla tydliga instruktioner om att ge arbetet med cykeltrafik högre prioritet (yrkande 19). Slutligen framhåller de behovet av att göra en inventering av de arbetsvägar som löper parallellt med vägar och järnvägar och som skulle kunna klassas och utnyttjas som cykelvägar (yrkande 20). Lämpligen bör, enligt motionärerna, regeringen ge Trafikverket detta i uppdrag.

I kommittémotion 2021/22:3191 yrkande 1 anför Jens Holm m.fl. (V) att regeringen bör återkomma med förslag på åtgärder som gör att cykeltrafikanternas framkomlighet alltid är lika viktig att beakta som trafiksäkerheten för bilister vid byggande av två-plus-ett-vägar. Motionärerna framhåller att staten har ett delat ansvar med kommuner att bidra till att det skapas cykelnät som knyter ihop kommuner, och Trafikverket behöver en tydligare gränsdragning för när investeringar ska göras i cykelinfrastruktur vid dragningen av två-plus-ett-vägarnas utbyggnad.

I kommittémotion 2021/22:3879 yrkande 56 anför Magnus Jacobsson m.fl. (KD) att väglagen bör ändras så att det blir möjligt för Trafikverket att anlägga friliggande cykelvägar utan krav på anslutande bilväg. Motionärerna framhåller bl.a. att kommunerna och regionerna har huvudansvaret för att bygga gång- och cykelvägar samtidigt som staten ska vara med och bidra till ett sammanhållet nät.

I kommittémotion 2021/22:3394 yrkande 51 menar Helena Gellerman m.fl. (L) att det behövs en enhetlig nationell skyltning för cykling. Motionärerna betonar att det behövs en tydlig skyltning som underlättar orienteringen för cyklisterna och att de statliga huvudmännen behöver samverka med de

kommunala huvudmännen så att skyltningen dels genomförs, dels ges en enhetlig utformning.

I kommittémotion 2021/22:4066 yrkande 25 betonar Lorentz Tovatt m.fl. (MP) vikten av att förbättra förutsättningarna för att fler ska kunna använda cykeln som transportmedel. Motionärerna pekar bl.a. på behovet av investeringar i cykelns infrastruktur, att regeringen tar fram en nationell cykelplan, inklusive förslag till ett nationellt cykelvägnät, och att Trafikverket ska kunna bygga cykelvägar i högre utsträckning än i dag.

I motion 2021/22:1557 uppmärksammar Magnus Manhammar (S) behovet av att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för att en större andel av alla bilvägar i Sverige på sikt ska ha cykelbanor. Motionären menar att regeringen bör utreda möjligheterna att planera för cykelbanor utmed alla större vägbyggen från början och att bygga till cykelbanor på de vägar där sådana saknas. Motionären nämner särskilt att två-plus-ett-vägar ofta saknar vägren och att cykelvägar har stor betydelse för turismen.

I motion 2021/22:1116 tar Ulrika Jörgensen (M) upp behovet av säkra pendlingsvägar för cykel. Motionären menar att cyklingen som transportmedel måste stärkas i infrastrukturen och pekar bl.a. på att elcyklar har skapat en ny typ av cykelpendling i högre hastigheter samtidigt som det sker en ökning av breda cyklar för transport av barn eller last.

I motion 2021/22:1640 anför Ola Johansson m.fl. (C) att Trafikverket i sitt regleringsbrev bör få ett uttalat krav att göra cykel till ett eget trafikslag (yrkande 1). Motionärerna framhåller att det skulle kunna medföra att cyklingen ges ett utrymme i den nationella potten för infrastrukturinvesteringar och att det bl.a. ges ett tydligare uppdrag till Trafikverket att sätta upp ett nationellt mål för en ökad cykelanvändning. Det statliga finansieringsansvaret för utbyggnad av vägar för cykel måste öka genom att en större andel av den statliga infrastruktursatsningen är öronmärkt till cykelvägar. Vidare anför motionärerna att det behövs riktlinjer till kommunerna från Boverket för att Sveriges städer ska utformas med en högre prioritet för cykeltrafiken (yrkande 3). Bostädernas placering i förhållande till skolor, arbetsplatser, handel, restauranger etc. bör bli föremål för sådana riktlinjer. Dessutom uppmärksammar motionärerna att hänsyn måste tas till samtliga trafikslag vid vägbyggnationer (yrkande 5). De nämner bl.a. mötesfria två-plus-ett-vägar som ibland för med sig att cyklisterna och mopedister trängs undan och framhåller att det krävs ett helhetstänk och en annan syn från planerande myndigheter. Motionärerna anför vidare att det behövs en nationell cykelplan som utgår från att det byggs cykelbanor längs med det nationella vägnätet (yrkande 6). Bland annat framhålls att cykelleder är betydelsefulla för turismen och att vardagscykling för motion varierar över landet. Dessutom pekas på behovet av åtgärder som gör det möjligt att förlägga cykelvägar på andra platser än längs det ordinarie vägnätet (yrkande 7). Motionärerna pekar på att väglagen borde likställa cykelväg med bilväg, och en modernare väglag behöver utredas varvid möjligheten till expropriering av mark undantas när en cykelväg byggs friliggande från annan infrastruktur.



Slutligen betonar motionärerna vikten av att en nationell cykelplan bör hantera de saknade länkar som uppstått i och med anläggandet av de s.k. två-plus-ett-vägarna med vajer (yrkande 8).

I motion 2021/22:3497 lyfter Kerstin Lundgren m.fl. (C) fram att det bör övervägas en statlig medfinansiering och en förhandlingsperson för en s.k. Köpenhamnsförhandling med kommunerna och regionen om en strategisk utbyggnad av regionalt sammanhängande cykelnät (yrkande 17). Motionärerna menar att det behövs en snabbare och strategisk utbyggnad av sammanhängande cykelnät i Stockholmsregionen, och regeringen bör tillsätta en förhandlingsperson och anvisa statliga medel för att i samverkan med kommuner och regioner möjliggöra bindande regionala överenskommelser för strategisk utbyggnad av sammanhängande cykelnät i Stockholm och de andra storstadslänen. Vidare föreslår motionärerna att regeringen ska ge Trafikverket i uppdrag att göra cykel till ett eget trafikslag m.m., öka takten för byggande av cykelvägar och att överväga ökade medel för anläggande av nationella cykelleder för turism (yrkande 18).

I motion 2021/22:2296 anför Lina Nordquist (L) att plats bör reserveras för cykelvägar utmed befintlig, men i ännu högre grad planerad, järnväg (yrkande 1) och att fler cykelvägar bör övervägas utmed järnväg (yrkande 2). Trafikverket behöver få en roll i detta arbete (yrkande 3). Motionären konstaterar att allmänna vägar ger möjlighet att bygga cykelväg med stöd av väglagen men att cykelbanor längs järnvägar har många fördelar som ofta glöms bort.

I motion 2021/22:2310 lyfter Nina Lundström (L) upp frågor om markåtkomst för cykelinfrastruktur samt principer för statlig finansiering (yrkande 1). Motionären konstaterar att det inte finns samma möjligheter att komma åt mark för cykelvägar utan direkt koppling till bilvägar som för allmänna vägar och framhåller att det inte är samhällsekonomiskt hållbart att hindra kostnadseffektiva cykelinfrastrukturåtgärder. Vidare lyfter motionären frågan om funktionellt samband vid anläggande av cykelinfrastruktur (yrkande 2). Hon menar att definitionen av funktionellt samband bör ses över för att underlätta anläggande av cykelinfrastruktur och att det bl.a. behövs en översyn av det statliga finansieringsansvaret för utbyggnad av cykelvägar. Dessutom lyfter motionären upp frågan om cykelinfrastruktur vid två-plus-ett-vägar (yrkande 3). Hon anser att Trafikverket bör få tydliga anvisningar om att bygga cykelvägar längs med det nationella vägnätet och att planeringen bör omfatta hanteringen av de negativa konsekvenserna som uppstår i och med anläggandet av två-plus-ett-vägar med vajer.

I motion 2021/22:20 framför Emma Berginger m.fl. (MP) att det behöver tas fram en plan för utbyggnaden av ett nationellt stomvägnät för cykel (yrkande 7). Motionärerna konstaterar att det i dag saknas många viktiga länkar i cykelinfrastrukturen mellan städer och tätorter, varför det behövs en utbyggnad av ett stomvägnät som sker samlat och med en tydlig prioriteringsordning. Vidare menar motionärerna att väglagen och anläggningslagen måste ändras för att säkerställa markåtkomst samt lämpliga

sträckningar för cykelvägar (yrkande 9). Motionärerna uppmärksammar att lagarna i dag styr så att cykelvägar utanför tätorterna i princip alltid måste läggas intill allmänna vägar för motortrafik och inte som fristående cykelvägar. Motionärerna tar dessutom upp behovet av att tydliggöra Trafikverkets ansvar för cykeltillgänglighet mellan tätorter och på landsbygden (yrkande 10). De menar att det borde vara rimligt att staten och därmed Trafikverket tar ett större ansvar på samma sätt som man tar ett större ansvar för motsvarande bilvägar. Vidare menar motionärerna att det bör ställas krav på att Trafikverket säkerställer cykeltillgänglighet i samband med om- och utbyggnad av statliga vägar (yrkande 11). Det uppmärksammas att möjligheten att cykla längs med vägen ofta försvinner när statliga vägar byggs om för ökad säkerhet för biltrafiken med mötesseparerade filer och högre hastigheter, och det görs heller inga åtgärder för att skapa tillgänglighet för cykel vid nybyggnation av statliga vägar. Motionärerna efterlyser även en ökad trafikseparering där cykeltrafik skiljs från såväl motorfordon som gångtrafik (yrkande 12). Cykeltrafik behöver i större utsträckning hanteras som ett eget trafikslag som av säkerhetsskäl helst bör separeras från biltrafik men också från gångtrafik.

I motion 2021/22:4067 yrkande 8 anför Karolina Skog (MP) att investeringarna i infrastruktur för gång och cykel behöver öka. Motionären menar att tillgången till säkra möjligheter att gå och cykla behöver förbättras, särskilt på de statliga vägarna mellan våra tätorter.

## **Bakgrund**

### *Statens, regionernas och kommunernas arbete med cykelinfrastruktur*

Trafikverket ansvarar för planeringen av det statliga vägnätet, och där ingår infrastruktur för cykel. Verket ansvarar för åtgärder i den statliga nationella cykelinfrastrukturen som är beslutad i nationell plan. Regionerna har rollen som regionala planupprättare och ansvarar för planeringen av cykelvägar längs det statliga vägnätet som inte är statliga nationella vägar. Merparten av landets cykelvägar ligger i tätorter och förvaltas av kommunerna. Kommunerna är väghållare för ca 80 procent av cykelvägnätet i Sverige.

Trafikverkets regelverk Vägars och gators utformning (VGU) anger hur gång- och cykelvägar ska utformas. Trafikverket ansvarar för att bygga nya statliga gång- och cykelvägar, och när en väg är klar upphandlas entreprenörer som sköter underhållet. Trafikverket ansvarar för drift och underhåll och för att åtgärder som är beslutade i nationell plan och länsplaner blir genomförda. Trafikverket ansvarar för gång- och cykelvägar utmed statliga vägar, t.ex. delar av turiststråk och cykelleder som anlagts för pendling mellan orter. Kommunerna ansvarar för åtgärder längs kommunala vägar och gator. Trafikverket tar fram planeringsunderlag och standarder för att skapa förutsättningar för en jämn och hög kvalitet på cykelinfrastrukturen, även på det vägnät där Trafikverket inte är väghållare. Verket uppger att man har en viktig roll i att se till att det finns goda förutsättningar för kommuner att

förbättra sin infrastruktur för cykel. Trafikverket samarbetar även med kommunala väghållare genom Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) och har tillsammans med dessa tagit fram rekommendationer för olika utformningar av cykelinfrastruktur. Trafikverket är dessutom forskningsfinansierad.

Nationella cykelrådet är ett samverkansforum för det nationella arbetet för en ökad och säker cykling som leds av Trafikverket. Utöver Trafikverket ingår Boverket, Cykelcentrum, Cykelfrämjandet, Folkhälsomyndigheten, Göteborgs Stad, Linköpings kommun, Naturvårdsverket, representanter från nätverket KOMEXP, Svensk cykling, SKR, Transportstyrelsen samt VTI.

### *Planering av infrastruktur för cykling*

#### **Planeringsprocessen för cykel- och övrig transportinfrastruktur**

Planeringsprocessen för transportinfrastruktur i Sverige följer den struktur som riksdagen beslutade om med anledning av regeringens förslag i propositionen Planeringssystem för transportinfrastruktur (prop. 2011/12:118, bet. 2011/12:TU13, rskr. 2011/12:257). Planeringen av åtgärder i transportinfrastrukturen genomförs i två steg. I det första steget, inriktningsplaneringen, utreds mål, ekonomiska ramar och inriktning för den kommande planeringsperioden. Analysen ligger till grund för den infrastrukturproposition som regeringen presenterar med förslag till planeringsram och inriktning för den aktuella planperioden. När riksdagen har fattat beslut med anledning av propositionen följer det andra steget, åtgärdsplaneringen. Trafikverket och planeringsorgan på regional nivå upprättar i detta skede konkreta förslag till nya åtgärdsplaner.

I maj 2018 fattade regeringen beslut om en nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för planperioden 2018–2029. Arbetet med att ta fram en ny nationell plan för planperioden 2022–2033 pågår för närvarande. I oktober 2020 redovisade Trafikverket inriktningsunderlaget för planperioden 2022–2033. Regeringens proposition Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151) överlämnades till riksdagen i april 2021 och beslutades av riksdagen i juni 2021 (2020/21:TU16, rskr. 2020/21:409). I juni gav regeringen Trafikverket ett direktiv att ta fram ett planförslag, och den 30 november 2021 lämnade Trafikverket sitt förslag till nationell transportinfrastrukturplan 2022–2033. Regeringens beslut om ny nationell plan planeras till 2022. Regeringen har aviserat att en skrivelse om den nationella planen för transportinfrastrukturen 2022–2033 kommer att lämnas till riksdagen i juni 2022.

#### **Cykelns status i infrastrukturplaneringen**

Trafikslagen indelas i följande fem delar: vägtrafik, spårbunden trafik (eller bantrafik), luftfart, sjöfart samt inre vattenvägar (inre vattenvägar särskiljs ofta, men inte alltid, från sjöfart). Cykel – liksom t.ex. bil – betraktas som ett

fordon inom trafikslaget vägtrafik. Ett annat begrepp är transportslag, som indelas i följande två delar: persontransporter och godstransporter.

I oktober 2012 lämnade Cyklingsutredningen sitt betänkande Ökad och säkrare cykling – en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv (SOU 2012:70). Den särskilda utredaren konstaterade bl.a. att cyklingens intressen i huvudsak kan tillgodoses inom ramen för gällande planeringsprocesser och att det som krävs är incitament för att planeringsprocesserna ska tillämpas på ett sådant sätt att cyklingen beaktas. Utredaren menade att det behövs ytterligare ekonomiska satsningar på cykling och en ökad politisk prioritering av cyklingsfrågan nationellt, regionalt och lokalt. Utredaren menade att för detta krävs det att cykling ses som ett eget transportsätt inom trafikslaget väg, men att det liksom övriga transportsätt hanteras utifrån sina egna förutsättningar.

I Trafikverkets förslag till ny nationell transportinfrastrukturplan för perioden 2022–2033 föreslås åtgärder för att underhålla, bygga ut och utveckla den svenska transportinfrastrukturen de kommande tolv åren. Ambitionen är att höja drift- och underhållsstandarden på cykelstråk där det ger stor samhällsnytta. Inom ramarna för drift och underhåll av väg disponeras medel för det statliga vägnätet inklusive bl.a. tillhörande gång- och cykelvägar. Medel för drift och underhåll av det statliga vägnätet (inklusive bidrag till enskilda vägar) uppgår till totalt 197 miljarder kronor under planperioden. När det gäller vägar i storstadsområden uppger Trafikverket att underhåll av cykelvägar för att bidra till ett ökat aktivt resande är en av de viktiga prioriteringarna. Trafikverket uppger vidare att det finns en ambition att höja drift- och underhållsstandarden på begränsade delar av cykelvägnätet för att bidra till ökad cykling. Satsningen kommer att ske på delar där det är samhällsekonomiskt lönsamt med en standardhöjning och i vissa fall i samband med andra satsningar på cykelvägar, såsom förbättringar och nybyggnation. Trafikverket framför att behovet av förbättringar av underhållet av cykelvägar främst gäller vintertid. Exempel på frekvent använda cykelvägar är i anslutning till storstäder och på universitets- och högskoleorter. Vidare ingår förbättrad cykelinfrastruktur i flera av väginvesteringarna. I Trafikverkets förslag redovisas ett antal investeringar i cykelbanor. Trafikverket bedömer att investeringar i cykelbanor och ökade krav på att tillgodose cykeltrafikens behov vid nybyggnation – tillsammans med en ökning av cykelåtgärder inom trimning och vidmakthållande samt åtgärder inom ramen för stadsmiljöavtal – har en positiv påverkan på ett aktivt resande.

### *Resurser till cykelinfrastrukturen*

#### **Insatser för ökad cykling**

I regeringens skrivelse Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029 (skr. 2017/18:278) anges att regeringen vill främja cykling. Regeringen informerar om att den nationella planen innehåller många större väginvesteringar som inkluderar åtgärder för cyklisterna och att det inom trimnings- och miljöåtgärderna görs särskilda satsningar på cykelbanor och

vägar utmed det allmänna vägnätet som förbättrar möjligheten till arbetspendling i större tätortsregioner samt andra typer av åtgärder för att öka cyklisters säkerhet och tillgänglighet, t.ex. cykelportar och parkering. Regeringen informerar om att åtgärder som omfattas av storstadsförhandlingarna, som en del av Sverigeförhandlingen, också ger nya möjligheter och förutsättningar att verka för hållbara stadsmiljöer genom åtgärder för bl.a. kollektivtrafik och cykel. Skrivelsen behandlades av trafikutskottet under våren 2019 (bet. 2018/19:TU5).

I förslaget till nationell plan för perioden 2018–2029 föreslog Trafikverket att ca 1,5 miljarder kronor skulle satsas på cykelvägar längs nationella vägar inom ramen för trimnings- och miljöåtgärder, framför allt cykelvägar som förbättrar möjligheten till arbetspendling i större tätortsregioner.

Regeringen har framfört att i takt med att satsningarna för ökad cykling genomförs, cykelinfrastrukturen förbättras och cykelnätet utvecklas skapas förutsättningar för att öka cykelns attraktivitet, vilket bidrar till ökad cykling. Efter förslag i budgetpropositionen för 2021 anslogs över 650 miljoner kronor till insatser för ökad cykling (prop. 2020/21:1 utg.omr. 22, bet. 2020/21:TU1, rskr. 2020/21:131). Satsningen innefattar både en förstärkning av statens cykelinfrastruktur och möjligheter för kommuner att öka cykelinvesteringar genom stadsmiljöavtalen. Vidare har det getts extra stöd till de delar av civilsamhället som arbetar med cykelfrågor. I budgetpropositionen för 2022 (prop. 2021/22:1 utg.omr. 22) informerade regeringen bl.a. om att det under 2020 byggdes 56 kilometer ny statlig cykelväg och 21 nya planskilda korsningar för gång och cykel, varav cirka hälften med medel från nationell plan.

### **Cykelpotten**

Regeringen ser behov av utökade satsningar på cykelåtgärder i hela landet och avser att ta fram mål för ökad cykling, vilket angavs i juni 2021 i uppdraget till Trafikverket att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen (regeringsbeslut 2021-06-23). Regeringen uppgav även att den avser att fördela medel till en särskild cykelpott för åtgärder utöver de som finansieras inom ramen för namngivna objekt. Av uppdraget framgår att Trafikverket inom ramen för trimnings- och miljöåtgärder därför bör föreslå en särskild pott till cykelåtgärder längs statliga allmänna vägar. Trafikverket ska också föreslå hur medlen kan fördelas till samfinansiering av cykelåtgärder på de statliga vägar som ingår i länsplanerna.

I Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 finns en särskild pott till cykelåtgärder längs statliga vägar. Under planperioden kommer Trafikverket att fokusera på åtgärder som skapar goda förutsättningar för barns resor till och från skola, pendling till arbete och studier och till andra viktiga målpunkter som närservice och fritidsaktiviteter. En del av denna pott föreslås gå till samfinansiering av länsplanernas renodlade cykelåtgärder, både namngivna åtgärder och trimningsåtgärder, längs statliga allmänna vägar. Trafikverket föreslår också att

länsplaneupprättarna med minst motsvarande summa som de får i samfinansiering, ska planera och genomföra åtgärder på det regionala vägnätet som bidrar till ökad och säker cykling. Det uppskattade åtgärdsbehovet för ökad och säker cykling (cykelpotten) är enligt Trafikverket inte möjligt att ange eftersom behovet på de regionala vägarna inte har sammanställts.

För att främja ökad och säker cykling i hela landet föreslår Trafikverket att det under perioden 2022–2027 avsätts 600 miljoner kronor till samfinansiering av länsplanernas renodlade cykelåtgärder, både namngivna åtgärder och trimningsåtgärder, längs statliga allmänna vägar. Samfinansieringen kan vara högst 50 procent av statens åtgärdskostnad i länsplanen. Trafikverket föreslår att medel till samfinansiering fördelas procentuellt lika till de regionala planerna utifrån cykelåtgärder i beslutade länsplaner. Trafikverket föreslår också att länsplaneupprättarna ska planera och genomföra åtgärder på det regionala vägnätet med minst motsvarande summa som de får i samfinansiering – åtgärder som bidrar till ökad och säker cykling.

### **Stadsmiljöavtalen**

För att främja hållbara stadsmiljöer får Trafikverket enligt förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer ge stöd till kommuner och regioner för åtgärder i städer som leder till ökad andel persontransporter med kollektivtrafik eller cykeltrafik, eller till hållbara godstransportlösningar. Åtgärderna ska leda till energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser och bidra till att miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö nås. Stödet bör särskilt främja innovativa, kapacitetsstarka och resurseffektiva lösningar för kollektivtrafik, cykeltrafik eller godstransporter. Under perioden 2015–2021 har 117 stadsmiljöavtal tecknats i åtta ordinarie utlysningar. Från och med 2017 kan stöd även beviljas för cykelåtgärder. Beslutat stöd 2015–2021 uppgår till 5,7 miljarder kronor, varav 1,2 miljarder kronor är till cykelåtgärder och 1,1 miljarder kronor till kombinerade kollektivtrafik- och cykelåtgärder.

Trafikverket uppger att sedan starten har nästan var tredje kommun eller region beviljats stadsmiljöavtal. Det finns 1 miljard kronor att ansöka om per år fram till 2029. Under åren 2021–2022 görs också en extra statlig satsning på cykelåtgärder. Förstärkningen är 300 miljoner kronor 2021 och 200 miljoner kronor 2022. Under förra året beviljade Trafikverket 43 ansökningar och 280 miljoner kronor i särskilt cykelstöd till 39 kommuner och regioner för 65 kilometer gång- och cykelbanor samt cykelgarage och cykelparkering. Totalt i de tre utlysningarna av stöd till cykling som genomförts har 51 ansökningar med 45 kommuner och regioner beviljats stöd för 72 kilometer gång- och cykelväg samt cykelgarage och cykelparkeringar med ett belopp om 309 miljoner kronor. De kommuner som får stöd genomför också motprestationer, egna åtgärder som bidrar till ökad effekt av satsningen. Enligt Trafikverket kan det handla om s.k. mobility management-kampanjer, utformning av gator i staden anpassade för gående, cyklister och kollektivtrafik eller hastighetsanpassningar. Som exempel på insatser under

förra året kan nämnas att Trafikverket i mars 2021 gav 205 miljoner kronor till cykelåtgärder i 26 kommuner, bl.a. till Nybro kommun för att utveckla cykelnätet i staden, framför allt i kommunens största bostadsområde som har en relativt ung medelålder och en förhållandevis stor andel nyanlända. I oktober 2021 gav Trafikverket 75 miljoner kronor till 17 kommuner och regioner för förbättringar av lokala cykelnät. I februari 2022 beviljades stöd på totalt 29 miljoner kronor till åtta kommuner.

Regeringen angav i uppdraget till Trafikverket att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen att stadsmiljöavtalen behöver utvecklas och effektiviseras för att bl.a. främja alternativ till bil i städerna samt för att andelen som reser med cykel ska öka (regeringsbeslut 2021-06-23). Det finns enligt regeringen en stor och till viss del ojämn spridning över landet av hur mycket medel som hittills har beviljats för stadsmiljöavtal till olika kommuner. Fördelningen beror i huvudsak på att antalet ansökningar om medel skiljer sig åt mellan kommuner och regioner. Trafikverket bör dock enligt uppdraget eftersträva att medel från stadsmiljöavtalen fördelas mer jämnt över landet. Trafikverket ska med utgångspunkt i ovan föreslå och motivera hur stor del av utvecklingsramen som under planperioden bör avsättas till satsningar på stadsmiljöavtalen.

I Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 finns cykelåtgärder inom ramen för storstadsöverenskommelserna och stadsmiljöavtalen.

### **Arbetet med cykelstråk m.m.**

Regeringen presenterade våren 2017 en nationell cykelstrategi där fem insatsområden pekades ut för det fortsatta arbetet. Regeringen understryker för det insatsområde som avser att främja en mer funktionell och användarvänlig infrastruktur bl.a. att cykeln ska vara ett attraktivt transportsätt och att det är viktigt att cykelvägnätet hänger samman både lokalt och regionalt samt är kopplat till olika målpunkter i samhället. Ett sammanhängande och välskyttat cykelvägnät med så enhetlig standard som möjligt framhålls som en viktig faktor. I strategin pekar regeringen på att det handlar om såväl att förbättra befintlig infrastruktur som att skapa nya cykelförbindelser. Cykelinfrastrukturen behöver enligt regeringen också klara av en större mångfald av cyklist, och regeringen vill därför se demonstrationsprojekt som syftar till ökad och säkrare cykling. Regeringen anger att cykelvägnätet behöver utformas så att det blir både attraktivt och trafiksäkert med god framkomlighet och att det ska vara tillgängligt och lätt att använda för olika grupper av medborgare. Regeringen framhåller att förbättringar i driften och underhållet av cykelvägnätet har betydelse för att fler ska cykla och för att öka trafiksäkerheten. Utformningen och underhållet av infrastrukturen ska enligt regeringen anpassas efter cyklisternas behov.

I den nationella cykelstrategin pekar regeringen på att de snabba cykelstråken ska erbjuda god tillgänglighet, säkerhet och framkomlighet och att man kan se ökade satsningar inom området, både i lokala och i regionala

sammanhang. Med snabba cykelstråk avses längre stråk som förbinder städer, större tätorter eller olika stadsdelar med varandra och där olika grupper av cyklister ska kunna ta sig fram snabbt, smidigt och bekvämt året runt. Vidare ska de snabba cykelstråken både förbättra för dem som redan cyklar i form av kortare restid och ökad trafiksäkerhet och få fler att börja cykla. Regeringen vill främja fler pendlingsresor på cykel och den pekar på att snabba cykelstråk är en åtgärd som kan ge positiva effekter för ökat arbetspendlande. De snabba cykelstråken är särskilt viktiga på längre sträckor där restidsvinsterna kan vara stora, och det är därför angeläget att viktiga stråk för arbetspendling pekas ut och prioriteras i det fortsatta arbetet med regionala cykelplaner. I den nationella cykelstrategin framhålls det att cykelinfrastrukturen behöver klara en större mångfald av cyklister, t.ex. att fler och snabbare cyklister behöver samsas på ytor med fritidscyklister, motionärer, nya cykelfordon samt fotgängare. Det kan därför finnas behov av separering på olika delar av cykelvägnätet och andra lösningar i de fall separering inte är möjligt.

I skrivelsen Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029 (skr. 2017/18:278) redogör regeringen som tidigare nämnts för att den vill främja cykling, att den nationella planen för transportinfrastrukturen 2018–2029 innehåller många större väginvesteringar som inkluderar åtgärder för cyklister och att det inom de s.k. trimnings- och miljöåtgärderna görs särskilda satsningar på cykelbanor och vägar utmed det allmänna vägnätet som förbättrar möjligheten till arbetspendling i större tätortsregioner. Satsningarna i den nu gällande nationella planen innebär att Trafikverket kan vidta åtgärder för att möjliggöra pendling med cykel inom eller mellan ett fyrtiotal större tätorter och skapa sammanhängande stråk. Inom ramen för trimnings- och miljöåtgärder satsas ca 1,5 miljarder kronor på cykelvägar längs nationella vägar.

I Trafikverkets förslag till en ny nationell transportinfrastrukturplan för perioden 2022–2033 är ambitionen att höja drift- och underhållsstandarden på cykelstråk där det ger stor samhällsnytta. I förslaget ingår bl.a. förbättrad cykelinfrastruktur i flera av väginvesteringarna. I Trafikverkets förslag redovisas ett antal investeringar i cykelbanor. Trafikverket bedömer att investeringar i cykelbanor och ökade krav på att tillgodose cykeltrafikens behov vid nybyggnation har en positiv påverkan på ett aktivt resande.

Cykelcentrum vid Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) ska bygga upp ökad kunskap om cykling. I maj 2019 initierades där en utvärdering av åtgärder på cykelstråk och effekter på flöden och resmönster, vilken kommer att pågå t.o.m. december 2023. Syftet med projektet är dels att utvärdera effekten av de förbättrings- och uppmuntransåtgärder som Region Skåne planerar att genomföra på cykelstråk under projektets gång, dels att ta fram en metod som regioner och kommuner själva kan använda för att mäta, analysera och utvärdera cykling på cykelstråk. Av projektbeskrivningen framgår att det behövs åtgärder för att öka cyklingens attraktivitet och att detta bl.a. kan göras genom att skapa sammanhållna cykelstråk där cyklisters framkomlighet prioriteras. Vidare konstateras att Region Skåne arbetar för att



förbättra pendlingsstråk med cykel till de större städerna och att även många kommuner i andra delar av landet arbetar med cykelstråk.

Boverket betonar att för att få till ett sammanhängande regionalt cykelstråk är en framgångsfaktor att en tidig dialog förs med involverade parter. Boverket menar att regionen oftast kan vara den sammanhållande parten som ser till att berörda parter träffas och diskuterar fram en gemensam målbild. Den kan också hjälpa till att undvika segdragna konflikter om markägandet och dragning av cykelleder. Boverket konstaterade i en rapport från 2018 att en region även har gjort analyser för att underlätta kommunernas planering för cykel. Samverkan mellan parter i ett tidigt skede underlättar planering utifrån ett hela resan-perspektiv.

Det finns exempel på snabba cykelstråk i olika kommuner och regioner. I t.ex. Uppsala kommun finns fyra snabbcykelleder, dvs. cykelvägar där kommunen satsar extra mycket på att det ska vara smidigt och enkelt att ta sig fram. Det handlar bl.a. om att dessa ska vara breda, ha bra underlag och belysning samt en tydlig separering mellan cyklisterna och fotgängarna. Vidare ska snabbcykellederna vara prioriterade vid snöröjning, halkbekämpning och skötsel samt ha upphöjda trafikorsningar på vissa platser.

### *Cykelvägar längs vägar och järnvägar*

#### **Gällande rätt**

Väglagen (1971:948) gäller allmänna vägar. En allmän väg är enligt lagen, förutom väg som anläggs enligt väglagen eller förändras till allmän, sådan för allmän samfärdsl upplåten väg som av ålder ansetts som allmän eller enligt äldre bestämmelser anlagts som eller förändrats till allmän och som hålls av staten eller en kommun. Till vägen hör vägbanan och övriga väganordningar. Vägområdet utgörs av den mark eller det utrymme som har tagits i anspråk för väganordningen.

Väghållning omfattar byggande av väg och drift av väg. Med byggande av väg avses att anlägga en ny väg och att bygga om en väg. En ny väg får anläggas om vägen behövs för allmän samfärdsl eller på något annat sätt kan antas få synnerlig betydelse för det allmänna. När en väg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med vägen uppnås med minsta intrång och besvär utan oskäligen kostnad. Den som avser att bygga en väg ska upprätta en vägplan. En väg ska hållas i ett skick som är tillfredsställande för samfärdsln genom underhåll, reparation och andra åtgärder.

Vägrätt innefattar rätt för väghållaren att nyttja mark eller annat utrymme som behövs för en väg, trots den rätt som någon annan kan ha till fastigheten. Vägrätt uppkommer bl.a. genom att väghållaren tar mark eller annat utrymme för en väg i anspråk med stöd av en vägplan eller en skriftlig överenskommelse.

### Trafikverkets utredning 2017

Trafikverket har i en promemoria från januari 2017, Utredning om allmänna cykelvägar (TRV 2014/54842), betonat att det framgår av väglagen att en allmän väg ska vara till för allmän samfärdsel. Enligt Trafikverket har det med allmän samfärdsel historiskt sett alltid avsetts i första hand motortrafik, eftersom det var den typ av trafik som kunde sägas vara ”interregional”. Gång- och cykeltrafik ansågs däremot vara av främst lokalt intresse. Trafikverket uppger vidare att man bl.a. i förarbetena till 1971 års väglag för ett resonemang om krav på ett s.k. funktionellt samband mellan en väg och en cykelväg, dvs. att cykelvägen bör ligga nära vägen. Trafikverket konstaterar att det fortfarande krävs ett funktionellt samband med en allmän väg för att Trafikverket ska kunna bygga en allmän väg i form av en friliggande cykelväg. Utan det funktionella sambandet är inte kravet på allmän samfärdsel (vilket en allmän väg ska vara till för) uppfyllt.

Av Trafikverkets promemoria framgår vidare att vägrätt är en speciell form av nyttjanderätt som endast en allmän väghållare, dvs. Trafikverket eller en kommun, kan erhålla. Vägrätt avser mark som permanent behöver tas i anspråk för en väg vid byggande eller vid förändring från enskild väg till allmän. Vägrätt innebär enligt väglagen att väghållaren har befogenhet att nyttja marken och att bestämma över dess användning under den tid vägrätten består. Detta gäller oberoende av den rätt andra har till fastigheten (ägare eller nyttjanderättshavare). Inskränkningar i väghållarens rätt att nyttja marken kan göras i vägplaner och beslut om förändring av enskild väg till allmän. I promemorian konstateras bl.a. att väglagens regler om vägrätt i praktiken är de enda som kan tillförsäkra staten en permanent rätt till den mark som behövs för en cykelväg. En planeringsprocess enligt väglagen är dessutom enligt Trafikverket den enda möjligheten att ge medborgarna den demokratiska rätten att påverka.

Trafikverket lyfter även fram att det är viktigt att väghållaren har klart för sig vilken typ av väg (allmän, enskild eller gata) cykelvägen utgör eftersom väghållaren har ett ansvar för att trafiken regleras på ett säkert sätt. Såväl mandatet att utfärda föreskrifter med stöd av trafikförordningen som det s.k. utmärkningsansvaret enligt vägmärkesförordningen varierar nämligen mellan de olika vägtyperna. I promemorian framförs att det för Trafikverkets del därför är viktigt att verket bara bygger cykelvägar i form av allmänna vägar. Verkets möjligheter att påverka trafikregleringen och reglera trafiken blir i andra fall oklara.

Trafikverket konstaterar i sin promemoria från 2017 att det tycks finnas ett behov av förändringar. I promemorian pekas på två olika möjligheter, vilka föreslås utredas:

- a. Uppfattningen att en cykelväg måste ha ett funktionellt samband med en allmän väg har inte kommit till uttryck i lagstiftningen utan i förarbetsuttalanden om begreppet allmän samfärdsel. Därmed borde det räcka med att regeringen och riksdagen på något sätt uttrycker att man i

dag kan tolka begreppet allmän samfärdslinje annorlunda för att Trafikverket och kommunerna ska kunna frånga om den tidigare uppfattningen.

- b. Alternativt skulle man i väglagen kunna förtydliga begreppet allmän samfärdslinje, så att det framgår direkt av lagen att en allmän väg kan tillgodose endast cykel- och/eller gångtrafik.

### **Trafikverkets utredning 2019**

Trafikverket har vidare i en rapport från november 2019 (rapport 2019:180) konstaterat att det sedan 1970-talet pågår en diskussion om markåtkomst samt om hur cykelvägar utanför tätbebyggt (detaljplanlagt) område ska finansieras och byggas. Generellt ansvarar Trafikverket för cykelvägar längs nationella vägar, medan respektive länsstyrelse eller region prioriterar cykelvägar i framför allt länsplanerna. Kommuner svarar främst för cykelvägar inom detaljplanlagt område.

I rapporten konstateras att det är väglagen som reglerar allmänna vägars byggande, vägrätt, drift m.m. Cykelvägar utan direkt koppling till bilväg betecknas inte som vägar enligt väglagens definition. Trafikverket konstaterar att bestämmelsen för cykelinfrastruktur därmed inte är densamma som för allmän väg. Det innebär exempelvis att det enligt Trafikverket är svårt att med väglagens vägrätt nyttja mark för en cykelväg, och det finns inte samma expropriationsmöjlighet som för allmänna vägar. Trafikverket konstaterar att det genom åren har diskuterats om och hur markåtkomst kan lösas för cykelinfrastruktur. I den revidering av en intern riktlinje för cykel (TDOK 2017:0496) som genomfördes under 2018 försökte Trafikverket tydliggöra möjligheten att finansiera cykelvägar längs regionala och nationella vägar. I riktlinjen lades det fast en princip för åtgärder som omfattar cykelvägar på det statliga vägnätet. Den innebär bl.a. att kommuner bekostar cykelvägar där de är väghållare men att det finns möjligheter för dem att söka statlig medfinansiering. När det gäller cykelvägar längs regionalt vägnät (med tydligt funktionellt samband) bekostar den regionala planen projektering och produktion av cykelvägar. När det gäller cykelvägar längs nationellt vägnät som inte är motorväg bekostar den nationella planen projektering och produktion av cykelvägar i direkt anslutning till nationellt stamvägnät (tydligt funktionellt samband) i det fall behov av cykelväg finns. När det gäller cykelvägar längs nationellt vägnät som är motorväg eller annan väg med förbud för gång- och cykeltrafik ska inom tätbebyggda områden en cykelväg i första hand knytas till kommunalt eller angränsande regionalt vägnät. På landsbygden ska cykelvägar i första hand knytas till angränsande regionalt vägnät (finansieras enligt regional plan).

Sammanfattningsvis konstaterar Trafikverket att det inte finns samma expropriationsmöjlighet för cykelvägar som för allmänna vägar. Det krävs antingen en lagändring eller en annan tolkning av väglagen där begreppet allmän samfärdslinje även kan gälla enbart gång- och/eller cykeltrafik. När det gäller finansiering av cykelvägar kan den ske via nationell plan och/eller länsplan med kravet att cykelvägen ska ligga nära allmän väg (funktionellt

samband). Enligt Trafikverket behövs dock en ändring av tolkningen av funktionellt samband för att få använda statliga medel utanför vägrummet.

### **Trafikverkets inriktningsunderlag 2020**

Trafikverket har i sitt inriktningsunderlag (rapport 2020:186) inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen konstaterat att flera regioner (länsplaneupprättare) i sina underlag till Trafikverket efterfrågar en förenklad och mer effektiv planprocess för mindre åtgärder, och de beskriver t.ex. att planprocessen i vissa fall kostar mer än själva byggandet. Det efterfrågas en utredning från Trafikverket av mer kostnadseffektiva åtgärder inom framför allt gång- och cykeltrafik. I underlaget konstateras att ett antal regioner efterfrågar ett förenklat regelverk för byggande av statliga cykelvägar. Att förenkla planeringsprocessen för mindre åtgärder samt att modernisera väglagen för att underlätta byggande av cykelvägar är ytterligare exempel på förslag från regionerna. Bland annat föreslås ett förtydligande i Trafikverkets planeringsdirektiv samt i väglagen av att begreppet allmän samfärdsel ska innefatta cykelvägar. Dessutom föreslås att begreppet funktionellt samband omdefinieras i väglagen så att cyklisternas behov prioriteras före kravet på närhet till statlig väg. I inriktningsunderlaget framför Trafikverket att man delar bilden att tid och kostnad för planering av mindre åtgärder kan förbättras samt att mer kostnadseffektiva åtgärder behöver fortsätta att utvecklas. Tillämpningen av planprocessen behöver anpassas bättre till mindre åtgärder, vilket uppges ligga inom Trafikverkets mandat, men behöver enligt Trafikverket ske i nära samarbete med länsstyrelserna, med tanke på deras krav på underlag i planläggningen. När det gäller mer kostnadseffektiv utformning av exempelvis gång- och cykelbanor uppges även det falla inom Trafikverkets mandat. I inriktningsunderlaget uppges att en eventuell revidering av väglagen dock är en betydligt större fråga som Trafikverket anser bör analyseras och hanteras i särskild ordning.

### **Trafikverkets redovisning av regeringsuppdraget om markåtkomst 2021**

I regeringens beslut från den 31 maj 2018 om fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 anges att Trafikverket ska utreda om, och i så fall hur, frågan om markåtkomst är ett hinder för tillkomsten av cykelvägar eller i genomförandet av regionala cykelplaner och vid behov lämna förslag till regeländringar (N2018/03462/TIF m.fl.). Vidare anges att SKR bör involveras i arbetet och att den nuvarande indelningen av väghållaransvaret ska beaktas och kvarstå oförändrad.

I januari 2021 redovisade Trafikverket regeringsuppdraget i rapporten Utgör markåtkomst ett hinder för tillkomsten av cykelvägar? (TRV 2021/3614). Trafikverkets samlade bedömning är att svårigheter att få åtkomst till mark ofta upplevs som ett hinder för framkomligheten i cykelprojekten. I de flesta fall kunde dock frågan ha lösts genom att kommunen tagit fram en detaljplan i enlighet med plan- och bygglagens regler då det i många fall inte

är en brist som Trafikverket har ansvar för att lösa. Kommuner ansvarar för planering, byggande och drift av det kommunala gatunätet och det allmänna vägnätet inom kommunala väghållningsområden.

I rapporten konstaterar Trafikverket att det finns en uttalad önskan att staten ska ta ett större helhetsansvar för cykel frågan inklusive finansiering. Något sådant ansvar har inte ålagts Trafikverket. Den nationella cykelstrategin innebär att väghållaransvaret för cykelvägar är delat mellan staten, kommunerna och enskilda väghållare samt att samtliga aktörer måste verka för att förbättra förutsättningarna för att cykel väljs som färdmedel.

Slutligen konstaterar Trafikverket att det av väglagen framgår att en allmän väg ska vara till för allmän samfärdsel och att det finns möjlighet att bygga cykelväg med stöd av väglagen. Detta gäller om cykelvägen ligger i nära anslutning till vägen eller det finns ett påtagligt funktionellt samband med vägen, samt om cykelvägen byggs i syfte att avlasta vägen från cykeltrafik. Vad som avses med "påtagligt funktionellt samband" är dock enligt Trafikverket inte alldeles tydligt, men eftersom cykelbanan ska vara en väganordning till den befintliga vägen, är tolkningen att avståndet mellan dem inte kan vara alltför stort.

### **Riksdagens tillkännagivande 2021**

I januari 2021 beslutade riksdagen om ett tillkännagivande till regeringen om att den bör återkomma med förslag som gör det möjligt att anlägga friliggande cykelvägar utan krav på direkt anslutning till vägar avsedda för motortrafik (bet. 2020/21:TU3, rskr. 2020/21:162). Utskottet menade bl.a. att myndigheternas tolkning av väglagen, nämligen att en gång- och cykelväg endast får byggas om den är i anslutning till allmän väg, är ett hinder för ökad cykling. Det bör därför i en översyn undersökas om väglagen behöver ändras för att förtydliga begreppet allmän samfärdsel eller om en omtolkning kan göras utan att väglagen behöver ändras för att Trafikverket och kommunerna ska kunna frånga den tidigare uppfattningen. Utskottet menade att regeringen skyndsamt bör se över lagstiftningen med syftet att det bör bli tydligt att gång- och cykelvägar ska kunna byggas separat.

Enligt uppgift från Regeringskansliet pågår beredningen av riksdagens tillkännagivande och Trafikverkets rapport från 2021.

### **Cykelvägar längs järnväg**

Trafikverket uppger i den ovannämnda utredningen om allmänna cykelvägar från januari 2017 att för järnvägar förvärvas den mark man behöver disponera med äganderätt. Markområdena för järnväg fastighetsbildas, och staten blir genom Trafikverket lagfaren ägare till dessa fastigheter. Trafikverket kan i och med att man äger en fastighet även erhålla servitut i de fall man behöver nyttja någon annans fastighet i ett visst avseende, t.ex. för en serviceväg. Trafikverket uppger att servitutet endast får nyttjas för det ändamål som anges vid bildandet, dvs. vid beslut i lantmäteriförrättningen. Är ett servitut bildat för exempelvis väg för Trafikverkets servicefordon kan inte Trafikverket i sin

tur upplåta marken för cykeltrafik. Trafikverket menar att det strider mot ändamålet med servitutet men konstaterar samtidigt att det faktum att personer kanske cyklar på vägen ändå, med stöd av allemansrätten, är en annan sak och inget Trafikverket kan styra över. Alla servitut för Trafikverkets järnvägsfastigheter bildas numera vid lantmåteriförrättning med stöd av järnvägsplanen, där servitutet är med i planen och behovet av det prövas vid fastställelsen.

Den som avser att bygga en järnväg ska upprätta en järnvägsplan. Enligt 2 kap. 19 § lagen (1995:1649) om byggande av järnväg finns en möjlighet att parallellt både ta fram och pröva en vägplan respektive en järnvägsplan, vilket innebär att den serviceväg som byggs med stöd av järnvägsplanen samtidigt skulle kunna fastställas som ”allmän cykelväg” i vägplanen. Samtidigt noterar Trafikverket i sin utredning från 2017 att det med dagens regelverk inte är möjligt att fastställa allmänna vägar avsedda enbart för cykeltrafik. I lagen finns även en möjlighet att i en ”ren” järnvägsplan reglera även byggande av allmän väg. Förutsättningen är dock att den allmänna vägen ”behövs på grund av det järnvägsprojekt” som järnvägsplanen avser reglera. Trafikverket konstaterar att så inte är fallet med en cykelväg.

Trafikverkets slutsats är att väglagens regler om vägrätt i praktiken är de enda som kan tillförsäkra staten en permanent rätt till den mark som behövs för en cykelväg. Det betyder enligt Trafikverket att det i praktiken är omöjligt att först anlägga en tillfällig byggväg för en järnväg med stöd av en järnvägsplan, och sedan nyttja den som cykelväg med stöd av en nyttjanderätt – även om fastighetsägaren skulle samtycka.

### *Cyclistperspektiv vid mittseparering och utbyggnad av två-plus-ett-vägar*

I en VTI-rapport från 2015 om konsekvenser av två-plus-ett-vägar uppmärksammas bl.a. att cykling på mittseparerade vägar allmänt bedöms som riskfylld.

Regeringen har i skrivelsen Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029 angett att möjligheten att minska barriäreffekter och att underlätta för gång- och cykeltrafikanter i samband med möttesepareringsåtgärder bör övervägas i reserelationer där det kan anses vara motiverat (skr. 2017/18:278).

### *Skytning för cykling och cykelleder för turister*

Det finns två typer av skytning som regleras i vägmärkesförordningen. Den ena gäller utmärkning av trafikregler och hur man som trafikant ska bete sig, medan den andra gäller lokaliseringmärken för vägvisning, dvs. hur man hittar. Sedan lång tid finns ett system för vägvisning för gång-, cykel- och mopedtrafik. Systemet är tänkt att vara enhetligt och se likadant ut oavsett vilken väg lokaliseringmärket är uppsatt intill (kommunal gata, allmän väg eller enskild väg) och ska möjliggöra en konsekvent och tydlig vägvisning.

Lokaliseringsmärken för vägvisning för gång- och cykeltrafik visar vägen till en ort, plats, inrättning, anläggning eller liknande.

I den nationella cykelstrategin understryker regeringen vikten av ett sammanhängande och välskyltat cykelvägnät med så enhetlig standard som möjligt.

Trafikverket har i sitt inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen framfört att mer medel bör satsas på vägvisnings-skyltning.

Trafikverket ansvarar för att märka ut nationella och regionala cykelleder för turism. Skyllningen ska tydligt visa om man befinner sig på en lokal, regional eller nationell led. Trafikverket tog 2014 fram klassificerings- och kvalitetskriterier för korta (lokala), medellånga (regionala) och långa (nationella) rekreations- och turistcykelleder (TRV 2011/71328). I dokumentet ingår även riktlinjer för en enhetlig utmärkning av dessa. Cykelleder ska märkas ut enligt publikationen *Cykelleder för rekreation och turism* (Trafikverket 2017:145). Om cykelleden korsar en annan cykelled eller om man vill ha information om avstånd till orter som leden går igenom kan man använda en vägvisare med ledens namn och nummer och eventuellt ett eller två ortnamn. Det finns möjlighet att informera cyklister om sevärdheter, övernattningsmöjligheter m.m. med hjälp av symboler.

I ett treårigt norskt forskningsprojekt om cykelvägvisning har man studerat cykelvägvisning med hypotesen att dagens vägvisning inte möter användarnas behov. Resultaten, som bl.a. baseras på över 40 djupintervjuer i Oslo, visar att det går att förbättra såväl navigerbarheten som trafiksäkerheten genom förbättrad skyltning.

### *Cykeltrafikens roll i samhällsplaneringen*

I den nationella cykelstrategin framhåller regeringen att cykeln har fått en större betydelse i samhällsplaneringen men kan ges en ännu högre prioritet. Regeringen lyfter fram att det bör finnas potential att föra över bilresor till cykel, främst inom och nära tätorter. Planeringen av städer och tätorter har en stor påverkan på rörelsemönster och val av transportmedel. Regeringen framhåller i strategin att transportsystemet behöver utvecklas i samspel med andra samhällsfunktioner så att det skapas goda förutsättningar för tillgänglighet samt effektiva resor och transporter där cykel ingår som ett viktigt alternativ.

Regeringen uppmuntrar cykelvänliga kommuner och vill bidra till att sprida goda exempel från kommuner som framgångsrikt lyckats lyfta cykling i samhällsplaneringen. Regeringen pekar i strategin på att den har tagit initiativ till stadsmiljöavtal för att främja hållbara stadsmiljöer och att stöd kan sökas för bl.a. investeringar i anläggningar för cykeltrafik.

Ett av fem insatsområden som ingår i det fortsatta arbetet med den nationella cykelstrategin handlar om att lyfta cykelns roll i samhällsplaneringen. Nationella cykelrådet har konstaterat att anspråken på

den fysiska transportinfrastrukturen har förändrats och kommer att fortsätta att förändras över tid. Utveckling av cykeln som fordon, med bl.a. elcyklar och fraktcyklar, medför också nya anspråk på utformningen av infrastrukturen.

I juni 2021 tog Nationella cykelrådet fram en temarapport om cykelplanering i Sverige (Trafikverket 2021:072). Syftet var att ge en nulägesbild över hur cykelplanering fungerar inom de olika planeringsnivåerna kommunalt, regionalt och nationellt och hur detta hänger samman. Målet är att ge en bättre förståelse för hur samhällsplaneringen ger förutsättningar för ökad och säker cykeltrafik, vilka utmaningar som finns och hur samverkan kan förbättra förutsättningarna. Det konstateras att cykel som transportmedel är ett billigt, miljövänligt, hälsosamt och effektivt färdmedel. Ett ökat cyklande som är yteffektivt och kan ersätta bilresor på korta sträckor skapar mer attraktiva och hållbara tätorter, vilket också är viktigt för att nå FN:s globala mål om god hälsa och hållbara städer. Rapporten visar vilka styrkor och svagheter som finns inom det nuvarande systemet för planering av cykelinfrastruktur. Nationella cykelrådets medlemmar har identifierat utmaningar och behov av förbättringar inom ett flertal område, bl.a. följande:

- Roller, ansvar och mål: Behov av samsyn i ett delat ansvarsförhållande, tydliga mål för styrning och målkonflikter inom hänsyns- och funktionsmålen.
- Planering av cykelinfrastruktur: Prioritet för cykeln och konkurrenskraft gentemot bilen, konkurrens om stadens yta, cykling i glesbefolkade områden och implementering av befintlig kunskap och behov av fördjupade kunskaper.
- Finansiering: Resurser till framför allt steg 1- och 2-åtgärder, värdering av nyttor och brister, kommunal medfinansiering samt höga kostnader och behov av förenklad planprocess.
- Lagar och regler: Behov av uppdaterade regelverk, kännedom om trafikregler och dess benämningars betydelse samt krav på funktionellt samband.

Trafikverket lyfter fram att samverkan är en viktig fråga i planering och utveckling av cykeltrafik och att det behövs en ökad integrering av cykeltrafik med övrig samhällsplanering. I praktiken innebär detta att det finns ett behov av samverkan mellan ett stort antal aktörer: dels mellan olika offentliga planeringsaktörer på nationell, regional och lokal nivå, dels mellan offentliga och privata aktörer. I alla led krävs dessutom insikter om cyklisters olika förutsättningar och behov. Sammantaget är det ett stort antal aktörer med sina verksamheters mål, perspektiv och ansvar som behöver mötas i planeringen och utvecklingen av cykeltrafiken.

Trafikverket har tagit fram en vägledning för regionala cykelplaner (2013:137). Syftet är att den nationella, regionala och kommunala planeringen ska bli enhetlig. En regional cykelplan kan bl.a. ge underlag för kommunal och regional översikts- och detaljplanering. Cykling är ett färdmedel som ska ingå i både översiktsplaneringen och detaljplanerna. Trafikverket anser att ett



prioriterat cykelvägnät som sammanbinder kommundelar med varandra och med centrum är viktigt i översiktsplaneringen. Trafikverket för även fram att pendlingsstråk bör anges i en trafikstrategi. Detaljplanerna ska ta stöd i regionala och kommunala cykelstrategier och cykelplaner eller i en trafikstrategi.

Boverket har i ett regeringsuppdrag tagit fram en samling lärande exempel på hur kommuner, regioner och andra aktörer har lyckats föra in cykling i samhällsplaneringen på ett framgångsrikt sätt. Uppdraget rapporterades till Näringsdepartementet i mars 2018. Boverket konstaterar att flera större städer har kommit långt och har en integrerad planering för cykling i samhällsplaneringen. Även många mindre kommuner uppges arbeta på bred front med planeringsunderlag för cykel, mobilitetsstyrning och fysiska åtgärder. En god cykelplan kan enligt Boverket utgöra en länk från översiktsplanen och vara ett stöd i detaljplaneringen och genomförandet. Boverket konstaterar att det finns flera sätt att organisera planering för cykling. Dels sitter ibland förvaltningarna tillsammans, dels träffas de kontinuerligt på möten eller i arbetsgrupper. I några kommuner diskuteras cykling i ett större sammanhang, t.ex. stadsutveckling och stadens mobilitet. Några har lyft gröna parkeringstal som en pådrivande faktor för ökad cykling. När det gäller organisering är det flera kommuner som har en särskild cykelsamordnare som driver på övriga förvaltningars arbete.

### *Regeringens styrning av Trafikverket*

Regeringen styr Trafikverket på olika sätt, bl.a. genom förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket och genom det årliga regleringsbrevet.

Enligt förordningen ska Trafikverket med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar.

När det gäller färjeverksamheten anges i förordningen att Trafikverket får bedriva uppdrags-, uthyrnings- och försäljningsverksamhet som är förenlig med verkets uppgifter i övrigt. I detta ingår att tillhandahålla färjeverksamhet. Trafikverket Färjerederiet har 70 vägfärjor som trafikerar 40 leder. Årligen görs ca 1 miljon anlöp och 12 miljoner fordonstransporter. Färjorna kan även användas av fotgängare och cyklister. Enligt uppgift har alla större vägfärjor ett passagerarutrymme vid sidan om bildäck.

Regleringsbrevet är regeringens beslut om vad Trafikverket ska göra under ett budgetår. Det anger även de ekonomiska ramarna för budgetåret. I december 2021 beslutade regeringen om regleringsbrevet för budgetåret 2022 avseende Trafikverket. Där anger regeringen bl.a. mål och återrapporteringskrav, uppdrag och finansiering. Enligt regleringsbrevet ska Trafikverket bl.a. särredovisa den extra satsning på cykel som har tillförts Trafikverkets anslag.

## Pågående arbete

I november 2021 lämnade Trafikverket sitt förslag till nationell transportinfrastrukturplan 2022–2033. Regeringens beslut om ny nationell plan planeras till 2022. Regeringen har aviserat att en skrivelse om den nationella planen för transportinfrastrukturen 2022–2033 kommer att lämnas till riksdagen i juni 2022.

## Tidigare riksdagsbehandling

Våren 2015 riktade riksdagen ett tillkännagivande till regeringen om att ta fram en nationell cykelstrategi som beaktar vad utskottet anfört om bl.a. en sammanhängande cykelinfrastruktur och att cykeln bör betraktas som ett eget transportsätt (bet. 2014/15:TU5, rskr. 2014/15:123). Mot denna bakgrund presenterade regeringen våren 2017 en nationell cykelstrategi där fem insatsområden pekades ut för det fortsatta arbetet.

Motionsyrkanden om infrastruktur för cykling behandlades hösten 2020 i utskottets betänkande 2020/21:TU3 Cykelfrågor. I januari 2021 beslutade riksdagen i enlighet med utskottets förslag om ett tillkännagivande till regeringen om att den bör återkomma med förslag som gör det möjligt att anlägga friliggande cykelvägar utan krav på direkt anslutning till vägar avsedda för motortrafik (bet. 2020/21:TU3, rskr. 2020/21:162). Därmed tillstyrkte utskottet helt eller delvis motionsförslag om detta. Utskottet menade bl.a. att myndigheternas tolkning av väglagen, nämligen att en gång- och cykelväg endast får byggas om den är i anslutning till allmän väg, är ett hinder för ökad cykling. Utskottet föreslog vidare att riksdagen skulle avslå övriga motionsförslag om olika åtgärder i infrastrukturen för cykling. Utskottet hänvisade bl.a. till regeringens nationella cykelstrategi och pågående insatser. Utskottet framhöll att cykling är väl beaktad i infrastrukturplaneringen och betonade att det är viktigt att infrastrukturen för cykling utformas både trafiksäkert och på ett sådant sätt att fler väljer att använda cykeln i stället för andra transportmedel med större miljöpåverkan. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Även i utskottets betänkande 2020/21:TU16 Framtidens infrastruktur behandlades våren 2021 motionsförslag om cykelinfrastruktur. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå motionsförslagen och riksdagen biföll utskottets förslag.

## Utskottets ställningstagande

Med anledning av de olika motionsförslag som har lämnats om cykelinfrastruktur vill utskottet inledningsvis framhålla att insatser för en ökad och säker cykling är väl beaktade i infrastrukturplaneringen. Utskottet välkomnar både de satsningar på cykelinfrastrukturen som redan har gjorts och de insatser som för närvarande genomförs på olika håll i landet, inte minst genom stadsmiljöavtalen. Utskottet välkomnar även de cykelsatsningar som

det planeras för under den kommande planeringsperioden, bl.a. genom den särskilda cykelpott som regeringen har aviserat. Utskottet ser med tillförsikt fram emot att få ta del av resultatet av den beredning som nu pågår inom Regeringskansliet av Trafikverkets förslag till ny nationell transportinfrastrukturplan för perioden 2022–33. Utskottet påminner om att regeringen har aviserat att en skrivelse kommer att lämnas till riksdagen i juni 2022.

Utskottet vill betona den stora betydelsen av att infrastrukturen för cykling utformas både trafiksäkert och på ett sådant sätt att resvägarna och därmed restiderna med cykel så långt som möjligt upplevs som ett fullgott alternativ till andra transporter som har en större miljöpåverkan. Härvid vill utskottet framhålla betydelsen av snabba cykelstråk och menar att förbättrad cykelinfrastruktur leder till att fler resenärer kommer att välja att använda cykeln som transportmedel. Utskottet vill särskilt betona betydelsen av förbättrad framkomlighet och vikten av att fler ska kunna ta cykeln till både arbete, skola och olika fritidsaktiviteter. Utskottet understryker i sammanhanget betydelsen av insatser för att höja drift- och underhållsstandarden på cykelvägarna. Sådana insatser är viktiga och ger enligt utskottets bedömning en stor samhällsnytta.

När det gäller motionsförslagen om ändrade regelverk för att möjliggöra byggandet av friliggande cykelvägar kan utskottet konstatera att riksdagen förra året beslutade om ett tillkännagivande till regeringen i denna fråga. Utskottet kan vidare konstatera att Trafikverket på regeringens uppdrag har gjort en utredning om markåtkomst för cykelvägar. Riksdagens tillkännagivande och Trafikverkets rapport bereds för närvarande inom Regeringskansliet. Utskottet ser fram emot resultatet av beredningen av denna fråga.

När det gäller motionsförslagen om cykeltrafikens roll i samhällsplaneringen vill utskottet framhålla att detta är en viktig fråga i regeringens nationella cykelstrategi. Enligt utskottets bedömning har cykeln fått en allt större betydelse i samhällsplaneringen, men den kan ges ännu högre prioritet. Utskottet konstaterar att olika insatser genomförs och noterar bl.a. att Nationella cykelrådet har identifierat ett antal utmaningar och förbättringsbehov inom området.

Ett antal motioner tar upp de problem som kan uppstå för cyklister när vägar byggs om till två-plus-ett-vägar. Med anledning av detta vill utskottet understryka vikten av att alltid beakta de oskyddade trafikanternas förutsättningar och behov när vägar byggs om. Utskottet slår fast att detta ansvar ligger på alla infrastrukturhållare, såväl Trafikverket som kommunerna. Vidare lyfts frågor om skyltning upp av några motionärer. Utskottet vill liksom regeringen understryka vikten av ett välskyltat cykelvägnät med en så enhetlig standard som möjligt. Beträffande motionsförslagen om cykelvägar längs järnvägar vill utskottet påminna om att frågan redan har utretts av Trafikverket. När det slutligen gäller motionsförslagen om styrningen av Trafikverket konstaterar utskottet att detta

är en fråga för regeringen. Utskottet finner inte anledning att ta något initiativ i denna fråga.

Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2021/22:20 (MP) yrkandena 7 och 9–12, 2021/22:1116 (M), 2021/22:1557 (S), 2021/22:1640 (C) yrkandena 1, 3 och 5–8, 2021/22:2296 (L) yrkandena 1–3, 2021/22:2310 (L) yrkandena 1–3, 2021/22:2950 (SD) yrkandena 1–3, 2021/22:2954 (SD) yrkande 16, 2021/22:2968 (SD) yrkande 24, 2021/22:3191 (V) yrkande 1, 2021/22:3394 (L) yrkande 51, 2021/22:3497 (C) yrkandena 17 och 18, 2021/22:3679 (C) yrkandena 14, 15, 19 och 20, 2021/22:3755 (M) yrkandena 1–4, 2021/22:3879 (KD) yrkande 56, 2021/22:4066 (MP) yrkande 25 och 2021/22:4067 (MP) yrkande 8.

## Färgsättning av cykelbanor

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om färgsättning av cykelbanor. Utskottet hänvisar bl.a. till att cykelbanor ska märkas ut på ett sådant sätt att det är förenligt med vägmärkesförordningen och finner inte anledning att ta något initiativ i frågan.

Jämför reservation 9 (M, SD).

### Motionerna

I kommittémotion 2021/22:3755 yrkande 5 efterfrågar Maria Stockhaus m.fl. (M) ökad tydlighet för cyklister i trafik avseende standardiserade färger för cykelbanor. Motionärerna menar att en standardiserad färgsättning på cykelbanor bör utredas och betonar att det i dag inte framgår med tillräcklig tydlighet var cyklar, elsparkcyklar respektive gångtrafikanter ska befinna sig.

I kommittémotion 2021/22:2950 yrkande 4 anför Patrik Jönsson m.fl. (SD) att färgsättningen av cykelbanor bör standardiseras. Motionärerna konstaterar att många kommuner som arbetar aktivt med trafiksäkerhet väljer att markera hela eller delar av cykelbanan med färg men att det saknas en standardisering kring färgval.

I motion 2021/22:1640 yrkande 10 påtalar Ola Johansson m.fl. (C) behovet av att standardisera färgsättning av cykelbanor. Motionärerna uppmärksammar att många kommuner väljer att markera hela eller delar av cykelbanan med färg, men det finns ingen standardisering kring färgval, och genom en nationell standardisering av färgval skulle tydligheten och trafiksäkerheten öka.

I motion 2021/22:2311 yrkande 4 tar Nina Lundström (L) upp frågan om färgad beläggning på cykelvägar. Motionären framhåller att färgsättning av cykelbanor skulle öka tydligheten och därmed även tryggheten.

## Bakgrund

I vägmärkesförordningen (2007:90) finns regler om skyltar och markeringar på vägbanan. I 4 kap. 3 § anges att vägmarkeringar i vägbanan ska vara vita om inget annat anges. Vägmarkeringar i vägbanan kan dock vara i gul färg om det finns ett tillfälligt behov som vid t.ex. vägarbete. I 8 kap. 4 § vägmärkesförordningen anges vidare att man inte får sätta upp anordningar som kan förväxlas eller riskerar att missförstås.

Inom EU och i Sverige finns det inte någon standardfärg för färgsatta cykelbanor och cykelfält. Både rött och blått förekommer, och internationellt finns också exempel på bl.a. gröna cykelbanor. I Sverige har de färgsatta cykelbanorna och cykelfälten hittills använts sparsamt.

I Cyklingsutredningen uppmärksammades det att cykelfält kan markeras med avvikande färg och att detta i förekommande fall görs för att öka uppmärksamheten. Utredningen pekade samtidigt på att detta inte har någon ytterligare regelmässig effekt och att det därmed inte ger cyklister prioritet i korsningar.

Frågan om vägmarkeringar för cykel behandlades även i den översyn av regler med betydelse för cykling som presenterades våren 2017 i form av en departementspromemoria. I promemorian konstaterades att en viktig pusselbit för cykeln som transportsätt är att det finns vägmarkeringar på vägens yta för cyklande där det behövs och att det är viktigt att dessa vägmarkeringar underhålls och hålls i sådant skick att de ger den som cyklar vägledning, styrning och information för att transportsättet ska kunna vara effektivt och säkert. I promemorian påpekades samtidigt att det finns vissa brister i hur olika vägmarkeringar används men också att det har pågått diskussioner bland vägghållarna om vilken färg vägmarkeringarna kan eller får ha. I promemorian konstaterades att det inte finns några särskilda trafikregler knutna till viss färg på vägytans beläggning men att det vore en stor fördel om de olika vägghållarna kunde enas om att använda samma färg på asfaltsytan på de platser där det är lämpligt med färgsättning. Samtidigt konstaterades det att det även här är av vikt att inte avvika från bestämmelserna i vägmärkesförordningen. I promemorian lämnades inte några förslag till ändringar i fråga om färgsättning.

Kommunerna är skyldiga att följa vägmärkesförordningen och ska endast märka ut cykelbanor på ett sådant sätt som är förenligt med denna. En kommun kan dock välja att använda färgad asfalt, något som t.ex. förekommer i Malmö där kommunen har använt blå asfalt för att uppmärksamma att det är en cykelbana.

## Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om färgsättning av cykelbanor behandlades senast i utskottets betänkande 2020/21:TU3 Cykelfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, bl.a. med hänvisning till att cykelbanor ska

märkas ut på ett sådant sätt att det är förenligt med vägmärkesförordningen. Riksdagen biföll utskottets förslag.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet kan konstatera att cykelfält kan markeras med en avvikande färg och att detta ofta görs för att öka uppmärksamheten. Utskottet vill i sammanhanget peka på att kommunerna är skyldiga att följa vägmärkesförordningen och att cykelbanor ska märkas ut på ett sådant sätt som är förenligt med denna. Utskottet finner för närvarande inte anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motionerna 2021/22:1640 (C) yrkande 10, 2021/22:2311 (L) yrkande 4, 2021/22:2950 (SD) yrkande 4 och 2021/22:3755 (M) yrkande 5.

## Trafiksäkerhet och cykling

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om hur arbetet med trafiksäkerhet och cykling ska bedrivas. Utskottet hänvisar bl.a. till det arbete som görs på myndigheterna och av andra aktörer och att regeringen har gett Transportstyrelsen ett uppdrag om hur ändrade trafikregler kan främja bl.a. en säker omkörning av cyklisterna. Utskottet understryker vikten av att även i fortsättningen uppmärksamma cyklisterna i trafiksäkerhetsarbetet.

Jämför reservation 10 (M), 11 (SD) och 12 (KD, L, MP).

### Motionerna

#### *Motioner om säkerhetsavstånd vid omkörning av cyklisterna*

I kommittémotion 2021/22:3878 yrkande 11 anför Magnus Jacobsson m.fl. (KD) att det bör lagstiftas om ett säkerhetsavstånd på 1,5 meter vid omkörning av cyklisterna. Motionärerna pekar på att trafiksäkerheten behöver förbättras, inte minst när bilar behöver köra om cyklisterna. Ett likalydande förslag finns i kommittémotion 2021/22:3879 yrkande 60 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD).

I kommittémotion 2021/22:3394 yrkande 52 anför Helena Gellerman m.fl. (L) att det bör utredas och införas 1,5 meters avstånd vid omkörning av cyklisterna. Motionärerna hänvisar till att många länder i Europa har krav på 1,5 meters avstånd vid omkörning av cyklisterna och menar att ett första steg i Sverige borde vara ett hastighetsberoende avstånd vid omkörning av en cyklist, t.ex. med vägledning av regelverket i Tyskland.

I motion 2021/22:2267 av Nina Lundström (L) föreslås ett avståndsvillkor på minst 1,5 meter för motorfordons omkörning av cyklisterna. Motionären uppmärksammar att många cyklisterna upplever att bilister inte tar tillräcklig

hänsyn vid omkörning och att det i många länder i Europa finns ett specifikt avståndskrav på 1,5 meter vid omkörning av cyklister.

I motion 2021/22:20 yrkande 13 tar Emma Berginger m.fl. (MP) upp frågan om respektavstånd för omkörning av cyklister. Motionärerna betonar att motorfordon bör hålla ett tillräckligt respektavstånd vid omkörning av cykel för att öka trafiksäkerheten och hänvisar till att det finns regler om att motorfordon ska hålla ett avstånd om minst 1,5 meter från cyklisten vid omkörning i andra länder i Europa.

### *Motioner om cykelhjälm*

I kommittémotion 2021/22:2950 yrkande 7 tar Patrik Jönsson m.fl. (SD) upp frågan om att utöka kravet på att använda cykelhjälm. Motionärerna betonar att cykelhjälm ger ett gott skydd vid cykelolyckor och vill därför successivt höja gränsen för krav att bära cykelhjälm från dagens 15 år till 18 år.

I motion 2021/22:1279 framhåller Johan Andersson m.fl. (S) behovet av en översyn av möjligheten att utvidga omfattningen på hjälmkravet. Motionärerna tar upp behovet av hjälm på barn i cykelkärra och krav på hjälm för alla klasser av elsparkcyklar.

I motion 2021/22:2143 menar Yasmine Bladelius (S) att en översyn av om det ska vara obligatoriskt för alla att använda cykelhjälm när man cyklar bör övervägas. Motionären uppmärksammar att cykelolyckorna ökar i antal och att de huvudskador som cyklister får i olyckor kan leda till livslånga problem.

I motion 2021/22:1115 uppmärksammar Ulrika Jörgensen (M) behovet av att verka för att fler använder cykelhjälm. Motionären hänvisar till allvarliga cykelolyckor och konstaterar att användningen av cykelhjälm har ökat men att det behövs mer riktade informationskampanjer för att få fler att använda cykelhjälm.

### *Motioner om mobilanvändning på cykel*

I kommittémotion 2021/22:2950 yrkande 8 anför Patrik Jönsson m.fl. (SD) att ett förbud mot användande av mobiltelefon och smarta telefoner under cykelfärd bör utredas. Motionärerna menar att mobiltelefonen är ett distraktionsmoment och hänvisar till lagstiftning i Danmark och Nederländerna.

I motion 2021/22:1908 efterfrågar Karin Enström (M) en översyn av möjligheterna att undersöka hur många olyckor som orsakas av mobilsurfande cyklister (yrkande 1) och en översyn av möjligheterna att utöka förbudet mot att hålla en mobiltelefon i handen när man kör motorfordon till att också gälla cykelfordon (yrkande 2). Motionären konstaterar att det inte finns någon statistik över hur många olyckor som orsakats av mobilsurfande cyklister och hänvisar bl.a. till mobilförbuden i bl.a. Nederländerna och Danmark.

*Andra motioner om trafiksäkerhet och trafikregler för cykling*

I kommittémotion 2021/22:3755 yrkande 7 anför Maria Stockhaus m.fl. (M) att det bör utredas hur s.k. geostaket (geofencing) kan användas för att öka tryggheten för cyklister. Motionärerna uppmärksammar att geostaket innebär att fordon kan styras och fordons tillgång till zoner begränsas, vilket gör transporter mer effektiva och ökar tryggheten för cyklister.

I kommittémotion 2021/22:2950 yrkande 6 begär Patrik Jönsson m.fl. (SD) att lagstiftningen gällande cykelpassage och cykelöverfart ses över med syftet att göra regelverket för dem lika. Motionärerna konstaterar att reglerna kring vem som har väjningsplikt ofta är snåriga och lagstiftningen skulle kunna förenklas genom att cyklister vid såväl cykelpassage som cykelöverfart lämnar företräde gentemot bilister.

I motion 2021/22:3611 uppmärksammar Lars Beckman (M) behovet av att minska antalet personskador för cyklister. Motionären konstaterar att antalet olyckor har ökat väsentligt och att samhället kan vidta många olika åtgärder för att minska dem, bl.a. verka för ökad användning av cykelhjälm och dubbdäck på cykel vintertid samt att öka tillgången till trafiksäkra cykelbanor.

I motion 2021/22:365 anför Jörgen Grubb (SD) att framförandet av alla typer av moped på cykelbanor inom detaljplanerat område bör förbjudas. Motionären betonar att cykelbanor ska vara en trygg och säker väg där cyklister kan färdas utan att blandas med övrig trafik.

I motion 2021/22:1640 menar Ola Johansson m.fl. (C) att det bör ställas krav på minimerande av döda vinkeln på tunga fordon (yrkande 9). Motionärerna konstaterar att många olyckor i stadsmiljö sker mellan cyklister och tunga fordon och att det finns ett stort behov av att säkerhetsanpassa den tunga trafiken och minska döda vinkeln. Vidare pekas på behovet av en översyn av reglerna för väjningsplikt mellan cyklister och biltrafik (yrkande 11). Motionärerna menar att reglerna för vem som har väjningsplikt är krångliga vid bl.a. cykelpassager och cykelöverfarter, varför cykeltrafiken bör hanteras på samma sätt som gångtrafiken vid samtliga obevakade passager, dvs. att cyklister har företräde. Dessutom menar motionärerna att vägtypen cykelgata bör införas, där högsta tillåtna hastighet är 30 kilometer i timmen (yrkande 12 i denna del). Slutligen uppmärksammar motionärerna behovet av väl belysta cykelbanor och andra trygghetsskapande åtgärder som underlättar cykling året runt (yrkande 13). De pekar på att en säker och trygg cykling under alla årstider möjliggörs genom grus- och lövupptagning, halkbekämpning samt snöröjning, liksom genom beskärning av träd och buskar och undanröjning av glassplitter, grenar och andra föremål som kan orsaka olyckor.



## Bakgrund

### *Olycksfallsutvecklingen för cyklister*

Enligt den officiella statistik om vägtrafikskador som Trafikanalys presenterar årligen omkom totalt 204 personer i vägtrafiken under 2020, vilket kan jämföras med att 221 omkom under 2019, 324 under 2018 och 270 under 2017. Av de 204 som omkom under 2020 var 18 cyklister, vilket kan jämföras med 17 under 2019, 23 under 2018 och 26 under 2017. Enligt den officiella statistik som Trafikanalys redovisar om antalet svårt skadade personer i polisrapporterade vägtrafikolyckor uppgick antalet svårt skadade personer i olyckor med cykel till 272 personer under 2020, vilket kan jämföras med 220 under 2019, 237 under 2018 och 204 under 2017.

Av tabell 1 nedan framgår antal dödade respektive svårt skadade personer i olyckor där cyklar har varit inblandade.

**Tabell 1: Polisrapporterade vägtrafikolyckor med cykel med dödlig utgång eller svår personskada**

År 2020

Inblandade trafikelement	Antal dödade	Antal svårt skadade	Totalt
	personer	personer	
Cykel, singelolycka	6	40	46
Bil – cykel	9	136	145
Lastbil – cykel	1	17	18
Buss – cykel	2	7	9
Motorcykel – cykel	0	2	2
Moped – cykel	0	7	7
Cykel – cykel	0	29	29
Cykel – gående	1	13	14
Cykel – traktor	0	1	1
Cykel – övrigt	0	1	1
<i>Summa</i>	<i>19</i>	<i>253</i>	<i>272</i>

Källa: Trafikanalys, Sveriges officiella statistik (april 2021).

I Trafikverkets analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2019 (rapport 2020:120) redovisas att cyklister och bilister står för ca 80 procent av alla allvarligt skadade i trafiken. Samtidigt konstateras att medan antalet allvarligt skadade bilister fortsätter att minska har antalet skadade cyklister däremot inte minskat nämnvärt. I rapporten konstateras det att antalet skadade cyklister därmed fortfarande uppgår till ca 2 000 personer per år.

VTI har till huvuduppgift att bedriva forskning och utveckling som avser infrastruktur, trafik och transporter. Myndigheten har i en rapport från april 2017 om omkomna cyklister i Sverige 2005–2015 analyserat omständigheter och skador vid olyckor och lämnat förslag på förbättringar av säkerheten. I studien har sammanlagt 271 dödsfall identifierats och analyserats, och majoriteten av olyckorna inträffade under perioden vår–höst. Två tredjedelar av de undersökta dödsfallen var män, och i åldrarna över 40 år var det dubbelt

så många män som kvinnor bland dödsfallen. I studien framkommer bl.a. att den största gruppen av dödsfall konstaterades vara av olyckstypen motorfordon med plattstypen korsning i tätbebyggt område, följt av plattstypen länk i ej tätbebyggt område. Bland dödsfallen hade 82 procent fått minst en dödlig eller allvarlig skullskada oavsett olyckstyp. Hjälm användningen bland dödsfallen var låg: 17 procent jämfört med 38 procent för hela befolkningen. Förekomsten av alkohol visade sig vara dubbelt så stor bland manliga dödsfall som bland kvinnliga, och hälften av de män som förolyckats under kvälls- och nattetid var påverkade av alkohol jämfört med 10 procent under dagtid. Bland bidragande olycksfaktorer, oavsett olyckstyp, var alkohol och mörker de vanligaste. I hälften av motorfordonsolyckorna vid korsningar var tveksamhet i fråga om väjningsplikt den vanligast förekommande bidragande olycksfaktorn. För singelolyckor var hög hastighet och oväntat stopp vanliga faktorer; inverkan av underlaget inrapporterades i enstaka fall. Baserat på resultaten i denna studie är det enligt rapporten aktuellt med följande områden för att öka säkerheten: förbättrad synlighet både natt och dag, förbättrat samspel mellan trafikanter, förbättrad infrastruktur, fordonsförbättringar samt en ökad användning av cykelhjälm.

### *Insatser för ökad trafiksäkerhet*

I Trafikverkets förslag till den nu gällande nationella planen för transportsystemet 2018–2029 pekade Trafikverket på att säkerheten för cyklister är oacceptabelt låg och riskerar att försämrats. Den största andelen allvarligt skadade i trafikolyckor är cyklister, och denna grupp har inte minskat de senaste åren. Tvärtom visar analyser att om cykeltrafiken ökar kommer det att leda till ett ökat antal omkomna och allvarligt skadade cyklister, om inte motåtgärder sätts in. Trafikverket konstaterade vidare att bristerna i cyklisters säkerhet i hög grad är kopplade till brister i infrastrukturens utformning och skötsel, samtidigt som det även finns säkerhetsbrister i cykeln som fordon, beteenden och användningen av cykelhjälm. Trafikverket pekade på att prioriteringar inom ramen för den nationella planen tillsammans med länsplanerna har stor påverkan på möjligheten till säker cykling längs statlig infrastruktur, genom bl.a. investeringsåtgärder och underhållsåtgärder. Trafikverket uttalade även att mycket av cyklandet sker utanför det statliga vägnätet, vilket enligt Trafikverket innebär att samordning med andra aktörers, främst kommunernas, insatser är av stor betydelse.

Cyklister utgör den största gruppen allvarligt skadade i vägtrafiken och ca 80 procent av de allvarliga skadefallen uppstår vid singelolyckor. Trafikverket betonar att cykeltrafiken måste vara säker för att bli långsiktigt hållbar. När fler cyklar ökar antalet omkomna och skadade cyklister om inte riktade och effektiva trafiksäkerhetsåtgärder vidtas. Trafikverket menar att arbetet för nollvisionen, att ingen ska dö eller skadas allvarligt i trafiken, är en central utmaning i arbetet för ökad cykling. För att öka säkerheten för cyklister är det

enligt Trafikverket viktigt att både förebygga olyckor och att lindra konsekvenserna om en olycka trots allt skulle inträffa.

Trafikverket anger följande områden som viktiga för ökad säkerhet:

- säker infrastruktur
- drift och underhåll med god kvalitet
- säkra cyklar
- säkra personbilar och tunga fordon
- ökad användning av hjälm och annan skyddsutrustning
- beteendepåverkande insatser.

I augusti 2016 lade regeringen fram en inriktning för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet under namnet Nystart för nollvisionen. Där betonas bl.a. att det är viktigt att det finns tydliga trafikregler och att trafikanten använder sitt goda omdöme och ges ett gott stöd att följa reglerna genom utformningen av trafikmiljöer, utbildning och information. Oskyddade trafikanter som cyklister är särskilt utsatta, och samhällets satsningar för att öka möjligheterna att gå och cykla i kombination med en åldrande befolkning kan få antalet olyckor med oskyddade trafikanter att öka och deras konsekvenser att bli mer allvarliga än i dag. Mot den bakgrunden behöver enligt regeringen dessa grupper av oskyddade trafikanter uppmärksammas särskilt i trafiksäkerhetsarbetet. Trafiksäkerhetsarbetet är en kontinuerlig process och det är därför viktigt att myndigheter, organisationer, branschen m.fl. tillsammans fortsätter det betydelsefulla arbete som bedrivs på området.

Regeringen pekar i den nationella cykelstrategin på att underhållet har stor betydelse för säkerheten eftersom en stor del av de allvarliga cykelolyckorna beror på halka eller ojämnheter i vägbanan. I miljöer där bilister och cyklister delar utrymme är det viktigt att bilarnas hastighet så långt som möjligt anpassas så att kollisioner inte leder till dödsfall eller allvarliga skador. Därför gav regeringen i september 2016 Trafikanalys i uppdrag att utreda såväl de finansiella som de legala förutsättningarna för och konsekvenserna av en sänkt bashastighet i tätort. Även vikten av säkrare fordon samt bättre skydd och information lyfts upp.

Trafikverket leder samverkan om trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken. Trafikverket för en dialog med myndigheter och andra aktörer samt utvecklar och sprider kunskap om nollvisionens säkerhetsfilosofi. Trafikverket bidrar även genom olika forskningsprojekt. Myndigheten betonar vikten av att satsa på åtgärder för säker trafik och att verka för ett säkert system, för både cyklister och gående.

Varje år tar Trafikverket, i samarbete med VTI och Transportstyrelsen, fram en rapport som redovisar och analyserar trafiksäkerhetsutvecklingen för vägtrafiken. Enligt den senaste rapporten, Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2020 – Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålet 2020 (rapport 2021:099) omkom 204 personer i vägtrafiken under 2020. Antalet allvarligt skadade var 3 600 personer, vilket var en minskning med 200 personer jämfört med 2019. Hälften av de allvarligt skadade är cyklister,

vilket enligt Trafikverket pekar på att det behövs mer fokus på säkra gång- och cykelpassager, drift och underhåll samt cykelhjälmsanvändning. Trafikverket konstaterar att omställningen till ett mer aktivt resande, dvs. fler som cyklar och går, kräver att verket också blir bättre på att skapa en miljö där dessa resor kan ske på ett tryggt och säkert sätt. Genom införandet av barnkonventionen i svensk lag sätts även större fokus på barns säkerhet i vägtrafiken. I allmänhet är barns säkerhet i trafiken hög, men åtgärder för att minska singelolyckor med cykel kan bidra till att förbättra barns trafiksäkerhet ytterligare. Det behövs enligt Trafikverket bl.a. en anpassning av infrastruktur och hastighet för att inte riskera ökade personskador.

Trafikverket konstaterar att utvecklingen av indikatorerna cykelhjälmsanvändning, säkra gång-, cykel- och mopedpassager samt drift och underhåll av gång- och cykelvägar går alltför långsamt. Andelen säkra gång-, cykel- och mopedpassager uppskattas till 28 procent jämfört med målet att minst 35 procent av alla passager på huvudnätet för bil skulle vara hastighetsssäkrade till 2020, dvs. vara planskilda eller att 85 procent av bilisterna passerar i maximalt 30 kilometer per timme. Det skulle ha krävts att 1 500 passager hastighetsssäkras för att målet skulle ha uppnåtts. Andelen kommuner med god kvalitet på underhåll av gång- och cykelvägar uppskattades till 19 procent (2019) jämfört med målet 70 procent.

Det har initierats ett antal olika insatser för att förbättra säkerheten för cyklister. Bland annat har Trafikverket tillsammans med andra myndigheter och organisationer tagit fram strategin Säkrare cykling – gemensam strategi för år 2014–2020. Denna ingår som en del i aktörernas gemensamma arbete Tillsammans för nollvisionen och för en ökad cykling, som syftar till att berörda aktörer ska kunna bidra effektivt till förbättrad säkerhet för cyklister. I den gemensamma inriktningen för säker trafik med cykel och moped (Trafikverket, rapport 2018:159) konstateras att syftet med samverkan är att på ett systematiskt sätt försöka förstå och hantera utmaningen att öka säkerheten för både cyklister och mopedister. Det slås fast att flera av de frågeställningar som behandlas i inriktningen är komplexa, varför det är viktigt med fortsatta analyser för att ständigt utveckla kunskapen inom området.

VTI har genomfört olika projekt med syftet att öka kunskapen om hjulburna oskyddade trafikanter och deras speciella förutsättningar i trafikmiljön. I detta har även ingått att ta fram en modell för säker transport av hjulburna oskyddade trafikanter som ska fokusera på vilka säkerhetshöjande åtgärder som ska sättas in i olika skeden för att reducera antalet omkomna och skadade så mycket som möjligt.

I februari 2021 betonade infrastrukturminister Tomas Eneroth i en interpellationsdebatt (ip. 2020/21:377) att det svenska trafiksäkerhetsarbetet är framgångsrikt. Statsrådet anförde att regeringens arbete med trafiksäkerhet utgår från nollvisionen, där ansvaret för trafiksäkerheten delas mellan dem som utformar och dem som använder transportsystemet. Han konstaterade vidare att en stor del av olyckorna för oskyddade trafikanter är infrastrukturellerade och beror bl.a. på bristande underhåll, och där har både

Trafikverket och kommunerna ett stort ansvar för att upprätthålla en god standard på sina respektive cykelbanor.

I juni 2021 framförde infrastrukturministern i sitt svar på fråga 2020/21:3147 att regeringen arbetar systematiskt med trafiksäkerhet och insatser för att underlätta för cykling. En välplanerad och rätt underhållen cykelinfrastruktur har stor betydelse för att minska cykelolyckorna.

### *Användning av cykelhjälm*

Cykelhjälmansvändningen är reglerad i trafikförordningen (1998:1276). Enligt denna ska den som är under 15 år och färdas med en tvåhjulig cykel använda cykelhjälm eller ett annat lämpligt huvudskydd. Dessutom ska cykelföraren se till att passagerare under 15 år använder cykelhjälm. Bestämmelsen gäller sedan den 1 januari 2005.

Många av dem som dödas eller skadas i cykeltrafiken får huvudskador. En till synes liten smäll mot huvudet kan innebära att den intellektuella och sociala förmågan försvagas allvarligt. Medicinsk forskning visar att de svåra skallskador som kan uppkomma vid cykelolyckor effektivast kan lindras eller stoppas helt av en cykelhjälm. Användningen av cykelhjälm minskar risken för dödliga skallskador med ca 40 procent.

Frågan om bättre skydd och information tas upp i den nationella cykelstrategin, och regeringen framhåller där att cykelhjälmansvändningen bör öka mot bakgrund av att risken för allvarliga skallskador vid en olycka minskar betydligt om man använder hjälm. Samtidigt upplyser regeringen om att cykelhjälmansvändningen har ökat successivt de senaste åren och att detta visar att det går att åstadkomma förändring utan tvingande lagstiftning.

Målet för cykelhjälmansvändningen har varit att minst 70 procent av cyklisterna skulle använda hjälm 2020. Som mått på cykelhjälmansvändningen används indikatorn andel observerade cyklisterna som använder cykelhjälm enligt Trafikverkets årliga mätningar. Enligt Trafikverkets analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2020 (rapport 2021:099) var den observerade cykelhjälmansvändningen 47,2 procent 2020, vilket i princip är samma nivå som 2019 (46,6 procent). Trafikverket konstaterar att cykelhjälmansvändningen i Sverige ligger på en ganska blygsam nivå, speciellt hos vuxna, och att det finns en stor potential i att öka användningen. Den observerade cykelhjälmansvändningen 2020 var drygt 80 procent för barn upp till 10 år i bostadsområden och 67 procent för barn 6–15 år som cyklar till och från skolan. För vuxna var cykelhjälmansvändningen betydligt lägre: 41 procent vid resor till och från arbetet och 43 procent på allmänna cykelstråk. Det har inte skett några signifikanta förändringar sedan 2019 för någon av grupperna. För äldre grundskoleelever som går i högstadiet var hjälmansvändningen 38 procent (37 procent 2019). För barn på låg- och mellanstadiet låg hjälmansvändningen kvar på samma nivå som 2019, dvs. 85 procent.

Under åren 2007–2020 har cykelhjälmansvändningen ökat från 27 procent 2007 till 47 procent 2020, vilket är en positiv utveckling om än långt ifrån

målet på 70 procent. Under tidsperioden har det inte genomförts några omfattande nationella åtgärder, däremot har det genomförts lokala åtgärder. Det har även arbetats fram en gemensam inriktning för säker trafik med cykel och moped (Trafikverket, 2018) där ökad hjälmanvändning lyfts som ett prioriterat insatsområde. I Trafikverkets rapport 2021:099 konstateras att en av förutsättningarna för att få ett vägtransportsystem som är både attraktivt och säkert för cyklister är att cyklisterna använder hjälm. Ökad hjälmanvändning är därför ett prioriterat insatsområde. Tidigare års studier visar att nästan hälften av de cyklister som skadas mycket allvarligt i trafiken har fått en huvudskada, medan motsvarande andel bara är ungefär 10 procent bland de allvarligt skadade cyklisterna. En åtgärd som cykelhjälm skulle enligt rapporten därmed främst vara effektiv mot de mer allvarliga skadorna. Om alla använde cykelhjälm skulle det totala antalet allvarligt skadade kunna minska med ca 5 procent och antalet omkomna med 25 procent.

Enligt rapporten går utvecklingen av cykelhjälmsanvändningen alltför sakta med tanke på att cyklingen behöver öka för att bidra till hållbarhetsmålen. Det konstateras vidare att det i dag finns få andra effektiva åtgärder att skydda cyklister mot skador, särskilt i singelolyckor, och därför behöver nya konkreta åtgärder utvecklas och genomföras snabbt under den kommande målperioden. Vidare framgår det att trafiksäkerhetsenkäten 2020 visar att acceptansen är hög för en allmän cykelhjälmslag. Det är 71 procent av de tillfrågade som är för obligatorisk hjälmanvändning. I rapporten konstateras att i dag har knappt 30 länder någon form av cykelhjälmslag. En litteraturstudie från 2018 refereras där det studerades vilka effekter en cykelhjälmslag har på mängden cykling. Studiens resultat stöder inte argumentet att en hjälmslag skulle leda till minskad cykling och den visar inte heller på ett ökat riskbeteende bland dem som använder hjälm.

NTF:s cykelhjälmsmätningar visar på en något högre nivå för cykelhjälmsanvändningen än Trafikverkets rapport: 50 procent 2020, vilket är en ökning med 2 procentenheter jämfört med 2019. NTF genomför projektet Lokalt kommunikation för ökad cykelhjälmsanvändning. En av de bärande idéerna är att kommunicera vikten av cykelhjälm i samband med att cykelbanor, cykelgarage eller liknande invigs.

### *Användning av mobiltelefoner på cykel*

Den 1 februari 2018 infördes en skärpning av trafikförordningen som innebär att en förare vid färd på väg med ett motordrivet fordon får ägna sig åt aktiviteter som användning av mobiltelefon och annan kommunikationsutrustning endast om det inte inverkar menligt på framförandet av fordonet. Vidare anges att föraren inte får använda denna utrustning på ett sådant sätt att han eller hon håller den i handen. Syftet med de skärpta bestämmelserna om mobilanvändning är att öka säkerheten i trafiken. Något motsvarande förbud finns inte vid cykling i Sverige.

Som en del i VTI:s forskningsprogram *En stark forskningsmiljö inom området hjulburna oskyddade trafikanter* har bl.a. ingått ett delprojekt om säker användning av extrautrustning och trafikanters uppmärksamhet. VTI redovisade i juni 2017 sina resultat i en rapport om cyklisters interaktion med extrautrustning, infrastrukturen och andra trafikanter (VTI rapport 940). I rapporten konstaterades bl.a. att det är svårt att överföra resultat från bilkörning till cykling eftersom det inte är säkert att mobiltelefonen används på samma sätt, och cykling kräver helt andra motoriska färdigheter än bilkörning. Vidare konstaterades i VTI-rapporten att utöver detta är cyklisternas förflyttning i trafikmiljön en helt annan än bilisters, med andra möjligheter att stanna, välja färdväg och förhålla sig till andra trafikanter. I rapporten konstaterades även att antalet studier om cyklisters användning av mobil-it (framför allt mobiltelefon) är litet och att kunskapen än så länge är begränsad. De åtgärder som rekommenderades i rapporten var att skapa incitament för smarta lösningar som underlättar ett trafiksäkert och enkelt användande och handhavande av mobil-it. Vidare rekommenderades att det skulle skapas självklara och attraktiva platser där cyklister kan hantera mobil-it utan att vara i vägen för andra trafikanter.

Regeringen genomför en satsning på forskning och ökad kunskap om cykling med bl.a. årlig finansiering av det nationella cykelcentrum som invigdes vid VTI våren 2018. Till uppgifterna för det nationella cykelcentrumet hör bl.a. att säkra en långsiktig kunskapsuppbyggnad om cykling, och detta innebär att det finns förbättrade förutsättningar för kunskapsbaserade underlag som kan medverka till att väl underbyggda beslut kan fattas för att på olika sätt öka trafiksäkerheten för cyklister och deras omgivning.

### *Cykelpassager och cykelöverfarter*

Cykelpassager och cykelöverfarter ska användas av cyklister eller förare av moped klass II för att korsa en väg eller en cykelbana.

Cykelpassager är markerade med vägmarkering för cykelpassage och ska användas av cyklister eller förare av moped klass II för att korsa en väg eller en cykelbana. En passage behöver inte vara utmärkt på något sätt men det kan förekomma en vägmarkering. Det finns både bevakade och obevakade cykelpassager. Vid obevakade cykelpassager ska fordonsförare på vägen anpassa hastigheten så att det inte uppstår fara för cyklande som är ute på cykelpassagen. För att förbättra trafiksäkerheten vid cykelpassager ska den cyklande sänka farten och visa hänsyn för fordon som närmar sig. Cyklister och förare av moped klass II som kommer från en cykelbana har väjningsplikt när de korsar en väg. Vid bevakade cykelpassager regleras trafiken av trafiksignaler eller av polis.

Cykelöverfarter ska användas av cyklister eller förare av moped klass II för att korsa en väg eller en cykelbana. De ska ha vägmarkering och vägmärken för cykelöverfart samt en utformning som ska säkra att fordon inte förs med

högre hastighet än 30 kilometer i timmen. Dessa platser ska vara reglerade med lokala trafikföreskrifter om cykelöverfart. Cyklister och förare av moped klass II som färdas ut på en cykelöverfart från en cykelbana ska ta hänsyn till avståndet till och hastigheten hos fordon som närmar sig överfarten. Fordonsförare har väjningsplikt mot cyklande och förare av moped klass II som är ute på eller just ska färdas ut på cykelöverfarten.

Väjningsplikt innebär att fordonförare i god tid ska sänka hastigheten eller stanna. Man får köra vidare bara om man kan göra det utan fara eller hinder. Regler om företräde och väjningsplikt vid övergångsställen finns i trafikförordningen (1998:1276). Enligt reglerna är det inte förbjudet för cyklister att korsa en väg på ett övergångsställe, men de får bara korsa vägen om de kan göra det utan fara. En cyklist som korsar en väg på ett övergångsställe har alltid väjningsplikt både mot gående och mot fordon på vägen. Om man däremot leder sin cykel över vägen räknas man som gående, och då har alla fordonförare väjningsplikt.

Regeringen har i flera steg genomfört översyner av olika regler som har betydelse för cykling och har utifrån detta genomfört ändringar i regelverken för att förbättra säkerheten och framkomligheten för cyklister. Sedan september 2014 har ändringar gjorts i såväl trafikförordningen och vägmärkesförordningen (2007:90) som förordningen om vägtrafikdefinitioner, och ändringarna innebär bl.a. att samtliga väghållare har fått möjlighet att behålla de tidigare obevakade cykelöverfarterna om de i stället definierar dem som cykelpassager. För att förenkla markeringen av cykelpassager och cykelöverfarter infördes ändringar i vägmärkesförordningen i oktober 2018.

I februari 2021 betonade infrastrukturminister Tomas Eneroth i en interpellationsdebatt (ip. 2020/21:377) att det av trafikförordningen framgår att förare med hänsyn till omständigheterna ska hålla en tillräckligt låg hastighet så att fara inte uppstår vid övergångsställen eller cykelpassager.

Transportstyrelsen har uppmärksammat att när en cykelpassage kombineras med ett övergångsställe ökar komplexiteten i trafikmiljön. Föraren av ett motorfordon och cyklister har väjningsplikt mot de gående som är vid eller på ett övergångsställe. Den gående ska visa hänsyn till motorfordonen och har väjningsplikt om ett motorfordon befinner sig på övergångsstället. Det kan bli så att en förare av ett motorfordon behöver väja för en gående men inte behöver göra det för en cyklist som närmar sig cykelpassagen. Cyklisten ska dock väja för den gående och för föraren av motorfordonet. Eftersom motorfordonet står still, kan föraren av cykeln anse att den hinner över i samband med att den gående passerar och kör ut. Det kan enligt Transportstyrelsen skapa en otrygghet och irritation för både gångtrafikanterna och föraren av motorfordonet. Transportstyrelsen föreslog därför i mars 2021 att möjligheten att märka ut cykelpassager tas bort, för att på sikt tas bort helt ur vägmärkesförordningen (Utredning behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon. Slutrapport – slutsatser, förslag och bedömningar. TSV 2019-5394). De huvudsakliga orsakerna till förslaget är att det enligt



Transportstyrelsen skulle renodla utformningen av markerade korsningspunkter för cyklister och motorfordon, öka trafiksäkerheten och framkomligheten för cyklister och ge tydligare trafikmiljö eftersom det i varje markerad korsningspunkt är motorfordon som har väjningsplikt. Transportstyrelsen uppger att detta förslag skulle kunna leda till ökade kostnader för väghållare, men med en införandetid på sju år kommer det att kunna hanteras i samband med befintligt underhåll. Transportstyrelsens rapport var på remiss till början av januari 2022 och bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

### *Geostaket*

Geostaket (geofencing) eller digitala staket är en digital geografisk zon där uppkopplade fordon kan styras på olika sätt. Geostaket kan också användas för att begränsa ett fordon's tillgång till zoner. Trafikverket menar att geostaket är en form av digital infrastruktur som behöver utvecklas, testas och demonstreras som ett led i arbetet med att skapa ett uppkopplat transportsystem. Genom att digitaliseringens och automatiseringens möjligheter tillvaratas kan man enligt Trafikverket skapa en god bebyggd miljö där det är attraktivt för människor att vistas.

Trafikverket har i uppdrag av regeringen att testa geostaket i stadsmiljö och leder ett samarbetsprojekt där Scania, Volvokoncernen, Volvo Cars, Stockholms stad, Göteborgs stad och Veoneer deltar. Till en början fokuserar projektet främst på yrkestrafiken. En handlingsplan har också tagits fram för att införa geostaket i större skala i svenska städer (december 2018). Trafikverket uppger att det är en komplex process att införa geostaket i större skala. Fram till 2022 ska samverkansprojektet bl.a. ta fram rutiner som gör det möjligt för städer att genomföra geostaket på plats. Vidare ska projektet ge förslag på incitament för uppkopplade fordon och infrastruktur, exempelvis genom att skapa ökad tillgänglighet till vissa områden i rusningstrafik eller för nattleveranser samt genomföra piloter i utpekade zoner. Deltagarna i samverkansprojektet testar enligt Trafikverket redan i dag tekniken i urbana miljöer.

I februari 2021 betonade infrastrukturminister Tomas Eneroth i en interpellationsdebatt (ip. 2020/21:377) att vi har en utveckling där fordonen blir allt säkrare. Geostaket, uppkopplade fordon och självkörande fordon med en mängd nya tekniska utrustningar bidrar enligt statsrådet till att minska antalet dödsolyckor inom trafiken.

### *Inrättande av cykelgator*

Regeringen angav i den nationella cykelstrategin från 2017 att den avsåg att pröva möjligheten att genom en ändring i trafikförordningen (1998:1276) låta kommuner inrätta särskilda cykelgator. I den översyn av cykelregler som därefter genomfördes inom Regeringskansliet och som sedan redovisades i en promemoria lämnades förslag om att införa en möjlighet för kommuner att

inrätta cykelgator. I oktober 2020 beslutade regeringen sedermera att ge kommuner möjligheten att inrätta cykelgator där särskilda regler ska gälla i syfte att underlätta för cykeltrafik. Kommuner ges möjlighet att inrätta cykelgator genom att utfärda lokala trafikföreskrifter om att en väg eller vägsträcka ska vara cykelgata. Transportstyrelsen har samtidigt infört två nya vägmärken – ett för cykelgata och ett för cykelgata upphör.

### *Förebyggande av olyckor med högersvängande tunga fordon*

Trafikverket presenterade i juni 2018 en rapport om en gemensam inriktning för säker trafik med cykel och moped. Inriktningen utarbetades i samverkan mellan olika myndigheter och aktörer, och syftet var att på ett systematiskt sätt försöka förstå och hantera utmaningen att öka säkerheten för både cyklister och mopedister. För perioden 2007–2016 redovisas att det bland kollisioner mellan cyklister och lastbilar eller bussar var två av fem dödsolyckor som orsakades av högersvängande fordon.

I rapporten framhålls samtidigt att det finns stora möjligheter att förbättra lastbilars och bussars egenskaper i samspillet med oskyddade trafikanter. Som exempel anges att det kan handla om bättre sikt från förarplatsen, men också andra tekniska hjälpmedel som hjälper till att uppfatta oskyddade trafikanter runt fordonet. I rapporten konstateras att detta är relativt väl uppmärksammat och att det pågår en utveckling av dessa fordon. Samtidigt konstateras att de system som i dag finns i personbilar, som nödbromsar för oskyddade trafikanter, ännu inte har införts i någon större skala i tyngre fordon och att det här finns behov av utveckling och genomförande. Det konstateras även att de krav som finns på personbilars fronter, att de ska vara islagsvänliga för oskyddade trafikanter, saknas för tunga fordon.

EU-kommissionen antog i maj 2018 inom ramen för det s.k. mobilitetspaketet ett förordningsförslag om krav för tygodkännande av motorfordon och deras släpvagnar samt de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, med avseende på deras allmänna säkerhet och skydd för personer i fordonet och oskyddade trafikanter. Efter förhandlingar i EU-institutionerna nåddes under våren 2019 en överenskommelse om kommissionens förslag. Detta innebär i korthet att det införs nya bestämmelser som föreskriver skärpta säkerhetsnormer för biltillverkare, och syftet är att åstadkomma en avsevärd minskning av antalet dödsolyckor och skadade i vägtrafiken. I skälen till förordningen betonas att det utöver säkerhetsåtgärder för att skydda personer i fordonet även måste vidtas specifika åtgärder för att förhindra dödsfall och skador bland oskyddade trafikanter, t.ex. cyklister och fotgängare. Det anges vidare att antalet olyckor kan minskas avsevärt genom att förarens direkta siktfält förbättras och att krav därför bör införas så att det blir enklare att se bl.a. cyklister och andra oskyddade trafikanter direkt från förarsätet. När det gäller särskilda krav som rör personbilar och lätta nyttofordon specificeras i förordningen att dessa fordon ska utrustas med ett avancerat nödbromssystem som är konstruerat och

monterat i två faser, där den andra fasen innebär en utvidgning av detektionsförmågan till att också omfatta fotgängare och cyklister framför motorfordonet. När det gäller särskilda krav för bussar och lastbilar anges i förordningen att dessa fordon ska vara utrustade med avancerade system som gör det möjligt att upptäcka fotgängare och cyklister som befinner sig nära fordonets front eller sidan närmast vägrenen och att ge en varning eller undvika kollisioner med sådana oskyddade trafikanter. Vidare anges att bussar och lastbilar ska konstrueras på ett sådant sätt att oskyddade trafikanter blir mer direkt synliga från förarsätet, genom att man i största möjliga utsträckning minskar de döda vinklarna framför och vid sidan om föraren, samtidigt som man beaktar särdragen hos olika fordonskategorier. Förordningen trädde i kraft den 1 januari 2020 och ska tillämpas fr.o.m. den 6 juli 2022.

I oktober 2018 infördes en vägmarkering för s.k. cykelboxar, ett område närmast trafikljusen där cyklar kan samlas och där motorfordon måste stanna före boxen.

### *Cykling året runt*

När det gäller vinterunderhåll av cykelbanor görs detta av dels Trafikverket, dels kommunerna. Trafikverket uppger att ett ökat cyklande ställer höga krav på en bra vinterväghållning. En metod som används i bl.a. Stockholm är sopsaltning som innebär att ett särskilt fordon borstar bort snö och samtidigt sprider ut en saltlösning. Sopsaltning används främst på prioriterade pendlingsstråk för cykel.

Trafikverket uppger att alla statliga gång- och cykelvägar har samma regler för hur snabbt de ska vara snöröjda. Lokala avvikelser kan förekomma, men efter att det har kommit två centimeter snö ska en statlig cykelväg normalt vara snöröjd inom fyra timmar. Mot halka används normalt sand. Sandningen ska vara klar fyra timmar efter att ett visst friktionstal har uppnåtts. Sopsaltning av cykelvägar kan vara ett sätt att förbättra både framkomligheten och säkerheten för den som vill cykla på vintern. VTI har gjort en utvärdering av metoden som använts med lyckat resultat på cykelbanor i Stockholm. Trafikverket upphandlar halkbekämpning med sopsaltning på de cykelvägar som tangerar kommunala cykelvägar där kommunerna använder den metoden så att standarden ska bli likvärdig. Generellt ställer Trafikverket inte metodkrav i dessa upphandlingar utan funktionskrav, men i dessa fall görs det undantag. Saltet som används är nästan uteslutande koksalt.

En cykel måste alltid ha en ringklocka och broms, medan belysning och reflexer bara krävs vid färd under mörker. Det finns inga krav på dubbdäck. Cykelfrämjandet är en ideell förening som arbetar för en bättre, säkrare och mer attraktiv cykelmiljö. Föreningen menar att det inte är nödvändigt med dubbdäck men framhåller att många upplever att det känns säkrare att cykla med dubbdäck. Cykelfrämjandet menar att man bör välja ett så brett däck som ramen tillåter och att det är särskilt bra med breda bäck för den som cyklar mycket i snö.

I juni 2021 framförde infrastrukturministern i sitt svar på fråga 2020/21:3147 att det görs en mängd insatser för att öka trafiksäkerheten för cyklister, men att regeringen inte avser att ställa krav på dubbdäck för cykel.

### *Framförande av mopeder på cykelväg*

Moped klass II är ett motorfordon på två, tre eller fyra hjul, som är konstruerat för en hastighet av högst 25 kilometer i timmen och vars effekt inte överskrider 1 kilowatt. I enlighet med trafikförordningen tillämpas samma trafikregler för moped klass II som för cykel. En tvåhjulig moped klass II får således köras på cykelbana, såvida inte cykelbanan har en tilläggstavla under vägmärket för påbjuden cykelbana där det står ”ej moped”. Trehjuliga mopeder klass II får köras på en cykelbana med lite trafik och tillräcklig bredd om föraren är särskilt försiktig.

## **Pågående arbete**

### *Omkörning av cyklister*

I trafikförordningens grundbestämmelser i 2 kap. 1 § föreskrivs att en trafikant ska iaktta den omsorg och varsamhet som krävs med hänsyn till omständigheterna för att undvika trafikolyckor. I samma paragraf föreskrivs även att en trafikant ska uppträda så att han eller hon inte i onödan hindrar eller stör annan trafik och visa hänsyn mot dem som uppehåller sig vid vägen. I 3 kap. finns bl.a. regler om möte och omkörning på väg. I 32 § föreskrivs att en förare endast får köra om när det kan ske utan fara. I 33 § föreskrivs vidare att den förare som kör om ska lämna ett betryggande avstånd i sidled mellan sitt fordon och det fordon som körs om.

Varken i Cyklingsutredningen från 2012 eller departementspromemorian Cykelregler från 2017 lämnades det något förslag om att införa regler om ett preciserat avstånd i sidled vid omkörningar av cyklister. Frågan om säkrare omkörningar av cyklister behandlades i departementspromemorian Cykelregler, och där konstateras det att det finns flera generella trafikregler som också är tillämpbara mellan motorfordonstrafik och cyklister. På samma sätt som när en bilförare kör om en annan bil ska en bilförare, när han eller hon kör om en cyklande enligt trafikförordningen lämna ett betryggande avstånd i sidled mellan det egna fordonet och det fordon som körs om. I promemorian konstateras vidare att det kan vara svårt att säga hur långt ett betryggande avstånd kan vara och att det är av just den anledningen som det inte går att bestämma ett visst mått. Det framhålls även att vissa fordon kan passeras med mindre avstånd medan det t.ex. krävs ett större avstånd när man passerar barn som cyklar. Den slutsats som dras i promemorian är att det utifrån detta därför är upp till den som gör en omkörning att avgöra vilket avstånd som är lämpligt vid varje situation.

VTI har genomfört en litteratursammanställning om omkörning av cyklister och tagit fram ett förslag som alternativ till 1,5-metersregeln. VTI konstaterar

bl.a. att under de senaste tio åren har studierna som belyser hur förare av motorfordon kör om cyklister ökat i antal.

Infrastrukturministern betonade i ett svar på en skriftlig fråga (fr. 2020/21:171) i oktober 2020 att ett tillräckligt avstånd vid omkörning är en viktig trafiksäkerhetsfråga för cyklister. Statsrådet konstaterade att det saknas ett beredningsunderlag för förslag om ett specificerat minsta avstånd vid omkörning av cyklister. Statsrådet framförde att frågan dock kan komma att aktualiseras framöver då regeringen kontinuerligt arbetar för att förbättra trafiksäkerheten i enlighet med nollvisionen.

I oktober 2021 gav regeringen Transportstyrelsen i uppdrag att analysera regelfrågor så att andelen som reser med cykel kan öka. Transportstyrelsen ska bl.a. analysera och vid behov lämna förslag till hur ändrade trafikregler kan främja säker omkörning av cyklister. I uppdraget konstateras bl.a. att cyklister på många vägar samsas med andra fordonsslag på körbanan. I dag får en omkörning bara ske om det kan ske utan fara, och det ska lämnas ett betryggande avstånd i sidled till fordonet som körs om. Att omkörningar av cyklister ändå upplevs som otrygga gör att det kan finnas ett behov av att analysera dessa situationer och, om det krävs, specificera bestämmelsen närmare. Analysen bör innefatta såväl frågor om hastighet som avstånd (ibland kallat ”respektavstånd”). I detta sammanhang framstår det enligt regeringen som önskvärt att också se över reglerna för cykling i bredd. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 31 oktober 2022. Den del av uppdraget som avser säker omkörning ska delredovisas senast den 31 mars 2022.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Motionsyrkanden om trafiksäkerhet när det gäller cykling behandlades senast i utskottets betänkande 2020/21:TU3 Cykelfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, bl.a. med hänvisning till regeringens nationella cykelstrategi och de regelöversyner och regeländringar som har genomförts. Utskottet framhöll att det är viktigt att trafikreglerna är utformade så att de underlättar en ökad cykling och betonade bl.a. vikten av säkra cykelvägar för barn och unga till skolor och fritidsverksamheter. När det gäller förslag om avståndskrav vid omkörning av cyklister hänvisade utskottet bl.a. till vad som föreskrivs i trafikförordningen om att lämna ett betryggande avstånd i sidled och konstaterade att det är svårt att bestämma ett mått. När det gäller utökade krav på cykelhjälsanvändning pekade utskottet bl.a. på regeringens nationella cykelstrategi och vad regeringen där konstaterade om att cykelhjälsanvändningen har ökat successivt de senaste åren och att detta visar att det går att åstadkomma förändringar utan tvingande lagstiftning. När det gäller förslag om förbud mot att använda handhållen mobiltelefon vid cykling hänvisade utskottet bl.a. till att forskningen inom området är alltför begränsad. Riksdagen biföll utskottets förslag.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis lyfta fram vikten av att fler personer använder cykeln som transportsätt. För att en fortsatt ökning av cyklingen ska vara möjlig är det viktigt att dessa resor kan genomföras på ett tryggt och säkert sätt. Utskottet tvingas tyvärr konstatera att alltför många cyklister fortfarande blir svårt skadade i trafiken och att ett antal personer varje år till och med dör i cykelolyckor. Utskottet vill därför starkt understryka vikten av att även i fortsättningen uppmärksamma cyklisterna i trafiksäkerhetsarbetet. Utskottet anser att det är mycket viktigt att fortsätta det arbete som görs på våra myndigheter och av andra aktörer för att öka cyklisternas trafiksäkerhet. Utskottet ser med tillförsikt på regeringens fortsatta arbete med denna fråga och välkomnar infrastrukturministerns uttalande om att en välplanerad och rätt underhållen cykelinfrastruktur har stor betydelse för att minska cykelolyckorna.

När det gäller motionsförslagen om säkerhetsavstånd vid omkörning av cyklister vill utskottet framhålla att det för cyklister är en viktig trafiksäkerhetsfråga att bilister håller ett tillräckligt avstånd vid omkörning. Utskottet välkomnar därför att regeringen har gett Transportstyrelsen i uppdrag att analysera och vid behov lämna förslag till hur ändrade trafikregler kan främja en säker omkörning av cyklister. I avvaktan på resultatet av denna utredning är utskottet inte berett att ta något initiativ i frågan.

När det gäller motioner om användning av cykelhjälm vill utskottet påminna om att frågan om bättre skydd togs upp i den nationella cykelstrategin, och regeringen framhöll där att cykelhjälmsanvändningen bör öka mot bakgrund av att risken för allvarliga skullskador vid en olycka minskar betydligt om man använder hjälm. Utskottet delar denna uppfattning. Utskottet konstaterar att cykelhjälmsanvändningen har ökat successivt de senaste åren men att målet för cykelhjälmsanvändningen 2020 inte uppnåddes. Utskottet delar regeringens bedömning att den ökande användningen visar att det går att åstadkomma förändringar utan tvingande lagstiftning. Utskottet anser mot den bakgrunden att det inte finns anledning att för närvarande ta något initiativ i frågan. Utskottet avser att fortsätta följa utvecklingen av cykelhjälmsanvändningen i Sverige.

När det gäller motioner om mobilanvändning på cykel är utskottet inte berett att för närvarande ta något initiativ när det gäller förbud mot att använda handhållen mobiltelefon vid cykling. Enligt utskottets bedömning finns det fortfarande alltför begränsad forskning inom området. Utskottet ser positivt på den pågående satsning som regeringen gör på forskning och ökad kunskap om cykling.

Utskottet konstaterar vidare att det finns några motionsyrkanden som gäller cykelpassager och cykelöverfarter. Utskottet noterar att Transportstyrelsen har lämnat förslag om att ta bort möjligheten att märka ut cykelpassager för att bl.a. öka trafiksäkerheten och framkomligheten för cyklister. Transportstyrelsens förslag bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Utskottet ser fram emot att ta del av resultatet av denna beredning och är i avvaktan på detta inte berett att vidta några åtgärder i denna fråga.

Vidare vill utskottet lyfta fram de insatser som görs av Trafikverket och kommunerna för att underlätta cykling året runt. Utskottet framhåller att det är viktigt att cyklister kan känna sig trygga och att det råder hög trafiksäkerhet på cykelvägarna hela året. När det gäller förslaget om att införa ett generellt förbud mot mopeder på cykelbanor anser utskottet att det för närvarande inte finns anledning att införa ett sådant förbud. Utskottet hänvisar i stället till den möjlighet som redan finns att sätta upp en tilläggstavla där det står ”ej moped” och som kan användas i förekommande fall för att öka tryggheten.

När det gäller motionsförslaget om geostaket kan utskottet konstatera att digitala staket är en bland flera tekniska utrustningar som kan användas för att öka trafiksäkerheten. När det gäller motionsyrkandet om att inrätta cykelgator kan utskottet, liksom förra året, konstatera att regeringen redan har beslutat om att ge kommuner möjlighet att inrätta sådana. Med anledning av motionsyrkandet om döda vinkeln vill utskottet avslutningsvis framhålla att det är mycket angeläget att minska cyklisternas utsatthet vid högersvängar. Bland annat behövs säkrare och bättre anpassade fordon som tar hänsyn till oskyddade trafikanter.

Utskottet menar sammanfattningsvis att de frågeställningar som tas upp i motionsyrkandena är väl beaktade. Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2021/22:20 (MP) yrkande 13, 2021/22:365 (SD), 2021/22:1115 (M), 2021/22:1279 (S), 2021/22:1640 (C) yrkandena 9, 11, 12 i denna del och 13, 2021/22:1908 (M) yrkandena 1 och 2, 2021/22:2143 (S), 2021/22:2267 (L), 2021/22:2950 (SD) yrkandena 6–8, 2021/22:3394 (L) yrkande 52, 2021/22:3611 (M), 2021/22:3755 (M) yrkande 7, 2021/22:3878 (KD) yrkande 11 och 2021/22:3879 (KD) yrkande 60.

## Trafikregler om framkomlighet för cyklister

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om ändrade trafikregler för ökad framkomlighet för cyklister. Utskottet hänvisar bl.a. till att frågor om trafikregler för att underlätta cykling tas upp i både regeringens nationella cykelstrategi och olika regelöversyner. När det gäller cykling på enkelriktade gator, högersväng vid rödlys och allgrönt för cyklister hänvisar utskottet till att regeringen har gett Transportstyrelsen i uppdrag att analysera dessa regelfrågor. Utskottet framhåller att det är viktigt att trafikregler är utformade så att de underlättar en ökad cykling.

Jämför reservation 13 (M), 14 (C) och 15 (V).

### Motionerna

I kommittémotion 2021/22:3755 anför Maria Stockhaus m.fl. (M) att allgrönt för cyklister i korsningar bör utredas (yrkande 6), dvs. att alla cyklande i en korsning får grönt ljus samtidigt. Motionärerna menar att det gör att trafikflödena blir bättre och att säkerheten ökar då cyklister enbart kan fokusera på ögonkontakt med andra cyklister. Dessutom anför motionärerna att möjligheten att tillåta cyklister att svänga höger mot rött bör utredas (yrkande 8) liksom möjligheten för cyklister att svänga mot enkelriktat (yrkande 9). Motionärerna hänvisar till positiva erfarenheter med att ge cyklister rätt att under vissa premisser svänga höger mot rött ljus samt mot enkelriktat, varför regeringen bör initiera en utvärdering av dessa erfarenheter och se över möjligheten att göra detta till nationell norm. Vidare menar motionärerna att förutsättningarna för att via regelförändringar förbättra framkomligheten med cykel bör utredas (yrkande 11). Regeringen behöver initiera en större översyn av befintlig lagstiftning som är kopplad till cykling eftersom nuvarande lagstiftning togs fram i en tid när exempelvis dagens digitala tekniska möjligheter att styra trafik såväl som uthyrningsverksamheter av sparkcyklar var okända begrepp.

I kommittémotion 2021/22:3679 framhåller Anders Åkesson m.fl. (C) behovet av att driva en förändring av lagstiftningen som gör det möjligt för cyklister att cykla mot fordonstrafiken på enkelriktade gator (yrkande 16). Motionärerna menar bl.a. att dagens regelverk för framförande av cykel mot enkelriktat leder till tolkningsproblematik och i slutändan sämre möjligheter att främja cykeltrafik, varför lagstiftningen måste ses över i riktning mot ett regelverk som ger kommunerna en större rådgighet över frågan. Vidare framhåller motionärerna behovet av att utreda förutsättningarna för att via regeländringar förbättra framkomligheten med cykel (yrkande 26).

I kommittémotion 2021/22:3191 anför Jens Holm m.fl. (V) att regeringen bör återkomma med ett förslag till skyltning som tillåter undantag från rött ljus



för cyklister vid högersväng (yrkande 3). Motionärerna menar att det är ett sätt att underlätta för cykling som tillämpas i många städer i Europa.

I motion 2021/22:2311 uppmärksammar Nina Lundström (L) frågan om högersväng vid rött ljus (yrkande 1). Motionären menar att möjligheten att under vissa premisser ge cyklister rätt att svänga höger mot rött ljus har visat sig ge större framkomlighet och förbättrad säkerhet, varför regeringen skyndsamt bör vidta åtgärder för att rättsläget ska klarna i syfte att möjliggöra högersväng vid rödljus. Vidare tar motionären upp frågan om allgrönt (yrkande 2). Motionären menar att detta ökar säkerheten, att trafikflödena blir bättre och att tryggheten ökar.

## **Gällande rätt**

Sverige har ratificerat FN:s konvention om vägtrafik, antagen i Wien den 8 november 1968, och har därmed åtagit sig att följa konventionen. Riksdagen och regeringen ansvarar för att Sverige uppfyller sina folkrättsliga förpliktelser. Konventionen gäller inte direkt som svensk lag, utan myndigheter och domstolar tillämpar den via bestämmelser i den nationella lagstiftningen. Sverige har valt att föra över bestämmelser i konventionen till i huvudsak trafikförordningen (1998:1276). Sverige har även ratificerat FN:s konvention om vägmärken och signaler, som också antogs i Wien den 8 november 1968, och har genomfört den i bestämmelser i vägmärkesförordningen (2007:90) och föreskrifter till den.

Trafikförordningen innehåller bestämmelser som i olika utsträckning rör cykling och förhållandet till andra trafikantgrupper eller olika trafikområden. Enligt 10 kap. får särskilda trafikregler, med vissa angivna undantag, utfärdas genom lokala trafikföreskrifter för en viss väg eller vägsträcka eller för samtliga vägar inom ett område. I bestämmelsen räknas 22 fall upp när lokala trafikföreskrifter får gälla. Det kan t.ex. röra om en viss väg ska vara gågata eller gångfartsområde eller en viss plats ska vara cykelöverfart, förbud mot trafik med fordon, förbud mot eller påbud att svänga eller köra i en viss riktning eller avvikelser från de bestämmelser som det hänvisas till och som rör hastighet eller begränsning till en lägre hastighet än vad som följer av de bestämmelserna förutsatt att detta är motiverat av hänsyn till trafiksäkerheten, framkomligheten och miljön.

## **Bakgrund**

Den dåvarande regeringen tillkallade hösten 2010 en särskild utredare för att se över de regler som påverkar förutsättningarna för att cykla. I oktober 2012 lämnade Cyklingsutredningen sitt betänkande Ökad och säkrare cykling – en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv (SOU 2012:70). Den särskilda utredaren konstaterade bl.a. att cyklingens intressen i huvudsak kan tillgodoses inom ramen för gällande lagstiftning och att det inte främst är regeländringar som krävs utan incitament för att lagstiftningen ska tillämpas på ett sådant sätt

att cyklingen beaktas. När det gäller trafikregler av betydelse för cykling konstaterade utredaren att de flesta problemen inte har sin grund i reglerna i sig och därför löses bättre genom åtgärder i trafikmiljön. Mot bakgrund av Cyklingsutredningens förslag beslutade regeringen om flera förordningsändringar för att förbättra förutsättningarna för cykling, och dessa trädde i kraft hösten 2014. Regeländringarna avsåg bl.a. cykling på vägren, cykling på gångbana, cykling på körbana, cykelöverfarter och cykelpassager.

Senare, parallellt med regeringens arbete med en nationell cykelstrategi, gjordes en översyn av regler med betydelse för cykling. Övervägandena presenterades våren 2017 i departementspromemorian *Cykelregler*. Promemorian togs fram mot bakgrund av de två tillkännagivanden som riksdagen hade riktat till regeringen våren 2015 i syfte att främja cykling (bet. 2014/15:TU5, rskr. 2014/15:123). Utifrån översynen har ett antal regeländringar genomförts. Regeringen beslutade i juni 2018 om ändringar i trafikförordningen (1998:1276) som innebär att det införs en möjlighet för cyklande från 15 år (och förare av moped klass II) att färdas på körbanan även om det finns en cykelbana och om den högsta tillåtna hastigheten på körbanan är högst 50 kilometer i timmen. Vidare fattade regeringen i augusti 2018 beslut om ytterligare fem regeländringar som syftar till att främja en ökad och säker cykling och som trädde i kraft i oktober 2018. Regeländringarna avsåg vägmärkning för cykelbox, förenklad märkning av cykelpassage och cykelöverfart, lokaliseringmärken för gång- och cykelhänvisning, gående på gång- och cykelbana samt märkning av övergångsställe på cykelbana.

Trafikverket pekade i sitt inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022–2033 (rapport 2020:186) på att trafiklagstiftningen bör ändras så att det blir möjligt att utforma trafikregleringar speciellt anpassade för cykeltrafik. I dag är en stor del av de trafikregleringar som lagstiftningen tillåter anpassade för biltrafik, inte för cykeltrafik. Förutom att det leder till sämre utformade trafiksystem riskerar det att leda till att trafikreglernas legitimitet urholkas. Att anpassa de möjliga trafikregleringarna till cykeltrafikens förutsättningar har enligt Trafikverket en mycket hög kostnadseffektivitet. Trafikverket för fram tillåten högersväng mot rött, cykling mot enkelriktat samt förenklade och förtydligade väjningsregler vid överfart över väg som exempel på cykeltrafikregleringar som bör vara möjliga att införa i de situationer där de är lämpliga.

## **Pågående arbete**

### *Cykling på enkelriktade gator*

Cyklingsutredningen konstaterade att de flesta problem som är kopplade till trafikregler och cykling inte har sin grund i reglerna i sig utan löses bättre genom åtgärder i trafikmiljön. Utredaren konstaterade bl.a. när det gäller möjligheten att tillåta cykling i båda trafikriktningar på enkelriktade gator att detta är möjligt redan i dag.

Det finns möjligheter för kommunerna att tillåta cykeltrafik i motsatt riktning på enkelriktade gator, och det finns ett antal kommuner som har vidtagit åtgärder för detta. Infrastrukturministern konstaterade i en interpellationsdebatt den 17 mars 2020 att det redan i dag är möjligt att tillåta cykeltrafik i båda riktningarna, även om biltrafiken går i bara den ena riktningen, och att det fungerar så i många svenska städer. Här kan nämnas att det finns exempel där kommunen har beslutat om parkeringsförbud på en sida av gatan och i stället tagit utrymmet i anspråk för cykling i båda riktningarna. En bakgrund till de nuvarande reglernas utformning är att detta måste vara en lokal fråga att hantera eftersom man vid varje sådan möjlighet bör beakta såväl trafiksäkerhetsaspekter som framkomlighet och parkeringsmöjligheter. Statsrådet uttalade i interpellationsdebatten att om det skulle visa sig att det är ett bekymmer och att det behövs förändringar kring detta är han också beredd att pröva att gå vidare.

I oktober 2021 gav regeringen Transportstyrelsen i uppdrag att analysera regelfrågor så att andelen som reser med cykel kan öka. En del i uppdraget är att analysera och lämna förslag till hur reglerna kring enkelriktad trafik på lämpligt sätt kan ändras för att möjliggöra cykeltrafik i båda riktningarna där det för motortrafik är enkelriktat. Utgångspunkten är att skyltningen ska vara trafiksäker och lätt för alla trafikanter att förstå. Det handlar om frågan om hur trafikplaneringen och de lokala trafikföreskrifterna ska utformas för att tillåta motortrafik i gatans ena riktning och cykeltrafik i båda riktningarna. I uppdraget konstateras att frågan länge har varit aktuell, och regeringen anser att det därför är lämpligt att se över reglerna kring enkelriktat för att se om dessa kan ändras för att möjliggöra cykeltrafik i båda riktningarna på ett trafiksäkert sätt, och presentera lämpliga förslag på hur det kan åstadkommas. De lämpliga lösningarna kan enligt regeringen variera bl.a. beroende på hur stadsplaneringen ser ut, men utgångspunkten bör vara att det ska vara lätt för alla trafikanter att förstå reglerna utifrån skyltningen. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 31 oktober 2022. Den del av uppdraget som avser regler om enkelriktad trafik ska delredovisas senast den 31 mars 2022.

### *Högersväng vid rödljus*

I vissa länder tillåts cyklister svänga höger mot rött genom att det under trafiksignalen sitter en tilläggstavla som undantar cyklister från signalen. De svenska reglerna om trafiksignaler och vägmärken som i detta fall inte medger tilläggstavlor överensstämmer med Wienkonventionen om vägtrafik och Wienkonventionen om vägmärken och signaler.

I samband med Cyklingsutredningen togs det fram en konsultrapport som bl.a. innefattade s.k. fokusintervjuer. Där framkom bl.a. att ett skäl till att cyklister cyklar mot rött kan vara att de i vissa fall inte ser något skäl att stanna trots att det är rött ljus baserat på att de inte anser sig hamna i konflikt med annan trafik med hänsyn till sin färdväg, vilket märks särskilt tydligt vid

högersväng. I Cyklingsutredningen framfördes mot denna bakgrund att det ibland argumenteras för att cyklister på något sätt borde undantas från skyldigheten att stanna vid rött när de ska svänga höger eftersom de inte hindrar eller stör fordonsströmmen för annan trafik i dessa situationer och därmed troligen inte heller påverkar trafiksäkerheten. I utredningen konstaterades att en sådan regel skulle öka cyklisters framkomlighet och minska deras väntetid i signalreglerade korsningar men att en sådan regeländring samtidigt skulle leda till minskad trafiksäkerhet, särskilt om den fick den effekten att trenden att cykla mot rött ökade även i andra situationer och att regeln urholkades. Vidare framhölls att det också finns en risk att barn får svårare att begripa regeln. I Cyklingsutredningen lämnades inte något förslag till regeländring för att tillåta högersväng för cyklar vid rött ljus.

I den nationella cykelstrategin från 2017 framförde regeringen att det bör utredas om det är möjligt att, under vissa förutsättningar, för samtliga fordonsslag medge undantag från reglerna om stopplikt vid röd signal när fordonet gör en högersväng.

I oktober 2021 gav regeringen Transportstyrelsen i uppdrag att analysera olika regelfrågor så att andelen som reser med cykel kan öka. Transportstyrelsen ska bl.a. analysera om och hur cyklister på ett trafiksäkert sätt kan medges undantag från reglerna om stopplikt vid röd signal när cyklisten gör en högersväng och om det bedöms lämpligt lämna förslag om detta. I uppdraget konstaterar regeringen bl.a. att det genom signalreglering i dag är möjligt att tillåta cyklister att svänga höger vid rött ljus för andra fordon. Att i stället göra detta möjligt genom att undanta cyklister från stopplikt vid röd signal skulle enligt regeringen kunna vara en kostnadsbesparande åtgärd som skulle kunna öka framkomligheten för cyklister. Det måste dock analyseras hur ett sådant undantag kan utformas, t.ex. om det ska vara generellt eller gälla endast i vissa situationer, hur det skulle påverka andra trafikanter och om det kan utformas på ett trafiksäkert sätt utan att gåendes säkerhet försämras. Om man föreslår en ordning som innebär att högersväng vid rött ska bli tillåtet för cyklister, måste enligt regeringen även ansvarsfrågorna analyseras. I regeringens uppdrag till Transportstyrelsen betonas att det måste stå helt klart vem som ska bära ansvaret vid en eventuell kollision mellan en cyklist som svänger vid rött ljus och en fotgängare som går rakt fram. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 31 oktober 2022.

### *Allgrönt*

Så kallat allgrönt innebär att alla cyklister i en korsning med trafiksignaler får grönt ljus samtidigt. Detta används bl.a. vid vissa korsningar i städerna Groningen och Enschede i Nederländerna. Frågan om att införa allgrönt behandlades inte i Cyklingsutredningen eller i den regelöversyn om cykling som tidigare genomfördes inom Näringsdepartementet. Det är i dag möjligt att

i enlighet med vägmärkesförordningen signalreglera olika för motortrafik och cykel.

Transportstyrelsen ska enligt det ovan beskrivna regeringsuppdraget från oktober 2021 analysera allgrönt för cyklisterna. Transportstyrelsen ska utifrån erfarenheter och försöksverksamhet utomlands och i Sverige analysera för- och nackdelar med allgrönt ur relevanta perspektiv, inklusive cykelfrämjande och trafiksäkerhet, och vid behov lämna förslag. Vad gäller analysen av s.k. allgrönt för cyklisterna kan erfarenheter även av motsvarande förändringar för gående vara av intresse. Utgångspunkten bör enligt regeringen vara att minska motsättningarna mellan trafikantgrupper. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 31 oktober 2022.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Motionsyrkanden om trafikregler för cykling behandlades senast i utskottets betänkande 2020/21:TU3 Cykelfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, bl.a. med hänvisning till regeringens nationella cykelstrategi och de regelöversyner och regeländringar som har genomförts. Utskottet framhöll att det är viktigt att trafikreglerna är utformade så att de underlättar en ökad cykling. Riksdagen biföll utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet kan inledningsvis konstatera att frågor om trafikregler för att underlätta cykling tas upp i både regeringens nationella cykelstrategi och de olika regelöversyner som har gjorts när det gäller cykling. Utskottet vill framhålla att det är viktigt att de gällande trafikreglerna är utformade så att de underlättar en ökad cykling. Liksom tidigare år vill utskottet understryka att regler som gör det enklare och mer attraktivt att cykla kan ha en positiv effekt på cyklandet. Utskottet anser därför att de översyner som har initierats av regeringen under de senaste åren har varit av stort värde.

När det gäller motionsförslagen om cykling på enkelriktade gator, högersväng vid rödljus och allgrönt för cyklisterna kan utskottet konstatera att regeringen har gett Transportstyrelsen i uppdrag att analysera dessa regelfrågor. Detta är frågor som har varit aktuella under en längre tid, och det finns också olika erfarenheter att hämta från andra länder. Utskottet välkomnar att dessa möjliga regeländringar utreds närmare och ser fram emot att ta del av utredningsresultaten.

Utskottet menar att de frågeställningar som tas upp i motionsyrkandena därigenom är väl beaktade. Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2021/22:2311 (L) yrkandena 1 och 2, 2021/22:3191 (V) yrkande 3, 2021/22:3679 (C) yrkandena 16 och 26 samt 2021/22:3755 (M) yrkandena 6, 8, 9 och 11.

## Elsparkcyklar och hyrcyklar

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen tillkännager för regeringen att den skyndsamt bör säkerställa att det genomförs nödvändiga förtydliganden av regelverket för hyrda cyklar och elsparkcyklar, inte minst för att minimera personskador och parkeringsproblem. Därmed bifaller riksdagen helt eller delvis motionsförslag om detta. Övriga motionsförslag om elsparkcyklar avslås.

Jämför reservation 16 (S, KD, MP), 17 (C) och 18 (V).

### Motionerna

I kommittémotion 2021/22:3755 uppmärksammar Maria Stockhaus m.fl. (M) behovet av tydligare regler för elsparkcyklar och hyrcyklar (yrkande 10). Motionärerna pekar på att framväxten av denna marknad är positiv men att det samtidigt finns ett växande problem med fordonen och att olika kommuners regler och begränsningar har ifrågasatts, varför nödvändiga förtydliganden av regelverket skyndsamt behöver säkerställas.

I kommittémotion 2021/22:2950 efterfrågar Patrik Jönsson m.fl. (SD) en utredning om ett regelverk för elsparkcyklar (yrkande 9). Motionärerna menar att detta behövs för att minimera personskador och parkeringsproblem.

I kommittémotion 2021/22:3679 anför Anders Åkesson m.fl. (C) att det behövs en översyn av hur kommuner kan ges större möjligheter att, genom upphandlingsverket, reglera och kravställa vilka elsparkcykeloperatörer med s.k. friflytande flottor som får vara verksamma i kommunen (yrkande 21). Motionärerna betonar att elsparkcyklar är klimatsmarta och underlättar framkomligheten men att det måste bli mer ordning och reda. Vidare påtalar motionärerna att begränsningen av motoreffekten på 250 watt för cyklar utan tramp- eller vevanordning bör tas bort, i enlighet med Transportstyrelsens förslag i utredningen om behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon (yrkande 22). En sådan förändring skulle förbättra kvaliteten och därmed användarvänligheten i detta färdmedel.

I kommittémotion 2021/22:3191 anför Jens Holm m.fl. (V) i yrkande 10 att regeringen skyndsamt bör återkomma med en lämplig klassificering av elsparkcyklar i syfte att öka säkerheten och förbättra kontrollen samt, om nödvändigt, vidta alla ytterligare åtgärder för en trafiksäker och hållbar reglering av färdmedlet. Motionärerna pekar på att elsparkcyklarna har kort livslängd och att de inte bara skapar frihet för användarna utan också begränsar framkomligheten för andra genom det kaos som råder när det gäller både användning och uppställande av elsparkcyklarna.

I kommittémotion 2021/22:3394 pekar Helena Gellerman m.fl. (L) på behovet av reglering av elsparkcyklar (yrkande 54). Motionärerna betonar att

elsparkcykelns möjligheter ska tillvaratas, samtidigt som ett regelverk behöver utredas för att undvika dess negativa effekter framför allt i stadsmiljön.

I motion 2021/22:1044 efterlyser Monica Haider (S) en reglering av elsparkcyklar. Motionären framhåller att det behövs en översyn av regelverket för att säkerställa att Sveriges kommuner har de verktyg som krävs för att effektivt reglera marknaden utan att hämma innovation och framväxten av grön mobilitet samtidigt som trafiksäkerheten förbättras.

I motion 2021/22:1236 betonar Ann-Christin Ahlberg och Paula Holmqvist (båda S) vikten av att se över möjligheterna att göra en översyn av regelverken för elsparkcyklar. Motionärerna menar att det behövs en översyn av regelverken och en eventuell förändring av lagstiftningen för att öka tydligheten kring vilket ansvar som var och en som använder elsparkcyklar har och vilket ansvar som den som hyr ut elsparkcyklar har för att förhindra olyckor.

I motion 2021/22:1251 pekar Joakim Sandell (S) på behovet av att se över regelverken för elsparkcyklar. Motionären menar att elsparkcykeln kan vara utmärkt om den används på rätt sätt men att det finns många problem, varför kommunerna måste ges verktyg att kunna vidta åtgärder såsom förbud mot parkering av elsparkcyklar, förbud mot att köra elsparkcyklar på vissa platser och på trottoarer, möjlighet att begränsa antalet elsparkcyklar, åldersgräns för att få köra elsparkcykel och hjälmväg.

I motion 2021/22:1299 anför Mattias Jonsson (S) att det behövs en översyn av regelverken för elsparkcyklar. För att möjliggöra positiva mobilitetslösningar, värna allas tillgång till det offentliga rummet, skydda människors hälsa och skapa ordning i trafiken bör kommuner ges rätt att reglera, kontrollera och beivra parkering, framförande och förekomst av delade eller uthyrda elfordon, varför lagen bör ändras så att den särskiljer elsparkcyklar från reguljära cyklar.

I motion 2021/22:2408 anför Hans Rothenberg (M) att elskotrar bör omdefinieras från ”cykel” till lämplig klassificering av motoriserat fordon där ansvar för framförande, parkering och uppställning förtydligas och regleras (yrkande 1). Motionären pekar på problem med framförandet och den ostrukturerade parkeringen av dessa fordon och menar att eftersom elskotrarna klassificeras som ”cykel” finns det inte tillämpliga föreskrifter för hur dessa får ställas upp i gatumiljön. Vidare menar motionären att kommunerna bör ges laglig möjlighet att kunna ställa krav på att elskotrarna ska ha uppställningsplatser som godkänns av kommunerna för att göra en ordnad parkering möjlig (yrkande 2). Bristen på ordnad parkering av elskotrarna är en säkerhetsrisk och det förfular gatumiljön avsevärt. Dessutom bör kommunerna enligt motionären ges laglig möjlighet att kunna begränsa antalet elskotrar inom sina gränser (yrkande 3). Slutligen anför motionären att brukaransvaret bör förstärkas så att man kan minimera ett trafikfarligt framförande, exempelvis genom en modell med ett registrerings- eller licenssystem som gör det möjligt att följa upp vem som har framfört elskotern genom en koppling mellan fordonen och förare (yrkande 4).

I motion 2021/22:3285 lyfter Boriana Åberg (M) fram att det bör införas trafikregler för elsparkcyklar. Motionären menar att de är ett flexibelt färdmedel som passar bra att kombinera med andra trafikslag, men som de används i dag skapar de också både problem och irritation, varför deras användning måste regleras nationellt på samma sätt som gäller för andra trafikslag.

I motion 2021/22:1640 anför Ola Johansson m.fl. (C) i yrkande 18 att en myndighet bör ges i uppdrag att ta fram en vägledning till kommunerna för tillsyn över uthyrningsverksamhet av elsparkcyklar. Motionärerna menar bl.a. att problemen bör kartläggas och att kommunerna bör ges möjlighet att ta ut en tillstånds- och tillsynsavgift av uthyrarna.

I motion 2021/22:3658 påtalar Niels Paarup-Petersen (C) behovet av att göra det möjligt för kommuner att använda upphandling som en åtgärd för att få bättre ordning på elsparkcyklar och andra fordon inom friflytande mikromobilitet i stadsmiljön. Motionären lyfter bl.a. fram att elsparkcykelbranschen är ny, vilket i kombination med bristande ansvar hos användarna har lett till att fordonen ofta felparkeras, varför kommunerna bör ges möjligheten att via upphandling styra vilka bolag som får rätten att verka i kommunen och på vilka villkor.

I motion 2021/22:3172 pekar Camilla Brodin (KD) på behovet av att möjliggöra reglering av elsparkcyklar genom offentlig upphandling (yrkande 1). Motionären betonar att det är viktigt att skapa bättre ordning kring mikromobilitetstjänster och att en tydligare reglering främjar seriösa aktörer samtidigt som innovation och framväxten av grön mobilitet tillvaratas. Vidare anför motionären att det bör införas en promillegräns för fordon som klassificeras som cykel för att ge Polismyndigheten tydligare verktyg att stävja framförande av denna typ av fordon (cykel, elcykel, elsparkcykel etc.) i onyktert tillstånd (yrkande 2). Slutligen menar motionären att det behövs en översyn av wattgränsen för elsparkcyklar (yrkande 3) för att öka trafiksäkerheten.

I motion 2021/22:2311 tar Nina Lundström (L) upp frågor om elsparkcyklar (yrkande 3). Motionären menar att möjligheten att påverka var elsparkcyklar kan framföras bör regleras och att det därmed ska vara möjligt att reservera vissa cykelstråk för bl.a. elsparkcyklar.

## **Gällande rätt**

Elskotrar eller elsparkcyklar och andra liknande fordon kan definieras som cyklar om de uppfyller vissa krav enligt lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Några av kraven är att motorerna får ha en högsta effekt på 250 watt och att fordonen är konstruerade för en högsta hastighet av 20 kilometer i timmen. De fordon som uppfyller kraven ska användas på samma sätt som vanliga cyklar i trafiken enligt trafikförordningen (1998:1276), och i vissa fall kan de även omfattas av samma bestämmelser som gällande.



## **Bakgrund**

### *Kunskapsöversikt 2018*

Det snabba intåget av de nya fordonen i transportsystemet har inneburit att bl.a. cyklar, elcyklar och elsparkcyklar i dag samsas på cykelvägar och vägar. Det finns begränsad kunskap inom området, och därför har det riktats ökat fokus på behovet av att samla kunskaper inom området. Här kan nämnas att det med finansiering av Trafikverkets skyltfond i juni 2018 presenterades en kunskapsöversikt om de eldrivna enpersonsfordonens plats i trafiken. I utredningen ingick bl.a. att belysa hur eldrivna enpersonsfordon används och upplevs av förare, hur lagstiftning, reglering och klassificering ser ut i andra länder, olyckor och orsaker till dessa samt vad som kan göras för att öka trafiksäkerheten för användare och medtrafikanter. En av de iakttagelser som gjordes i kunskapsöversikten är att det finns mycket lite forskning och studier som berör trafiksäkerhetsaspekterna av ökat användande av eldrivna enpersonsfordon och att det inte har genomförts någon forskning i Sverige utifrån svenska förhållanden. Utifrån den snabba tekniska utvecklingen och en kontinuerlig introduktion av nya fordon anfördes det i rapporten att det behövs ökad kunskap om dessa fordons potential och egenskaper och om marknadsutvecklingen, inte minst utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv. Vidare konstaterades att tydliga och enkla regler skulle förenkla kontrollen av fordonen i trafiken och därmed bidra till en ökad handlingskraft bland berörda myndigheter.

### *Interpellation 2019*

Infrastrukturministern framhöll i oktober 2019 i en interpellationsdebatt om elsparkcyklar i stadsmiljöer (ip. 2018/19:295) och ordning och reda kring elskotrar (ip. 2018/19:307) bl.a. att säkerheten och behovet av ordning och reda kommer först i Sverige och pekade på behovet av tydliga regler för användningen av elsparkcyklar, av en ordentlig dialog med branschen, av att kommunerna tar sitt ansvar och får ett klargörande av vilka regler som står till deras förfogande samt av förändringar, inte minst vad gäller klassificeringen. Ministern framhöll att regeringens ambition är att skapa ordning och reda och inte att förbjuda elsparkcyklar. Enligt ministern vill regeringen därför se till att kommunerna och branschen tar sitt ansvar och skapa bästa grund för en reglering av användningen. Avslutningsvis framhöll ministern att det med gemensamma krafter kommer att bli både ordning och reda inom detta område och dessutom en bra möjlighet till mobilitet i städerna även framöver.

### *Transportstyrelsens regeringsuppdrag 2019–2021*

#### **Uppdraget**

I oktober 2019 beslutade den dåvarande regeringen att ge Transportstyrelsen ett uppdrag som syftade till att beskriva de regelverk som gäller och utreda behovet av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon, däribland

elsparkcyklar och elcyklar. Som skäl för uppdraget angav regeringen bl.a. att ny teknik och innovation tillsammans med möjligheterna med delningsekonomi är viktiga för utvecklingen av ett hållbart transportsystem. Regeringen uppmärksammade samtidigt att det i vissa sammanhang har framförts att det är oklart vilka regler som gäller för dessa eldrivna enpersonsfordon, t.ex. hur och var de får framföras, vilka konstruktionskrav som kan ställas på fordonen och vilka andra krav som kan ställas på den som framför fordonet. Transportstyrelsen skulle redovisa uppdraget i tre delar.

### **Första delrapporten 2020**

Transportstyrelsen presenterade den första delen av utredningens resultat i maj 2020. Där lämnades en beskrivning av de regelverk som gäller för eldrivna enpersonsfordon. Eldrivna enpersonsfordon kan vara privatägda men också tillhandahållas genom uthyrning. Transportstyrelsen konstaterade att det finns flera regler för elsparkcyklar och att ansvaret delas mellan olika myndigheter. Därutöver har återförsäljare och uthyrare ett ansvar gentemot kunden medan föraren alltid har ansvaret att följa trafikreglerna när han eller hon kör i trafik. Uthyrning av elsparkcyklar förekommer i flera svenska städer. I fråga om huruvida uthyrningen är en verksamhet som kräver tillstånd enligt ordningslagen är Transportstyrelsens bedömning att det inte generellt bör krävas tillstånd. Det bör dock prövas utifrån de omständigheter som råder på platsen.

En friflytande mobilitetstjänst innebär att ett fordon kan hämtas upp på en plats och sedan lämnas på en annan plats inom ett visst geografiskt område. Det konstaterades att det saknas rättspraxis om friflytande mobilitetstjänster, som t.ex. uthyrare av elsparkcyklar. Transportstyrelsen bedömde att det inte är aktuellt med tillstånd så länge fordonen står så att de inte utgör hinder för trafik. Det är t.ex. tillåtet att parkera en cykel på en trottoar eller gångbana så länge den inte är i vägen eller det inte kan uppstå fara för andra trafikanter utan tillstånd. Ett fordon får inte stannas eller parkeras på en plats eller på så sätt att fordonet blir en fara eller ett hinder för eller stör annan trafik. Transportstyrelsen konstaterade att kommuner har fått bemyndigande att utfärda ytterligare föreskrifter enligt ordningslagen (1993:1617), s.k. lokala ordningsföreskrifter. Vad som är möjligt att reglera i lokala ordningsföreskrifter prövas av länsstyrelsen och förvaltningsdomstol. Enligt Transportstyrelsen saknas det rättspraxis om friflytande mobilitetstjänster. Det går inte heller att införa bestämmelser om parkering genom lokala ordningsföreskrifter då detta regleras genom trafiklagstiftningen.

Vidare konstaterade Transportstyrelsen att kommunerna och Trafikverket har laglig rätt att i egenskap av väghållningsmyndigheter flytta fordon enligt lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall. Även polisen har möjlighet att flytta fordon. Cyklar får flyttas om fara uppstår, trafiken hindras eller cykeln är uppställd i strid mot föreskrifter om stannande och parkering. Det finns också bestämmelser om att ägaren av ett fordon som flyttats är skyldig att ersätta kostnader för flyttning och för de övriga åtgärder som

vidtagits. Av Transportstyrelsens rapport framgår att de flesta kommuner där elsparkcyklar finns till uthyrning har tagit fram en frivillig avsiktsförklaring där flera av de frågor som orsakar problem i det offentliga rummet hanteras. Genom fordonslagen (2002:574) har Transportstyrelsen bemyndigande att utfärda föreskrifter om cyklar. Om inte fordonet lever upp till de tekniska kraven enligt föreskrifterna kan det inte klassas vare sig som moped eller cykel utan betraktas då som ett fordon som inte får framföras på allmän väg. Transportstyrelsen har marknadstillsynsansvaret för fordon som konsumenterna använder eller kan komma att använda.

### **Andra delrapporten 2020**

I november 2020 presenterade Transportstyrelsen den andra delen av utredningens resultat. Den innehåller bl.a. uppgifter om omfattningen av olyckor och olyckstillbud där elsparkcyklar är inblandade. Transportstyrelsen konstaterade att statistiken pekar mot att risken är lika stor att drabbas av lindrig, måttligt allvarlig och allvarlig skada vid en olycka med cykel, elcykel eller elsparkcykel. En slutsats som enligt rapporten kan dras utifrån detta är att det är viktigt att arbeta för förbättrad trafiksäkerhet för cykel generellt, inte endast för eldrivna enpersonsfordon. Det konstaterades vidare bl.a. att det tar tid för nya fenomen att hitta sin plats i det samspel som redan existerar i trafiken, och nya normer för hur de nya fordonen ska passa in behöver etableras. Dessutom behövs mer kunskap om olyckor med elcykel och elsparkcykel.

Antalet olyckor med elcykel har ökat gradvis, och olyckorna med elsparkcykel ökade i samband med att fordonen introducerades på bred front 2019 och ses tydligt i statistiken först då. Antalet olyckor med elsparkcykel var 630 under 2019, och under samma period skedde 528 olyckor med elcykel. Lindriga hudskador är den vanligaste konsekvensen av en olycka med cykel, elsparkcykel eller elcykel. Skador på övre och nedre extremitet förekommer i lika stora andelar av olyckorna med elsparkcykel och elcykel. Andelen ansiktsskador är högre för elsparkcyklister och andelen skador på bröstorg är högre för elcyklister. Olyckor med elcykel sker fördelat över vardagarna, under pendlingstid, med en minskning under lördagar och söndagar. Olyckor med elsparkcykel sker i större utsträckning på kvällar och nätter under helger. Vid färd med elsparkcykel skadar sig män mellan 25 och 44 år i större utsträckning. I de andra åldrarna är skillnaden mellan män och kvinnor liten. När det gäller skademönstren liknar cykel, elcykel och elsparkcykel varandra. Antalet andra trafikanter som skadas i olyckor som involverar en elcykel eller elsparkcykel är enligt Transportstyrelsen totalt sett få.

### **Slutrapporten 2021**

Den 1 mars 2021 redovisade Transportstyrelsen sin slutrapport med en beskrivning av uppdragets resultat i sin helhet, inklusive förslag till regelförändringar med tillhörande konsekvenser. Transportstyrelsen föreslog att begränsningen på 250 watt av motoreffekten tas bort för icke-

självbalanserande cyklar utan tramp- eller vevanordning i samband med att föreskrifterna om cykel i TSFS 2009:31 uppdateras med bl.a. viktbegränsning för dessa fordon. Transportstyrelsen menar att detta skulle ge möjlighet till utveckling av trafiksäkrare och hållbarare fordon med en kraftfullare motor. Som exempel nämns att med ett robustare fordon kan vikten öka något och då är 250 watt inte tillräckligt kraftfullt. Transportstyrelsen menar även att dagens begränsning på 250 watt riskerar att hindra teknikutveckling och hänvisar till att bland de övriga EU-länderna ligger den vanligaste effektbegränsningen på 500 och 1 000 watt alternativt ingen begränsning alls. I samband med en sådan förändring skulle tillhörande föreskrifter behöva förtydligas och uppdateras, bl.a. genom att ett krav på vikt läggs till för att undvika en situation där alltför tunga cyklar finns i trafik. Vidare föreslogs att en elsparkcykel inte ska få föras på gångbana, om det inte är avsett för personer med fysisk funktionsnedsättning. Detta skulle renodla användandet av gångbanor till gångtrafikanter, göra det tydligare för förare av elsparkcyklar att det är en cykel de framför och att de inte kan tillämpa regler för gångtrafikanter och göra det tryggare för gångtrafikanter.

Transportstyrelsen föreslog dessutom att möjligheten att märka ut cykelpassager ska tas bort för att på sikt tas bort helt ur vägmärkesförordningen. I rapporten framförs att det skulle renodla utformningen av markerade korsningspunkter för cyklister och motorfordon, öka trafiksäkerheten och framkomligheten för cyklister och ge tydligare trafikmiljö eftersom det i varje markerad korsningspunkt skulle vara motorfordon som har väjningsplikt. Slutligen föreslog Transportstyrelsen ett slopande av bestämmelsen som gör det möjligt för den som är över 15 år att cykla i körbanan trots att cykelbana finns i närheten när den högsta tillåtna hastigheten är 50 kilometer per timme eller lägre. I rapporten framförs att det skulle skapa tydlighet kring var man som cyklist ska föra sitt fordon, synliggöra behov av att utöka och förbättra infrastrukturen för cykel och ge högre trafiksäkerhet för cyklister.

Transportstyrelsen pekade också på att företag och organisationer som bedriver verksamhet kopplat till eldrivna enpersonsfordon i ökad omfattning bör tas med i befintlig samverkan för att bidra till nollvisionen och till de transportpolitiska målen. Myndigheten konstaterade att flera av de företag som hyr ut elsparkcyklar arbetar för att höja trafiksäkerheten på olika sätt. Några exempel är att de informerar kunden om trafikregler, utvecklar trafiksäkrare fordon och den parkeringspatrull de provar i Stockholm, Göteborg och Malmö. Transportstyrelsen konstaterade även att det finns olika verktyg som är tillgängliga för kommunerna och Polismyndigheten för att bl.a. hantera konsekvenserna av uthyrningen av elsparkcyklar och man rekommenderar att de används på ett nationellt samordnat sätt. Som exempel på existerande och tillgängliga verktyg nämns lagen (2016:1145) om offentlig upphandling, ordningslagen (1993:1617), lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott och lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall.

Transportstyrelsen uppmärksammade att det finns faktorer som kan påverka tydligheten i regelverket. Bland annat konstateras att cykeln som fordon har utvecklats de senaste åren och kan se ut på många olika sätt. Ett exempel är att en elcykel kan vara antingen en cykel eller en moped klass II, beroende på hur hög effekt fordonet har. Ett annat exempel är att ett icke-självbalanserande fordon utan tramp- eller vevanordning både har en effektgräns och en hastighetsbegränsning, medan ett självbalanserande sådant bara har en hastighetsbegränsning.

Transportstyrelsens slutrapport var på remiss till början av januari 2022. Justitie- och inrikesminister Morgan Johansson framförde i december 2021 i sitt svar på fråga 2021/22:469 att regeringen kommer att analysera remissutfallet och därefter ta ställning till den fortsatta beredningen av ärendet. Regeringen följer frågan noggrant.

### *Alkohol och cykling*

Rattfylleri är när en person kör ett motordrivet fordon med minst 0,2 promille alkohol i blodet eller har narkotika i blodet. Straffet för rattfylleri är böter eller fängelse. Rattfylleri regleras i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, och rattfyllerireglerna där avser endast motordrivna fordon. När det gäller cykel framgår det av 3 kap. 1 § trafikförordningen (1998:1276) att fordon inte får föras av den som på grund av sjukdom, uttröttning, påverkan av alkohol, andra stimulerande eller bedövande ämnen eller av andra skäl inte kan föra fordonet på ett betryggande sätt. Av 14 kap. 15 § framgår att en polisman ska hindra fortsatt färd som sker i strid mot trafikförordningen eller mot föreskrift som har meddelats med stöd av den, om den fortsatta färden medför påtaglig fara för trafiksäkerheten eller någon annan väsentlig olägenhet. Även bestämmelserna om vårdslöshet i trafik i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (trafikbrottslagen) kan träffa den som framför en cykel under alkoholpåverkan. Om framförandet leder till annans kroppsskada eller död kan dessutom straffansvar enligt brottsbalkens bestämmelser om vållande till kroppsskada eller vållande till annans död aktualiseras.

VTI har under lång tid forskat om alkohol och droger i trafiken. I en multidisciplinär studie om alkohol och cykling från 2018 konstateras att det finns relativt lite kunskap om alkohol i samband med cykling, trots att tidigare studier har visat att alkoholpåverkan kan vara en bidragande faktor vid cykelolyckor. I rapporten rekommenderas information och/eller kampanjer för att minska förekomsten av alkoholpåverkad cykling samt mängden alkohol i samband med cykling. Däremot rekommenderas inte införandet av promillegräns och man är tveksam till potentialen hos förbättrad kollektivtrafik för att minska antalet alkoholpåverkade cyklister och/eller förbättra säkerheten för dem som cyklar alkoholpåverkade. Samma år publicerade VTI en studie om hur ofta personer har använt alkohol eller andra droger rent generellt samt hur ofta de har cyklat efter att ha använt alkohol eller andra droger. Resultaten visade att 89,7 procent av cyklisterna druckit

alkohol medan 2,5 procent använt andra droger minst en gång under januari–augusti 2018. Resultaten visade vidare att 40,9 procent cyklat alkoholpåverkade medan ca 1 procent cyklat påverkade av andra droger minst en gång under januari–augusti 2018.

År 2019 publicerade VTI en rapport om varför cyklister väljer att cykla alkoholpåverkade. I rapporten konstateras att alkoholpåverkan tycks vara en starkt bidragande orsak till att cyklister omkommer eller skadas svårt i trafiken. Trots detta finns det i dagsläget relativt lite kunskap om människors syn på alkoholpåverkad cykling. En enkätstudie visar att om man är intresserad av att förutsäga cyklisters beslut att cykla alkoholpåverkade bör informationskampanjer fokusera på attityd, subjektiv norm och upplevd kontroll. Om man däremot vill förstå varför cyklister väljer att cykla alkoholpåverkade bör man i stället fokusera på de bakomliggande föreställningarna. Även förbättrad kollektivtrafik förefaller enligt rapporten ha en potential att minska alkoholpåverkad cykling. År 2021 publicerades en rapport om cykling under alkoholpåverkan och om hur stabiliteten, kognitiva funktioner och självskattningar påverkas av berusning. I rapporten konstateras att antalet dödsfall på cykel i Europa var 19 450 under perioden 2010–2018. Antalet cyklister som dödats när de var berusade av alkohol är enligt VTI svårare att fastställa med tanke på bristen på tillförlitliga uppgifter. I rapporten konstateras att det i Sverige upplevs vara socialt acceptabelt och lagligt att cykla om man har druckit alkohol så länge man inte uppträder vårdslöst.

Justitie- och inrikesminister Morgan Johansson framförde i december 2021 i sitt svar på fråga 2021/22:469 att eldrivna enpersonsfordon innebär en ökad mobilitet men att detta inte får ske till priset av försämrad trafiksäkerhet. Statsrådet hänvisade bl.a. till trafikförordningens bestämmelse att fordon, inklusive ett eldrivet enpersonsfordon, inte får föras av den som t.ex. på grund av påverkan av alkohol inte kan föra fordonet på ett betryggande sätt.

### **Pågående arbete**

I en promemoria från Infrastrukturdepartementet, Parkering av elsparkcyklar, konstateras att den snabba framväxten av uthyrningsverksamheten har väckt blandade känslor. Elsparkcyklarna är populära i vissa kretsar, samtidigt som andra upplever att de medför stora olägenheter. Många anser att de i större utsträckning än andra fordon framförs på ett trafikfarligt sätt, antagligen till följd av att det finns trafikanter som använder dem snarare för nöjes skull än som ett transportmedel. En utbredd uppfattning är vidare att elsparkcyklarna ofta parkeras på ett vårdslöst sätt.

I promemorian Parkering av elsparkcyklar föreslås att det ska införas ett förbud mot att parkera elsparkcyklar på gång- eller cykelbana annat än vid uppställningsplatser avsedda för cyklar. En sådan uppställningsplats kan t.ex. vara ett cykelställ eller en särskilt utpekad plats för elsparkcyklar. Förbudet bedöms göra det lättare för kommuner att avgöra vilken elsparkcykel som står felparkerad och som därför kan flyttas ur vägen eller forslas bort till en

kommunal uppsamlingsplats. Det är elsparkcykelföretagen som ska betala kostnaden för flytten. Kommuner föreslås också ha möjlighet att meddela undantag från förbudet. Förslaget bedöms ge kommunerna möjlighet att sätta ökad press på elsparkcykelföretagen så att de själva kan genomföra förändringar, vilket även det förbättrar situationen. Förbudet föreslås träda i kraft under andra halvan av 2022.

Regeringen remitterade förslaget i januari 2022 till kommuner och berörda aktörer. Remissvaren ska ha kommit in till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 25 april 2022. Infrastrukturminister Tomas Eneroth har i en kommentar framfört att kommuner och elsparkcykelföretag behöver ta ett större ansvar för att reda upp situationen med slarvigt parkerade elsparkcyklar i en del av våra städer. Statsrådet har anfört att regeringen nu ger kommunerna ytterligare ett verktyg för att skapa ordning och reda genom införandet av ett parkeringsförbud på gator och cykelbanor.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Motionsyrkanden om elsparkcyklar behandlades senast i utskottets betänkande 2020/21:TU3 Cykelfrågor. Utskottet konstaterade att det hade funnits begränsad kunskap om de nya fordonen i transportsystemet och välkomnade därför det breda utredningsuppdrag som regeringen gett till Transportstyrelsen i fråga om eldrivna enpersonsfordon. Utskottet ansåg att de frågeställningar som togs upp i motionsyrkandena därigenom var väl beaktade. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet kan inledningsvis konstatera att elsparkcyklar under de senaste åren har blivit ett dominerande inslag i stadsmiljön i våra större städer. Under det senaste decenniet har det vuxit fram en marknad där det finns möjlighet att hyra både cyklar och elsparkcyklar. Utskottet menar att detta i grunden är mycket positivt eftersom cykling främjar folkhälsan, minskar trängseln och ökar människors mobilitet. Fenomenet med elsparkcyklar har inneburit ett nytt alternativ att ta sig fram i städerna, på gott och ont. Att hyra en elsparkcykel är ofta både lätt och smidigt.

Det finns dock ett växande problem inne i städerna med cyklar och elsparkcyklar som lämnas mitt på vägar och på andra olämpliga platser. Det är viktigt att elsparkcykelns möjligheter tillvaratas, samtidigt som ett regelverk behöver utredas för att undvika dess negativa effekter, framför allt i stadsmiljön. Det är inte rimligt att städernas trottoarer och gågator fylls med elsparkcyklar som är slarvigt parkerade. Detta försvårar framkomligheten för alla, vilket är allvarligt inte minst för exempelvis äldre, personer med funktionsnedsättning och blåljuspersonal. Dessutom utgör elsparkcyklarna ett stökigt och förfulande inslag i stadsbilden. Om inte kommunerna kommer till

rätta med denna problematik behövs en lagreglering. Utskottet kan konstatera att vissa kommuner har infört egna regler och begränsningar. Rapporter som har studerat dessa begränsningar har dock ifrågasatt lagligheten i dessa kommuners beslut. Utskottet kan i sammanhanget konstatera att det nyligen inom Infrastrukturdepartementet har tagits fram en promemoria om parkering av elsparkcyklar.

Ytterligare ett problem är att olyckorna med elsparkcyklar har ökat markant, och 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 och sämre bromsar gör detta transportmedel farligare.

När det gäller motionsförslaget om alkohol och cykling kan utskottet konstatera att det i trafikförordningen redan är reglerat att fordon – bl.a. både elsparkcyklar och andra cyklar – inte får föras av den som på grund av påverkan av alkohol inte kan föra fordonet på ett betryggande sätt.

Utskottet betonar att regeringen nu måste ta tag i frågan om hyrda cyklar och elsparkcyklar. Utskottet föreslår mot den bakgrunden att riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen om att den skyndsamt bör säkerställa att det genomförs nödvändiga förtydliganden av regelverket för hyrda cyklar och elsparkcyklar, inte minst för att minimera personsador och parkeringsproblem. Därmed tillstyrker utskottet motionerna 2021/22:1044 (S), 2021/22:1299 (S), 2021/22:2950 (SD) yrkande 9, 2021/22:3394 (L) yrkande 54 och 2021/22:3755 (M) yrkande 10, bifaller delvis motionerna 2021/22:1236 (S), 2021/22:1251 (S), 2021/22:2311 (L) yrkande 3 och 2021/22:3285 (M) samt avslår motionerna 2021/22:1640 (C) yrkande 18, 2021/22:2408 (M) yrkandena 1–4, 2021/22:3172 (KD) yrkandena 1–3, 2021/22:3191 (V) yrkande 10, 2021/22:3658 (C) och 2021/22:3679 (C) yrkandena 21 och 22.



## Insatser för ökad och säker cykling

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om hur arbetet med insatser för ökad och säker cykling ska bedrivas. Utskottet hänvisar bl.a. till att dessa frågor står i fokus i regeringens nationella cykelstrategi och att regeringen har gett uppdrag till både Transportstyrelsen och VTI som syftar till ökad cykling. Utskottet betonar att det är viktigt att främja ökad cykling inom alla åldrar och socioekonomiska grupper och framhåller vikten av att barn och unga börjar cykla, inte minst för att i tidig ålder grundlägga hälsosamma vanor.

Jämför reservation 19 (SD), 20 (KD) och 21 (MP).

### Motionerna

I kommittémotion 2021/22:2950 anför Patrik Jönsson m.fl. (SD) att möjligheten för barn att lära sig cykla och få kunskap i trafiksäkerhet bör utökas (yrkande 10). Motionärerna betonar att cykling är utmärkt vardagsmotion för alla, inte minst för barn, och menar att det bör övervägas hur samhället kan ta ett utökat ansvar.

I kommittémotion 2021/22:3879 tar Magnus Jacobsson m.fl. (KD) upp behovet av olika cykelfrämjande åtgärder (yrkande 58). Motionärerna pekar på att cykling behöver främjas bland barn och ungdomar och bland nya svenskar och att trafiksäkerhetskunskapen hos cyklister behöver stärkas.

I motion 2021/22:1640 menar Ola Johansson m.fl. (C) att det bör införas en sänkt bashastighet till 30 kilometer i timmen och ännu lägre hastigheter i anslutning till skolor (yrkande 12 i denna del). Vidare begär motionärerna en nationell satsning på barns resor och behov av fysisk aktivitet samt en nationell satsning på att lära vuxna cykla. Motionärerna uppmärksammar att barns cyklande har minskat dramatiskt sedan 1980-talet och att det därför finns ett stort behov av olika insatser (yrkande 14).

I motion 2021/22:20 anför Emma Berginger m.fl. (MP) att regeringen bör arbeta för att få kommunerna att prioritera säkra cykelvägar för barn till skolor, förskolor och fritidsverksamheter (yrkande 2). Motionärerna uppmärksammar att barn och unga cyklar allt mindre och menar att aktiv mobilitet är ett sätt att göra motion och rörelse till en del av vardagen. Motionärerna pekar även på behovet av ytterligare insatser för att stödja civilsamhällets arbete med ökad cykling, särskilt med fokus på barn och unga (yrkande 3). Cykeln är enligt motionärerna ett transportmedel som gör att barnen får både en större rörelsefrihet och mer fysisk aktivitet. I motionen påtalas vidare behovet av att förenkla tillståndsgivningen för motions- och tävlingslopp på cykel, öka kunskapen om landsvägscykelning på berörda myndigheter och säkerställa likvärdig och rättssäker bedömning i hela landet (yrkande 14). Motionärerna lyfter fram cykling som träningsform och fritidsintresse och att det ställer krav

på hög trafiksäkerhet vid såväl träning som motionslopp och tävlingar samt att det behöver bli enklare att arrangera lopp och tävlingar.

I motion 2021/22:22 anför Emma Berginger och Emma Hult (båda MP) att Trafikverket bör få i uppdrag att arbeta för en ökad aktiv mobilitet för ökad folkhälsa (yrkande 2). Genom åtgärder för en ökad aktiv mobilitet, såsom transporter med gång och cykel, kan enligt motionärerna folkhälsan förbättras och en rad olika sjukdomar förebyggas.

I motion 2021/22:4067 anför Karolina Skog (MP) att styrningen av Trafikverket bör förändras (yrkande 6). Styrningen av Trafikverket behöver omformas mot aktiv mobilitet och folkhälsa, exempelvis med utgångspunkt i Agenda 2030. Vidare tar motionären upp behovet av bilfria zoner vid skolor (yrkande 9). Hon uppmärksammar att barn blir skjutsade till skolan och att detta leder till att miljön runt skolan blir otrygg och betonar att skolorna har ansvar för att barnen kan ta sig till skolan på ett tryggt sätt.

## **Bakgrund**

### *Förutsättningar för ökad och säker cykling*

Av det nationella cykelbokslutet 2019 (Trafikverket, rapport 2020:137) framgår att det finns ett flertal faktorer som påverkar cyklingen, bl.a. individens egna förutsättningar. Människors individuella förutsättningar för att cykla varierar beroende på livssituation, socioekonomisk tillhörighet, kunskap och färdigheter kring cykling och tillgång till cykel. Cyklingen påverkas även av egna och andras attityder till cykling. Av bokslutet framgår att mer än sju av tio personer i åldrarna 6–84 år totalt sett har tillgång till en cykel som de har använt någon gång under det senaste året. Tillgången är högre bland barn och ungdomar (åtta av tio personer). Yngre personer med tillgång till cykel cyklar mer frekvent än äldre personer. Nästan en femtedel av alla barn och ungdomar som har tillgång till en cykel använder den under en genomsnittlig dag. Andelen som cyklar under en genomsnittlig dag är högst i större städer.

I oktober 2012 lämnade Cyklingsutredningen sitt betänkande Ökad och säkrare cykling – en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv (SOU 2012:70). Den särskilda utredaren underströk bl.a. att ökad tillgänglighet och framkomlighet och ökad säkerhet och trygghet för cyklister är avgörande för att öka cyklingen.

### *Cykling och folkhälsa*

Det folkhälsopolitiska ramverket består av ett övergripande, nationellt folkhälsopolitiskt mål och åtta målområden. Det övergripande målet är att folkhälsopolitiken ska skapa samhällsliga förutsättningar för en god och jämlik hälsa i hela befolkningen och sluta de påverkbara hälsoklyftorna inom en generation. Människors fysiska aktivitet påverkas enligt Folkhälsomyndigheten av förutsättningar i vardagen, såsom den fysiska, sociala och

kulturella miljön och socioekonomiska resurser. En majoritet bland både kvinnor och män (66 procent) uppger att de är fysiskt aktiva minst 150 minuter per vecka. Folkhälsomyndigheten uppger att andelen elever som är fysiskt aktiva, dvs. säger att de rör på sig minst en timme varje dag, i stort sett har varit oförändrad sedan början av 2000-talet. Bidragande faktorer till den låga fysiska aktiviteten kan enligt Folkhälsomyndigheten exempelvis vara mindre fysiskt aktiva yrken och färre transporter till fots och med cykel. Bilåkandet har ökat, och mellan 1990 och 2015 minskade antalet cykelresor med 38 procent, särskilt i områden utanför de stora städerna. Barns skolresor på cykel minskade under samma period med 48 procent.

Regeringen framför i budgetpropositionen för 2022 att fysisk aktivitet i transportsystemet har bidragit till folkhälsan, men ligger på en låg nivå. Det fysiskt aktiva resandet i dagens transportsystem, dvs. resande som görs t.ex. till fots eller med cykel, har enligt en försiktig uppskattning ungefär lika stora positiva hälsoeffekter som de negativa effekter som orsakas av buller, luftkvalitet och dödsfall i trafiken. Regeringen anför vidare att andelen barn (6–17 år) som använder fysiskt aktiva transporter mer än 60 minuter per dag är knappt 3 procent. Andelen vuxna (18–84 år) som använder aktiva transportsätt mer än 30 minuter per dag är drygt 13 procent. Både för barn och vuxna har andelen som använder fysiskt aktiv transport minskat över tid. Det är framför allt resor till fots som minskat.

Trafikverket betonar att cykling är en fysisk aktivitet som ger ett viktigt bidrag till ökad folkhälsa. En genomsnittlig dag under 2019 cyklade ca 1 043 000 personer i åldrarna 6–84 år, vilket motsvarar 11 procent av befolkningen. Dessa cyklade i genomsnitt ca 7 kilometer var. Bland de som cyklar är det ingen större skillnad på hur många cykelresor olika åldersgrupper gör per dag. Snittet är 2,3 resor per dag. Det finns däremot skillnader i hur långt de olika åldersgrupperna cyklar. För personer i åldrarna 25–44 år är sträckan per person drygt 8 kilometer per dag, jämfört med 5 kilometer för barn och ungdomar. Av det nationella cykelbokslutet framgår att cykling och gång är två sätt att vara fysiskt aktiv på, vilket har en mängd positiva hälsoeffekter. Nationella cykelrådet betonar bl.a. att barn som får in rutiner för fysisk aktivitet i vardagen även kan skapa förutsättningar för mer hälsofrämjande levnadsvanor i vuxen ålder. I de fall cykel och gång ersätter motordrivna transportsätt påverkar det även den miljörelaterade hälsan positivt, genom bl.a. minskat buller och bättre luftkvalitet.

### *Barns och ungdomars cyklande*

Den nationella cykelstrategin är inriktad på att förbättra förutsättningarna för ökad fysisk aktivitet bland barn och unga genom ökat cyklande. Regeringen menar att cykling kan ha en positiv inverkan på tillgänglighet till arbete, studier och fritidsaktiviteter. Regeringen beslutade i maj 2018 om den nu gällande nationella planen för transportinfrastrukturen 2018–2029. Där finns satsningar på åtgärder för att förbättra möjligheterna för barns resor med cykel.

Av det nationella cykelboks slutet framgår att 16 procent bland barn och ungdomar i åldrarna 6–24 år cyklade under en genomsnittlig dag. Andelen personer som cyklar en genomsnittlig dag faller med stigande ålder.

Trafikanalys har i måluppföljningar visat att barn alltmer sällan omkommer i trafikolyckor (Uppföljning av de transportpolitiska målen 2021, rapport 2021:6). Under den senaste tioårsperioden har andelen barn bland de omkomna i vägtrafikolyckor mer än halverats. En del av förklaringen till denna positiva utveckling tycks enligt Trafikanalys vara att barn i minskande utsträckning rör sig på egen hand i trafikmiljöer. Andelen skolresor och fritidsresor med gång och cykel har minskat för de yngre barnen, samtidigt som skjutsandet med bil har ökat. Enligt den officiella statistik om vägtrafikskador som Trafikanalys presenterar årligen omkom totalt 204 personer i vägtrafiken under 2020, varav 15 barn (under 18 år). Av de 15 barn som omkom befann sig 1 på cykel.

Trafikverket konstaterar i sin analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2019 (rapport 2020:120) att barns säkerhet i vägtrafiken i allmänhet är hög i Sverige, och sedan 1989 har antalet omkomna barn per år minskat med drygt 90 procent. Genom införlivandet av barnkonventionen i svensk lagstiftning sätts ytterligare fokus på barns rättigheter, där även barns rätt till säker mobilitet är ett delområde. Vidare konstaterar Trafikverket att det främsta skälet till att föräldrar skjutsar barnen till fritidsaktiviteter är avstånd, följt av farlig trafik och att det är bekvämt för barnet att åka bil. Skjutsningen med bil uppges vara mer omfattande till fritidsaktiviteter än till skolan.

I januari 2020 presenterade Svenska Cykelstäder en sammanställning av fakta och nyckeltal kring barns och ungas cykling. Den visar att antalet skolresor på cykel har halverats sedan 1990-talet och att åtta av tio barn inte når den rekommenderade miniminivån om en timmes fysisk aktivitet om dagen. Det betonas att fysisk aktivitet genom exempelvis cykling i vardagen ger bättre studieresultat och en mängd hälsofördelar. Det redovisas att många av barnen själva vill cykla men att föräldrarna inte litar på deras förmåga. Svenska Cykelstäder refererar till studier som visar att vart femte barn uppger att de föredrar att cykla till skolan men att endast vart tjugonde barn svarar att de faktiskt har cyklat den aktuella dagen. Det redovisas att vanliga orsaker till att föräldrar väljer att skjutsa barn i bilen är bekvämlighet, oro för trafikolyckor eller rädsla för att barnet ska bli utsatt för brott. I rapporten förs fram att barns möjligheter att leka och utforska begränsas med tilltagande övervakning av vuxna. Genom att cykla kan barn enligt rapporten komma över sina rädslor och få ett bättre självförtroende. Vidare hänvisas till en analys som visar att hälsovinster av att gå eller cykla uppväger riskerna för att råka ut för en olycka. På samhällsnivå blir befolkningen friskare, luftföroreningarna minskar och trafikmiljön blir säkrare. Det uppmärksammas också i rapporten att allt färre barn som går eller cyklar dödas i trafiken. När barn skadas uppges det oftast bero på brister i cykelinfrastrukturen och dess skötsel. Endast varannan förälder upplever att barnens skolväg är säker när de går eller cyklar till skolan. Föräldrar upplever att hastighetsgränser sällan respekteras, att det

saknas gång- eller cykelväg eller att den innehåller korsningspunkter som är byggda på ett farligt sätt. I rapporten pekas på behovet av att anlägga säkra cykelvägar till skolor och fritidsaktiviteter samt vikten av bilfria zoner och sänkta hastigheter för motortrafiken.

Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) betonar att det finns många skäl för att barn ska cykla eller gå till skolan och fritidsaktiviteterna. Barn som är aktiva på vägen till och från skolan får enligt NTF bättre hälsa, har lättare att koncentrera sig och grundlägger miljövänliga resvanor för resten av livet. De får också övning i att vistas i trafiken, och trafiksituationen runt skolan blir tryggare när färre föräldrar skjutsar sina barn med bil. NTF konstaterar att trafikmiljön för barn har blivit säkrare de senaste åren på många platser. Fler cykelbanor och hastighetsdämpande åtgärder som t.ex. farthinder gör att mycket få barn omkommer i trafiken.

Kommuner runt om i landet arbetar med att skapa säkrare och tryggare miljöer runt skolorna. Det kan handla om att ordna aktiviteter, som bilfria veckor och cykeldagar, och om åtgärder för att förbättra trafikmiljön och säkerheten runt skolorna, bl.a. att bygga om gator för att göra dem säkrare. De fysiska åtgärderna kan handla om bättre cykelnät runt skolorna och bättre cykelparkeringar. Exempelvis pekar många erfarenheter på att trafiksäkerheten blir bättre med färre bilar runt skolorna, vilket gör området tryggare för både barn och vuxna.

Alla barn och ungdomar under 15 år ska använda hjälm när de cyklar eller blir skjutsade på cykel.

### *Ökat fokus på vissa grupper av cyklister*

I april 2017 presenterade den dåvarande regeringen en nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling. Ett av de fem fokusområdena handlar om att öka fokus på grupper av cyklister. Där framförs att det bör skapas bättre förutsättningar för asylsökande, nyanlända och andra utrikes födda att cykla. Regeringen anger i strategin att den bedömer att olika grupper av utrikes födda, bl.a. nyanlända, kan ha behov av att både lära sig att cykla och få ökade kunskaper om trafikregler och beteenden i olika trafiksituationer. Mot bakgrund av att Sverige har höga ambitioner i trafiksäkerhetsarbetet och ambitioner om en ökad cykling anser regeringen att detta måste följas av åtgärder för att också göra cyklingen säker. Ökade förutsättningar för cykling kan enligt regeringen även skapa ökade möjligheter för asylsökande på asylboenden utanför tätorter att nå olika samhällstjänster. Det fortsatta arbetet bör ha fokus på att vidareutveckla utbildnings- och informationsunderlag samt att göra utbildningsinsatser som kan användas för att främja ökad och säker cykling bland nyanlända och andra grupper av utrikes födda.

I juni 2017 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att ta fram ett målgruppsanpassat informations- och utbildningsmaterial för ökad och säker cykling. Trafikverket redovisade i januari 2018 regeringsuppdraget i en rapport (N2017/04203/TS). Målgrupperna för materialet har i första hand varit

barn och unga samt nyanlända och andra grupper av utrikes födda. I rapporten redovisas fakta om målgrupperna, vad forskningen visar för effekter av beteendepåverkande insatser samt exempel på befintliga material och insatser. I rapporten konstateras bl.a. att det redan finns åtskilligt med material och exempel på insatser som kan fungera som lärande exempel och inspirationskällor, t.ex. cykelkurser för nyanlända och instruktioner för handledare av dessa. Samtidigt uppmärksammas att det saknas utvärderingar av insatser som kan visa på vilken eller vilka åtgärder som ger störst effekt. Vidare framkommer att det inte heller finns någon tydligt utpekad samlingsplats eller några kunskapsbanker för lärande exempel, beskrivningar av olika angreppssätt eller material. Enligt Trafikverkets bedömning bör material och arbetssätt kvalitetssäkras så att aspekter på såväl trafiksäkerhet som tillgänglighet, miljö, hälsa och genus beaktas och hanteras på ett fullgott sätt. Trafikverket drar även slutsatsen att det finns en brist på kunskap om nyanländas och andra grupper av utrikes föddas förutsättningar att cykla.

År 2018 tog NTF fram en rapport om ökad och säker cykling för utlandsfödda. Där konstateras att det kan vara en utmaning att cykla i ett nytt land med andra trafikregler och väderförhållanden. NTF pekar på att det kan upplevas som ett oöverstigligt hinder för vuxna som kanske aldrig fick lära sig att cykla som barn. Vidare konstateras att många utlandsfödda får mycket lite information om svenska trafikregler och lagar, var man får och inte får cykla, samt trafiksäkerhetsaspekter som cykelhjälmsanvändning och cyklande med barn, vilket kan bidra till att de känner sig otrygga i trafikmiljön. NTF menar att en integration av trafikinformation i undervisningen i svenska för invandrare (sfi) ger möjlighet att utveckla elevernas språk runt ett ämne som är angeläget för alla samtidigt som det bidrar till att göra eleverna trygga i trafikmiljön. I projektet Ökad och säker cykling för utlandsfödda har NTF med stöd från Trafikverket tagit fram ett pedagogiskt material för sfi-skolor och en manual för hur de själva kan ordna en cykeldag.

Cykelfrämjandet betonar vikten av att alla, både barn och vuxna, ska få chansen att lära sig cykla och anordnar därför cykelkurser för nybörjare runt om i landet.

Infrastrukturministern betonade i februari 2021 i en interpellationsdebatt (ip. 2020/21:377) vikten av att de resurser som nu läggs på cykling bidrar till allas cykling. Statsrådet uppmärksammade oroväckande tendenser till att barns cyklande minskar och till att det inte heller är riktigt jämförbart när det gäller cykling. Han betonade att det är viktigt att barn och ungdomar och människor från alla samhällsklasser kan cykla samt att cykling blir ett alternativ som känns tryggt och självklart. Statsrådet lyfte bl.a. fram att civilsamhället kan vara en viktig del i arbetet, och därför har extra stöd getts till civilsamhällesorganisationer, bl.a. NTF och Cykelfrämjandet, för att främja cykling. Infrastrukturministern betonade också att det måste till en attitydförändring tillsammans med regeländringar så att cykling inte blir för några få utan för många fler.

### *Cyklisters kunskap om trafiksäkerhet*

Transportstyrelsen konstaterar i en rapport från maj 2020 att det vilar ett ansvar på den enskilda individen att veta vilket slags fordon man framför och vilka regler som då gäller. Som förare av ett fordon, t.ex. en cykel, får man inte köra snabbare än vad omständigheterna kräver. En cyklist behöver ha kunskap om de vägmärken och andra anordningar som finns uppsatta i den aktuella trafikmiljön. Generellt sammanfattar Transportstyrelsen trafikreglerna med att ingen trafikant har några rättigheter i trafiken utan endast skyldigheter mot sina medtrafikanter. Det finns några bestämmelser som gäller alla trafikanter. Till exempel ska en trafikant iaktta den omsorg och varsamhet som krävs för att undvika trafikolyckor. En trafikant ska också uppträda så att han eller hon inte i onödan hindrar eller stör annan trafik.

Infrastrukturministern framförde i ett svar på en skriftlig fråga (fr. 2020/21:171) i oktober 2020 att trafiksäkerhet är en prioriterad fråga för regeringen vad avser cykling. Statsrådet konstaterar att det dock finns utmaningar som måste hanteras. För att öka regelefterlevnaden är det viktigt med god information och att polisen beivrar regelöverträdelser.

NTF betonar att barn ska ha möjlighet att röra sig fritt i sin närmiljö, utan risk för att dödas eller skadas allvarligt i trafiken, men konstaterar att barnens närmiljö och skolvägar inte alltid är säkra utifrån barnens förutsättningar och mognad. Många av barnens funktioner är inte färdigutvecklade förrän i tonåren. Barnens begränsningar gäller bl.a. sådant som att identifiera varifrån ljud kommer, bedöma avstånd och hastighet på fordon, använda sitt perifera seende, skilja på höger och vänster, göra flera saker samtidigt och bedöma risker. Trafiken i skolan är ett samarbetsprojekt mellan NTF och Trafikförsäkringsföreningen (TFF) som är ett samarbetsorgan för trafikförsäkringsbolag i Sverige.

Enligt läroplanen för grundskolan samt för förskoleklassen och fritidshemmet (Lgr 11) har rektorn det övergripande ansvaret för att verksamheten som helhet inriktas mot de nationella målen. Rektorn har ansvaret för skolans resultat och har, inom givna ramar, ett särskilt ansvar för att i undervisningen i olika ämnen integrera ämnesövergripande kunskapsområden, exempelvis trafik. När det gäller undervisningen i fritidshemmet ska undervisningen behandla olika centrala innehåll, bl.a. hur man beter sig i trafiken på ett säkert sätt.

I januari 2020 presenterade Svenska Cykelstäder en sammanställning av fakta och nyckeltal kring barns och ungas cykling. I sammanställningen pekas på att cykelfärdighet bör ingå i skolans läroplan. Det hänvisas även bl.a. till goda erfarenheter från Nederländerna där barnen årligen får 50 timmar trafikundervisning och möjlighet att ta ett cykelcertifikat.

Transportstyrelsen har i sin slutredovisning av ett regeringsuppdrag om elsparkcyklar (TSV 2019-5394) konstaterat att det finns ett behov av information och kunskap om trafiksäkerhet kopplat till cykel. Målsättningen med ett informationsarbete skulle vara ökad hjälmanvändning, nykter cykling och bättre möjlighet att undvika olyckor genom större kunskap om trafik- och

fordonsregler samt trafiksäkerhet. Transportstyrelsen redovisar att flera studier visar på ett behov av mer kunskap och information hos allmänheten, bl.a. kopplat till trafikregler som avser cykel och kunskap om cykelolyckor. Transportstyrelsen konstaterar att det i dagsläget inte finns någon myndighet som har ett utpekat informationsuppdrag för att informera om trafikregler.

### *Stöd till informations- och utbildningsinsatser*

År 2017 fick Trafikverket i uppdrag av regeringen att fördela 9 miljoner kronor i projektmedel till ideella organisationer för informations- och utbildningsinsatser som främjar ökad och säker cykling. Av den redovisning som Trafikverket har gjort av hur medlen har fördelats framgår att de målgrupper som prioriterats för utbildnings- och informationsinsatser inom ökad och säker cykling är barn och unga, nyanlända och andra grupper av utrikes födda. Trafikverket har för ändamålet beviljat projektmedel till Cykelfrämjandet, Friluftsförbundet, Föreningen Resurscentrum för kvinnor i Malmö, MHF Stockholm och NTF.

I oktober 2020 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att fördela 4 miljoner kronor till ideella organisationer. Satsningen ska användas för informations- och utbildningsinsatser samt andra aktiviteter som främjar ökad och säker cykling. Enligt regeringens bedömning bidrar ökad cykling till att minska resandets miljöpåverkan och stärka folkhälsan och till bättre stadsmiljöer. Det kan dessutom bidra till att avlasta kollektivtrafiken och därmed minska trängseln och risken för smittspridning. Regeringen ser civilsamhället som en viktig samhällsaktör. Ideella föreningar och organisationer gör ett viktigt arbete över hela landet och har goda möjligheter att främja hållbara beteenden, inte minst genom lokal kännedom och lokal förankring. Eftersom satsningen genomförs i samverkan med civilsamhället tas viktig kunskap och engagemang till vara. Insatser för att stärka civilsamhällets arbete är en viktig del i arbetet med att främja en ökad och säker cykling.

### *Kommunala insatser för ökad och säker cykling*

Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) uppger att kommuner och regioner satsar på att förbättra villkoren för cyklister. I flera kommuner och regioner pågår arbete med att ta fram planer, program och strategier för cykel. SKR arbetar med att förbättra förutsättningarna för alla som väljer att cykla så att de kan göra det på ett säkert och smidigt sätt. SKR arrangerar bl.a. konferenser och seminarier, bevakar cykelfrågor på nationell nivå samt sprider goda exempel och kunskap i form av handböcker, rapporter och skrifter. SKR deltar i samverkan för gemensam inriktning för säker trafik med cykel och moped som en del av det gemensamma arbetet Tillsammans för Nollvisionen.

### *Cykellopp*

När det gäller frågan om tillståndsgivningen för motions- och tävlingslopp på cykel gäller enligt trafikförordningen (1998:1276) att en tävling på väg inte får



anordnas utan tillstånd. Frågor om tillstånd prövas av länsstyrelsen. Om en tävling eller uppvisning berör mer än ett län, prövas frågan av länsstyrelsen i det län där tävlingen eller uppvisningen startar. Länsstyrelsen ska då begära yttrande från övriga berörda länsstyrelser. Om tillstånd lämnas, ska länsstyrelsen utfärda sådana föreskrifter som utöver trafikreglerna behövs för att förebygga fara eller besvär för trafiken och för dem som bor eller uppehåller sig vid vägen eller som behövs av annat skäl.

Länsstyrelserna uppger att en ansökan inklusive ansökningsavgift ska ha kommit in till länsstyrelsen senast fyra månader innan tävlingen ska äga rum. I ansökan ska det bl.a. finnas en karta med markerad tävlingssträcka, och vid behov ska även en skriftlig beskrivning bifogas. Inom tätbebyggt område ska en skriftlig beskrivning alltid bifogas. För tävlingar eller uppvisningar som kräver att allmän väg stängs av kan man behöva skicka med ett tillstånd från den som har ansvaret för vägen tillsammans med ansökan. Sådana tillståndsärenden skickas på remiss till Polismyndigheten, Trafikverket och den berörda kommunen.

Vid riksdagens frågestund den 1 oktober 2020 anförde infrastrukturministern att Trafikverket har i uppdrag att främja och underlätta för det civila samhället att genomföra cykellopp och cykeltävlingar. Statsrådet framförde att det ska vara en så bra tillämpning som möjligt. Det är viktigt att ta hänsyn till trafiksäkerheten så att andra trafikanter eller motionärerna själva inte utsätts för fara. Det behövs en förbättrad samverkan mellan Trafikverket och civilsamhället för att ta vara på den kraft och det engagemang som finns. Det behövs också en bra samverkan mellan Trafikverket och länsstyrelserna.

## **Pågående arbete**

### *Regeringens uppdrag till Transportstyrelsen*

Som har nämnts tidigare gav regeringen i oktober 2021 Transportstyrelsen i uppdrag att analysera regelfrågor så att andelen som reser med cykel kan öka. Uppdraget ska redovisas senast den 31 oktober 2022. Regeringen anger i uppdraget att den vill att andelen trafikanter som reser med cykel ska öka och att den vill främja ett ökat cyklande i hela landet. En ökad och säker cykling kan enligt regeringen bidra till att minska resandets miljöpåverkan, stärka folkhälsan och bidra till bättre stadsmiljö och minskad trängsel i tätorter. För att andelen trafikanter som reser med cykel ska öka krävs bl.a. att potentialen för ökad cykling i och kring tätorter tas till vara och att kommunerna har de verktyg som krävs för att kunna planera effektiva cykelstråk med god framkomlighet.

Regeringen betonar att cyklister är en heterogen grupp. Inte bara för att cykeln som fordon kan variera i utseende och i hastighet utan också för att cyklister kan vara barn, vuxna, äldre, erfarna och nybörjare. Detta ställer extra höga krav på samspelet mellan olika cyklister, men också i relation till andra trafikanter. Samspelet mellan cyklister och andra trafikanter måste beaktas för att cyklingen ska öka och bli säkrare. Regeringen påminner om att

trafikreglerna bygger på att trafikanter, oavsett trafikantgrupp, samsas i trafiken och visar en ömsesidig hänsyn. Av trafikförordningen framgår att för att undvika trafikolyckor ska en trafikant iakttäta den omsorg och varsamhet som krävs med hänsyn till omständigheterna. Vidare ska trafikanten visa särskild hänsyn mot barn, äldre, skolpatruller och personer som det framgår har ett funktionshinder eller en sjukdom som är till hinder för dem i trafiken. En trafikant ska även uppträda så att han eller hon inte i onödan hindrar eller stör annan trafik och ska visa hänsyn mot dem som bor eller uppehåller sig vid vägen.

### *Regeringens uppdrag till VTI*

Som redan har nämnts gav regeringen i oktober 2021 VTI, där Cykelcentrum ingår, i uppdrag att ta fram förslag på mål för ökad andel cykling, som ska syfta till att främja ökad cykling inom alla åldrar och socioekonomiska grupper i hela landet och ta hänsyn till cyklingens samhällsekonomiska effekter. Regeringen vill att andelen resor som genomförs med cykel ska öka. Genom att underlätta för fler att välja att använda cykeln i stället för andra transportmedel med större miljöpåverkan kan cykel bli ett transportalternativ för ännu fler. Uppdraget ska redovisas senast den 30 april 2022. Infrastrukturminister Tomas Eneroth har i en kommentar betonat att cykling är klimatsmart, hälsosamt och ett utmärkt sätt att transportera sig och att cykeln måste bli ett alternativ för fler, inte för några få.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Motionsyrkanden om insatser för ökad och säker cykling bland barn och vuxna behandlades senast i utskottets betänkande 2020/21:TU3 Cykelfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, bl.a. med hänvisning till att olika utredningsinsatser har genomförts och att det finns särskilt riktade insatser för ändamålet. Utskottet framhöll även att cykling är utmärkt vardagsmotion och att det är angeläget att alla barn ges möjlighet att lära sig cykla och få kunskap om trafiksäkerhet. Riksdagen biföll utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis betona vikten av en ökad och säker cykling. Detta är frågor som också står i fokus i regeringens nationella cykelstrategi. Det är viktigt att främja ökad cykling inom alla åldrar och socioekonomiska grupper. I sammanhanget vill utskottet uppmärksamma att regeringen hösten 2021 gav uppdrag till både Transportstyrelsen och VTI som syftar till ökad cykling.

Utskottet framhåller att cykling är utmärkt vardagsmotion för både barn och vuxna. Utskottet delar regeringens bedömning att fysisk aktivitet i transportsystemet har bidragit till att förbättra folkhälsan men att den fortfarande ligger på en alltför låg nivå. Utskottet vill därför särskilt framhålla vikten av att barn och unga börjar cykla, inte minst för att i tidig ålder

grundläggna hälsosamma vanor. Det är mot den bakgrunden särskilt viktigt att i det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet beakta behovet av säkra cykelvägar för barn och unga till skolor och fritidsverksamheter.

Utskottet vill vidare särskilt betona vikten av att barn, unga och vuxna från alla samhällsklasser kan cykla. Det är enligt utskottets bedömning angeläget att samhället genom olika insatser verkar för och på olika sätt främjar att alla barn ges möjlighet att lära sig cykla och få en god kunskap om trafiksäkerhet. Utskottet uppmärksammar att det görs olika insatser för detta, inte minst av civilsamhällets organisationer, vilket är mycket positivt. När det gäller framförandet av cyklar vill utskottet betona vikten av att alla trafikanter förstår och följer de anvisningar som gäller för dem. Utskottet välkomnar därför att trafik tas upp i läroplanen för grundskolan.

När det slutligen gäller frågan om trafiksäkerheten vid cykellopp förutsätter utskottet att länsstyrelserna efter samråd med berörda aktörer gör väl avvägda bedömningar av hela trafikbilden när de prövar frågor om tillstånd och därtill kopplade föreskrifter.

Utskottet menar att de frågeställningar som tas upp i motionsyrkandena därigenom är väl beaktade. Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2021/22:20 (MP) yrkandena 2, 3 och 14, 2021/22:22 (MP) yrkande 2, 2021/22:1640 (C) yrkandena 12 i denna del och 14, 2021/22:2950 (SD) yrkande 10, 2021/22:3879 (KD) yrkande 58 och 2021/22:4067 (MP) yrkandena 6 och 9.

## Kombinerade resor med cykel

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om kombinerade resor med cykel. Utskottet hänvisar bl.a. till regeringens nationella cykelstrategi och det arbete som har genomförts på EU-nivå när det gäller regelverket för transport av cyklar. Utskottet betonar att det är lämpligt att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna gör avvägningar av vilka krav som bör ställas på den offentligt organiserade kollektivtrafiken i varje län och välkomnar framväxten och utvecklingen av kombinerade mobilitetstjänster och ser dessa som en viktig del i omställningen till ett mer transporteffektivt samhälle.

Jämför reservation 22 (M, C), 23 (SD), 24 (V) och 25 (L).

### Motionerna

I kommittémotion 2021/22:3755 anför Maria Stockhaus m.fl. (M) i yrkande 12 att regeringen bör utreda möjligheter att göra det enklare att ta med cykel på tåg. Motionärerna konstaterar att det har blivit betydligt svårare att ta med cyklar på tåg, varför många upplever att de måste åka bil till tävlingar och på semester.

I kommittémotion 2021/22:2950 framhåller Patrik Jönsson m.fl. (SD) i yrkande 5 vikten av säkra cykelparkeringar och menar att cykelpooler bör anläggas vid bilpooler. För att öka cyklingens attraktivitet bör enligt motionärerna säkra cykelparkeringar och cykelpooler anläggas vid bilpooler och vid bytespunkter för att skapa möjligheter till mobilitet och för att fler ska kunna ta cykeln hela eller delar av resan.

I kommittémotion 2021/22:3679 föreslår Anders Åkesson m.fl. (C) i yrkande 17 att regeringen ska utreda hur det ska bli enklare att kunna ta med sig cykeln på tåget inom ramen för den nationella tågtrafiken. Motionärerna konstaterar att på regional nivå tillåter flertalet tågoperatörer resenärer att ta med sig cykel ombord.

I kommittémotion 2021/22:3191 anför Jens Holm m.fl. (V) att regeringen bör återkomma med förslag på styrmedel för att stimulera mobilitetsjänster som främjar minskat behov av att äga en egen bil och som ökar det hållbara resandet med kollektivtrafik och cykel (yrkande 2). Motionärerna konstaterar att det sker en snabb utveckling av mobilitetsjänster och att resenärernas aktuella behov står i centrum och att bl.a. kollektivtrafiken och hyrcyklar är viktiga delar. Vidare menar motionärerna att regeringen bör ge Trafikverket befogenhet att ställa krav på att tågoperatörer ska använda sig av tåg som kan medföra cyklar där behov finns (yrkande 5). Motionärerna lyfter fram att med ett ”hela-resan-perspektiv” skulle fler välja cykeln för en del av resan till arbete och studier.

I kommittémotion 2021/22:3394 yrkande 53 uppmärksammar Helena Gellerman m.fl. (L) vikten av att underlätta för kombinationsresor med cykel. Det är viktigt att göra det enklare att ta med cykeln i kollektivtrafiken, och kombinationen kollektivtrafik och cykel innebär enligt motionärerna ett verkligt alternativ till bilen.

I motion 2021/22:1118 uppmärksammar Ulrika Jörgensen (M) behovet av en cykelvänlig tågresor även inom Sverige. För att öka cykelturismen och cykelpendlingen vore det enligt motionären rimligt att samtliga tåg erbjuder ett visst antal cykelplatser och menar att det borde vara ett krav vid upphandling att det ska erbjudas möjlighet att ta med sin cykel i faktisk storlek.

I motion 2021/22:1640 anför Ola Johansson m.fl. (C) att en nationell handbok för utformning av cykelparkering bör tas fram (yrkande 4). Motionärerna betonar att cyklar är olika och framhåller att kommuner ska arbeta efter tydliga normer och riktlinjer för cykelparkering. Vidare föreslår motionärerna att möjligheten att ta med cykel ska vara ett krav vid upphandling av trafik och fordon (yrkande 16) och att kombinationsresor ska underlättas (yrkande 17). De betonar att transportsystemet bör möjliggöra kombinationsresor med cykel genom bl.a. cykelparkeringar av hög kvalitet, möjlighet att transportera cyklar i kollektivtrafiken och förmånligare priser för att ta med cykel på tåg och bussar.

I motion 2021/22:2310 tar Nina Lundström (L) i yrkande 4 upp frågor om kombinationsresor. Motionären betonar vikten av att kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik ska vara lätta att genomföra, och det behövs därför

möjlighet att påbörja eller fortsätta resan med cykel, utöka infartsparkering och i övrigt utveckla smidiga byten för att öka mobiliteten.

## **Bakgrund**

### *Möjligheten att ta med cykel i kollektivtrafiken*

I den nationella cykelstrategin framhålls behovet av ett tydligt integrerat hela resan-perspektiv vid planering av ökad cykling. I cykelstrategin betonas att en resenär kan vara cyklist under en del av resan och kollektivtrafikresenär eller annan typ av resenär under andra delar av resan, vilket innebär att det behöver skapas goda förutsättningar för tillgänglighet och för effektiva resor och transporter där cykel ingår som ett viktigt alternativ.

Enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik är det den regionala kollektivtrafikmyndigheten som ansvarar för kollektivtrafiken i länet. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna tar fram trafikförsörjningsprogram som omfattar all kollektivtrafik i respektive län. Programmen har sin utgångspunkt i de transportpolitiska målen och beaktar även andra nationella, regionala och lokala mål samt planer och program av betydelse för en hållbar utveckling och tillväxt. I samband med upprättandet av planerna förs även en dialog med bl.a. operatörer, kollektivtrafikföretag och övriga intressenter.

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (tågpassagerarförordningen) trädde i kraft 2009. Förordningens syfte är att stärka och skydda tågresenärers rättigheter i EU. I artikel 5 i förordningen anges att järnvägsföretagen ska ge resenärerna möjlighet att, mot extra betalning, ta med cyklar på tåget. Detta gäller förutsatt att det inte har någon negativ effekt på trafiktjänsten och att vagnarna tillåter det. I september 2017 presenterade EU-kommissionen ett förslag om ett antal ändringar i tågpassagerarförordningen där ett av ändringsförslagen rör möjligheterna att medföra cykel ombord på tåg, COM(2017) 548. I skälen till förordningsförslaget anges att järnvägsföretag bör göra det lättare att kombinera cykel- och tågresor i så hög grad som möjligt, i synnerhet genom att tillåta transport av cyklar ombord på tågen. Kommissionens ändringsförslag innebär att järnvägsföretagen ska göra det möjligt för resenärerna att ta med cyklar ombord på tågen mot rimlig ersättning om de är lätthanterliga och inte har någon negativ effekt på trafiktjänsten i fråga och om vagnarna tillåter det. Vidare ska resenärerna hålla uppsikt över sina cyklar under resan och säkerställa att inga besvär eller skador orsakas andra resenärer m.m. Att ta med cyklar får vägras eller tillståndet begränsas av säkerhetsskäl eller operativa skäl så länge resenärerna informeras om villkoren. Europaparlamentets utskott för transporter och turism föreslog i oktober 2018 att rätten att ta med en cykel på tåget skulle förstärkas ytterligare.

I december 2019 enades EU:s transportministrar om att föreslå att resenärerna ska ha rätt att ta med cyklar ombord, dock med förbehåll för ett antal begränsningar. Enligt förslaget ska järnvägsföretagen få begränsa rätten att medföra cyklar av säkerhetsskäl eller operativa skäl, i synnerhet

kapacitetsbegränsningar under rusningstid. Järnvägsföretag föreslås också få begränsa transporten av cyklar på grundval av deras vikt och dimensioner. Vilka villkor som gäller för transport av cyklar, inklusive uppdaterad information om kapacitetstillgången, ska enligt förslaget framgå av järnvägsföretagens officiella webbplatser. Vidare föreslogs att det på tåg med obligatorisk bokning ska vara möjligt att boka transport av en cykel. Om detta trots bokning vägras utan motiverat skäl har resenären enligt förslaget rätt till ombokning eller återbetalning. I rådets förslag anges även att medlemsstaterna ska få kräva att järnvägsföretagen utarbetar planer för hur man ska kunna öka och förbättra transporten av cyklar samt andra lösningar som uppmuntrar till kombinerad användning av järnväg och cyklar, och att de håller dessa planer uppdaterade. Interinstitutionella förhandlingar om förslaget påbörjades under våren 2020 och slutfördes hösten 2020. I april 2021 godkände Europaparlamentet en överenskommelse med rådet om reviderade regler för tågresenärers rättigheter. Som ett led mot hållbara transporter och bekväma alternativ måste alla tåg vara utrustade med särskilda cykelplatser och cykelställ. Det ska finnas plats för minst fyra cyklar på varje tåg. Reglerna om kraven på cykelplatser börjar tillämpas fyra år efter det att förordningen har trätt i kraft.

Vartannat år tar det nationella cykelrådet fram ett nationellt cykelbokslut. Av det nationella cykelbokslutet 2019 (Trafikverket, 2020:137) framgår att det går att ta med sin cykel på de regionala tågen i nästan alla län i Sverige. Det går också att ta med cykeln på pendeltåg runt de stora städerna, men då kan det vara begränsat till att enbart gälla under lågtrafik. Däremot är det enligt cykelbokslutet inte möjligt att ta med sin cykel på SJ:s tåg. Antalet cyklar som får plats i ett tågsätt varierar. På alla tågoperatörers webbplatser varnas det för att man kan nekas att ta med sin cykel.

Enligt uppgift från SJ kan en passagerare ta med sin cykel på resan om man monterar ned eller faller ihop cykeln och förvarar den i lämplig cykelväska. Väskan ska placeras på ett ledigt utrymme ombord. Elsparkcyklar och mindre resecyklar ska fällas ihop och förvaras i bagageställ eller på golvet vid sätet.

Det pågår olika projekt med kombinationsresor. Ett sådant exempel är Busssoj som är en satsning inom Västtrafik och Hållbart resande väst för att fler ska upptäcka fördelarna med att kombinera s.k. vikcyklar och kollektivtrafik för sina resor.

K2 är ett nationellt centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik. År 2021 tog K2 fram en litteraturöversikt om kombinerad mobilitet för cykel och kollektivtrafik. I rapporten konstateras att kombinerade cykel- och kollektivtrafikresor är ett sätt att resa som kombinerar cykelns flexibilitet med kollektivtrafikens hastighet och räckvidd och att det skapar transporter som kan bidra till ett mer hållbart och hälsosamt samhälle. Litteraturstudien visar bl.a. att det inte finns ett sätt att utforma ett kombinerat cykel- och kollektivtrafiksystem, utan att lokala förutsättningar måste beaktas vid utformning av systemen. Fördelarna uppges vara störst i förorter med ett cykelvänligt avstånd till kollektivtrafiken, och goda parkeringsmöjligheter för

cyklar ökar villigheten att cykla till kollektivtrafikstationer. Det uppges att kombinerade resor kan konkurrera med bilen, inte bara prismässigt utan även avseende hastighet och tillgänglighet.

VTI, Lunds universitet och K2 driver ett forsknings- och innovationsprojekt, Cynka, som handlar om kombinationen av cykel och kollektivtrafik och potentialen att minska bilanvändningen inom regional arbetspendling. Projektet, som leds av VTI, har en tillämpad karaktär och avser resultera i planeringsverktyg och konkreta upplägg för mobilitetslösningar och affärsmodeller.

### *Cykelparkeringar*

Cyklingsutredningen framhöll i sitt betänkande SOU 2012:70 att ett arbete med att skapa en samlad policy för cykelparkeringar vid större kollektivtrafiknoder borde påbörjas. Utredaren menade även att det behövde tas fram utvecklingsplaner för driftsinsatser och att ansvaret för varje objekt behövde fastställas. Även i den nationella cykelstrategin framhålls behovet av goda parkeringsmöjligheter för cyklar vid målpunkter och att cykelnätet har god koppling till dessa.

Trafikverket konstaterade i en skrift från 2010 att det behövs bra cykelparkeringsmöjligheter för att fler ska cykla till kollektivtrafiken. Skriften visar hur den fysiska miljön vid resecentrum kan förbättras i fråga om cykelparkering och därigenom verka för en estetiskt tilltalande miljö samt till att fler kan kombinera cykel- och kollektivtrafikresor. Trafikverket betonar att det är viktigt med en helhetsplanering där cykelparkeringen vid resecentrum är en del av en större plan för hur cykling till resecentrum ska ordnas. Det är även viktigt att man har en långsiktighet i planeringen och t.ex. reserverar ytor för en vidareutbyggnad av cykelparkeringar. Även Boverket tog samma år fram en väglednings- och inspirationsskrift för planering av cykelparkering vid stationer och resecentrum.

Regeringen beslutade i maj 2018 om den nu gällande nationella planen för transportinfrastrukturen 2018–2029. Där finns satsningar på åtgärder som förbättrar möjligheterna att parkera cyklar vid viktiga bytespunkter samt trafiksäkerhetshöjande åtgärder som gång- och cykelpassager och portar.

Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) sprider goda exempel och kunskap i form av handböcker, rapporter och skrifter. De har bl.a. regeringens uppdrag att samla och sprida goda exempel på insatser som bidrar till ökat cyklande. SKR har gjort en översyn av de handböcker och andra skrifter som finns att tillgå för kommuner som behöver stöd i cykelfrågor. Syftet med översynen har varit att ge dels en samlad bild av vad som finns skrivet, dels vägledning om vilka delar av cykelområdet som bör prioriteras i framtida projekt.

I utskottets forskningsöversikt om mobilitet på landsbygden (rapport 2019/20:RFR10) konstateras att flera regioner söker uppmuntra invånarna till ökad cykling och bl.a. satsar på att bygga ut pendlarparkeringar på

järnvägsstationer för att underlätta cykling som första och sista delen av en pendlingsresa.

### *Cykelpooler*

En cykelpool innebär att man kan låna eller hyra en cykel. Det finns cykelpooler på olika håll i landet. Ett exempel är Trollhättans stad som med bidrag från Verket för innovationssystem (Vinnova) arbetar med att utveckla ett koncept för en smart cykelpool. Inom utvecklingen av en smart cykelpool i centrala Trollhättan har samarbeten med Högskolan Väst inletts. En digitaliseringsplan för hantering av data som samlas in via cykelpoolen ska tas fram.

I Bilpoolsutredningens betänkande Motorfordonspooler – på väg mot ökad delning av motorfordon (SOU 2020:22) betonas att framväxten och utvecklingen av kombinerade mobilitets tjänster och s.k. mobilitetsstationer är av stor vikt för att främja motorfordonspoolernas tillväxt och en viktig del i omställningen till ett transporteffektivt samhälle. En välfungerande kollektivtrafik utgör grunden för hållbar mobilitet. Det uppmärksammas att mobilitetsstationer erbjuder fysisk integration mellan olika färdmedel genom samlokalisering av bilpooler, cykelpooler och andra tjänster för delad mobilitet vid eller nära knutpunkter för kollektivtrafik. Utredningen konstaterar bl.a. att mobilitetsstationer också kan erbjuda cykelparkering.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Motionsyrkanden om kombinerade resor med cykel behandlades senast i utskottets betänkande 2020/21:TU3 Cykelfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, bl.a. med hänvisning till det pågående arbetet inom EU. Utskottet uttalade att det är lämpligt att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna gör avvägningar av vilka krav som bör ställas på den offentligt organiserade kollektivtrafiken i respektive län. Riksdagen biföll utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet konstaterar inledningsvis att regeringens nationella cykelstrategi framhåller behovet av ett integrerat hela resan-perspektiv vid planering av ökad cykling. Utskottet välkomnar detta synsätt och betonar att en resenär kan vara cyklist under en del av sin resa och en annan typ av resenär under andra delar av resan.

Utskottet påminner om att det har genomförts ett omfattande arbete på EU-nivå när det gäller regelverket för transport av cyklar. När det gäller möjligheten för passagerare att ta med sig en cykel i kollektivtrafiken anser utskottet att det är lämpligt att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna gör avvägningar av vilka krav som bör ställas på den offentligt organiserade



kollektivtrafiken i varje län. I sammanhanget kan utskottet konstatera att det går att ta med sig cyklar på exempelvis pendeltåg runt de stora städerna.

Utskottet välkomnar vidare framväxten och utvecklingen av kombinerade mobilitetstjänster och ser det som en viktig del i omställningen till ett mer transporteffektivt samhälle. Det kan konstateras att en del i detta är cykelpooler. Det är enligt utskottets bedömning viktigt att integrera olika färdmedel genom samlokalisering av t.ex. cykelpooler och andra mobilitetstjänster vid eller nära knutpunkter för kollektivtrafik. När det gäller motionsförslagen om cykelparkeringar konstaterar utskottet att även denna fråga tas upp i regeringens nationella cykelstrategi. Vidare vill utskottet påminna om att satsningar på bl.a. cykelparkeringar görs i den nu gällande nationella planen för transportinfrastrukturen.

Utskottet ser därför med tillförsikt på det fortsatta arbetet med dessa frågor och anser mot denna bakgrund att det inte finns anledning att ta något initiativ i frågan om kombinerade resor med cykel. Utskottet avstyrker därför motionerna 2021/22:1118 (M), 2021/22:1640 (C) yrkandena 4, 16 och 17, 2021/22:2310 (L) yrkande 4, 2021/22:2950 (SD) yrkande 5, 2021/22:3191 (V) yrkandena 2 och 5, 2021/22:3394 (L) yrkande 53, 2021/22:3679 (C) yrkande 17 och 2021/22:3755 (M) yrkande 12.

# Reservationer

## 1. Mål för cykling, punkt 1 (C)

av Mikael Larsson (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 18,

bifaller delvis motion

2021/22:20 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkande 1 och

avslår motion

2021/22:1640 av Ola Johansson m.fl. (C) yrkande 2.

### *Ställningstagande*

Inledningsvis kan jag konstatera att styrningen inom transportområdet i dag utgår från prognoser. I stället för en sådan prognosstyrning menar jag att vi behöver ha en målstyrning inom transportområdet som baseras på hur vi vill att trafiken ska se ut i framtiden. En sådan målinriktad styrning skulle ge de statliga myndigheterna möjlighet att arbeta för att klara målen när det gäller både klimat, tillgänglighet och folkhälsa.

Jag vill därför lyfta fram att det behövs ett nationellt cykelmål för att kunna styra arbetet inom cykelpolitiken på ett mer effektivt sätt. Enligt min mening bör det rimligen handla om ett tidssatt och kvantifierat cykelandelsmål. Jag noterar att regeringen nyligen har gett Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) i uppdrag att ta fram mål för en ökad andel cykling. Jag vill betona att ett nationellt cykelmål är en förutsättning för att cyklingen ska prioriteras och för att detta ska kunna medverka till att de transportpolitiska målen nås. Jag kan dessutom konstatera att det redan finns nationella cyklingsmål i flera andra länder.

## 2. Infrastruktur för cykling, punkt 2 (M)

av Maria Stockhaus (M), Anders Hansson (M), Åsa Coenraads (M) och Richard Herrey (M).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:2950 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 2 och  
2021/22:3755 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 1–4,  
bifaller delvis motionerna  
2021/22:20 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkande 9,  
2021/22:1640 av Ola Johansson m.fl. (C) yrkande 7,  
2021/22:2310 av Nina Lundström (L) yrkande 1,  
2021/22:2950 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 3,  
2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 15 och  
2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 56 och  
avslår motionerna  
2021/22:20 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkandena 7 och 10–12,  
2021/22:1116 av Ulrika Jörgensen (M),  
2021/22:1557 av Magnus Manhammar (S),  
2021/22:1640 av Ola Johansson m.fl. (C) yrkandena 1, 3, 5, 6 och 8,  
2021/22:2296 av Lina Nordquist (L) yrkandena 1–3,  
2021/22:2310 av Nina Lundström (L) yrkandena 2 och 3,  
2021/22:2950 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 1,  
2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 16,  
2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 24,  
2021/22:3191 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 1,  
2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 51,  
2021/22:3497 av Kerstin Lundgren m.fl. (C) yrkandena 17 och 18,  
2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 14, 19 och 20,  
2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkande 25 och  
2021/22:4067 av Karolina Skog (MP) yrkande 8.

### *Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis betona att cykelns betydelse i samhället ökar. Det är glädjande att se att allt fler pendlar med cykel året runt och att cyklingen som idrott ökar i popularitet. En ökad cykling innebär både mindre trängsel och förbättrad folkhälsa. Vi vill särskilt lyfta fram att det finns ett tydligt samband mellan tillgången till säkra och sammanhållna cykelstråk och människors vilja att cykla. Därför menar vi att det är viktigt att prioritera frågor om cyklandets förutsättningar, och vi vill se en modern politik som främjar ett tryggt och säkert cyklande i alla åldrar.

Vi vill stärka cyklingens status i infrastrukturplaneringen. Detta är ett arbete som ständigt behöver förbättras. Vi kan konstatera att frågor om 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 – politisk och ekonomisk – det mesta av det mediala utrymmet. Detta innebär också att det

finns lagstiftning kring cykelfrågor som är gammal och som behöver revideras.

Ett exempel på en brist i dagens lagstiftning är väglagens krav som ger staten ensamrätt att bygga cykelvägar som är i direkt anslutning till vägar som är avsedda för motortrafik. Vi vill påminna om att riksdagen i januari 2021 beslutade om ett tillkännagivande till regeringen om att den bör återkomma med förslag som gör det möjligt att anlägga friliggande cykelvägar utan krav på direkt anslutning till vägar avsedda för motortrafik (bet. 2020/21:TU3, rskr. 2020/21:162). Vi vill här understryka att regeringen skyndsamt bör se över den befintliga lagstiftningen i denna del.

Vidare menar vi att det är viktigt att i arbetet med cykelinfrastrukturen prioritera sammanhängande cykelstråk och snabbcykelvägar. Vi kan konstatera att människors vilja att cykla påverkas av tillgången till sammanhängande cykelstråk. Vi vill också lyfta fram att det är mycket viktigt med trygghet för cyklister. Cyklister är oskyddade, och en kollision med stora motordrivna fordon kan få allvarliga konsekvenser i form av personskador. Varje år omkommer ett flertal personer i cykelolyckor och ännu fler cyklister skadas allvarligt. Cyklister måste få slippa den känsla av utsatthet och osäkerhet som det innebär att cykla på vägar som är trafikerade av bilar, bussar och lastbilar. Mot denna bakgrund är byggandet av sammanhängande cykelstråk mycket viktigt. Vi menar att regeringen bör se över hur staten och kommunerna gemensamt kan stärka cyklandet i denna del.

### **3. Infrastruktur för cykling, punkt 2 (SD)**

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:2950 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 1–3,

2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 16,

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 24,

2021/22:3755 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 3 och

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 56,

bifaller delvis motionerna

2021/22:20 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkande 9,

2021/22:1116 av Ulrika Jörgensen (M),

2021/22:1640 av Ola Johansson m.fl. (C) yrkande 7,

2021/22:2310 av Nina Lundström (L) yrkande 1,

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 15 och

2021/22:3755 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 2 och 4 samt

avslår motionerna

2021/22:20 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkandena 7 och 10–12,  
2021/22:1557 av Magnus Manhammar (S),  
2021/22:1640 av Ola Johansson m.fl. (C) yrkandena 1, 3, 5, 6 och 8,  
2021/22:2296 av Lina Nordquist (L) yrkandena 1–3,  
2021/22:2310 av Nina Lundström (L) yrkandena 2 och 3,  
2021/22:3191 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 1,  
2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 51,  
2021/22:3497 av Kerstin Lundgren m.fl. (C) yrkandena 17 och 18,  
2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 14, 19 och 20,  
2021/22:3755 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 1,  
2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkande 25 och  
2021/22:4067 av Karolina Skog (MP) yrkande 8.

### *Ställningstagande*

Vi kan inledningsvis slå fast att mycket har hänt sedan den första cykeln byggdes. Cykeln har varit en viktig del av utvecklingen av det moderna samhället. Cykeln som transportmedel slog igenom först i början av 1900-talet men trängdes tillbaka i mitten av 1900-talet när bilismen gjorde sitt intåg. I dag kan vi se hur allt fler väljer att färdas med cykel, och elcyklar och elsparkcyklar utgör numera 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 färdstätt. Vi 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, ska få plats i trafiken.

Vid anläggandet av nya vägar bör det därför skapas säkra ytor för mopeder och cyklister. Vi anser att det är viktigt att separera olika trafikantgrupper i så stor utsträckning som möjligt. Därför vill vi understryka att alla nya vägprojekt bör innehålla separata körfält för cyklister och bilister, där det är möjligt och där det finns behov. 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 tydligt ingå i planeringen, och de nya cykelbanorna måste vara väl genomtänkta. Ju färre vägar som korsas, desto säkrare blir cyklingen. Vi kan också konstatera att bra belysning och dragning av cykelbanor i egna stråk ökar viljan att cykla. Det är vidare önskvärt att cykelbanor inte förläggs längs hårt trafikerade vägar.

Vi kan dessutom konstatera att den nuvarande väglagen (1971:948) innebär allvarliga begränsningar när det gäller anläggande av nya cykelbanor. Som

vägarna är utformade i dag 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 – en extra kilometer spelar en större roll för den som cyklar än för den som är bilist. Vi vill därför påminna om att riksdagen i januari 2021 beslutade om ett tillkännagivande till regeringen om att den bör återkomma med förslag som gör det möjligt att anlägga friliggande cykelvägar utan krav på direkt anslutning till vägar avsedda för motortrafik (bet. 2020/21:TU3, rskr. 2020/21:162). Regeringen behöver snarast genomföra en översyn och modernisering av lagstiftningen så att möjligheten att anlägga friliggande cykelstråk underlättas.

Slutligen vill vi ta upp frågan om Trafikverkets vägfärjor. Vi kan konstatera att Trafikverkets färjerederi trafikerar ett stort antal leder i hela Sverige. Årligen görs en miljon anlop, med 13 miljoner fordonstransporter, inklusive godstransporter. Det görs även 22 miljoner personresor, varav 1,4 miljoner gående och kollektivtrafikresande. Färjorna gör det möjligt för många att bo i kustnära områden och i skärgården. Vi kan konstatera att de också skapar attraktiva lösningar på trafikproblem och öppnar genvägar i storstadsområden. För att möjliggöra mer trafik med Färjerederiet bör enligt vår mening regleringsbrevet till Trafikverket ses över. Detta bör göras för att möjliggöra trafik med gång- och cykelfärjor där det är samhällsekonomiskt och miljömässigt klokt och där man inte konkurrerar med befintlig trafik.

#### **4. Infrastruktur för cykling, punkt 2 (C)**

av Mikael Larsson (C).

##### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:1640 av Ola Johansson m.fl. (C) yrkande 7 och

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 14, 15, 19 och 20, bifaller delvis motionerna

2021/22:20 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkande 9,

2021/22:2296 av Lina Nordquist (L) yrkandena 1–3,

2021/22:2310 av Nina Lundström (L) yrkande 1,

2021/22:2950 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 3,

2021/22:3755 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 2,

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 56 och

2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkande 25 och

avslår motionerna

2021/22:20 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkandena 7 och 10–12,

2021/22:1116 av Ulrika Jörgensen (M),  
2021/22:1557 av Magnus Manhammar (S),  
2021/22:1640 av Ola Johansson m.fl. (C) yrkandena 1, 3, 5, 6 och 8,  
2021/22:2310 av Nina Lundström (L) yrkandena 2 och 3,  
2021/22:2950 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 1 och 2,  
2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 16,  
2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 24,  
2021/22:3191 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 1,  
2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 51,  
2021/22:3497 av Kerstin Lundgren m.fl. (C) yrkandena 17 och 18,  
2021/22:3755 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 1, 3 och 4 samt  
2021/22:4067 av Karolina Skog (MP) yrkande 8.

### *Ställningstagande*

Inledningsvis vill jag lyfta fram de fördelar som finns med cykeln. Den tar mindre plats än bilen, och den genererar inte några utsläpp. Att kunna transportera sig med cykel är viktigt för en framtida hållbar stadsutveckling och samtidigt också bra för folkhälsan.

Jag vill därför framhålla att det är viktigt att öka framkomligheten för cyklister genom att bygga fler lokala och regionala cykelbanor och s.k. cykelmotorvägar samt att minska barriäreffekter i form av korsande spår och vägar. Det är också viktigt att se över behovet av åtgärder, regelförenklingar och lagändringar som möjliggör cykling i hela landet. Jag vill särskilt framhålla att cyklister och gångtrafikanter ska ges en säkrare plats i trafikplaneringen genom exempelvis cykelgator, säkra korsningar och genom att parkeringsplatser längs gator omvandlas till cykelfält. Jag kan konstatera att planeringen alltför ofta sker utifrån ett bilperspektiv och inte utifrån ett cykelperspektiv. I sammanhanget vill jag också lyfta fram att det är viktigt att det i utbildningar i stadsplanering och motsvarande läggs stor vikt vid att studenterna lär sig att tänka in cykelperspektivet i den fysiska planeringen. En tredjedel av våra resor är kortare än fem kilometer, och då är cykeln ofta ett bra alternativ. I dag sker knappt 10 procent av våra resor med cykel. Intresset för cykeln som transportmedel har ökat. Med bra cykelleder, bättre vinterunderhåll på cykelvägarna och bättre bytespunkter mellan cykel och kollektiva färdmedel skulle cyklandet kunna öka betydligt mer. Jag kan konstatera att en stor del av besluten som rör cykeltrafik fattas på lokal eller regional nivå. Den nationella nivån måste bidra genom att skapa förutsättningar för regionalt och kommunalt samarbete och kunskapsutbyte, enklare regler för uppförande av cykelinfrastruktur och möjlighet att införa anpassade trafikföreskrifter för cykel.

Jag vill påminna om att riksdagen i januari 2021 beslutade om ett tillkännagivande till regeringen om att den bör återkomma med förslag som gör det möjligt att anlägga friliggande cykelvägar utan krav på direkt anslutning till vägar avsedda för motortrafik (bet. 2020/21:TU3, rskr.

2020/21:162). Jag menar att det är viktigt att fortsätta att driva frågan om en översyn av nuvarande lagstiftning avseende gång- och cykelvägar (GC-vägar) och allmänna vägar i syfte att förenkla lagstiftningen för anläggning och vidmakthållande av GC-vägar. Jag vill påminna om att kommunerna i dag har rådighet över att anlägga GC-vägar på kommunal mark, men om man däremot vill bygga GC-vägar parallellt med statliga vägar eller järnvägar regleras detta av väglagen och därmed blir Trafikverket huvudman för projektet. Jag vill uppmärksamma att den nuvarande väglagen i praktiken innebär att många viktiga infrastrukturinvesteringar i GC-vägar försvaras. Jag anser därför att det är viktigt att regeringen ser över regelverk och lagstiftning, bl.a. när det gäller att utreda perspektiv och aspekter av en förändring i väglagen. I samband med en sådan översyn är det enligt min mening mycket viktigt att markägarperspektivet tydligt finns med så att cykelvägar inte blir ytterligare en åtgärd som legitimerar en ökad expropriering.

Vidare vill jag uppmärksamma behovet av att göra en inventering av de arbetsvägar som löper parallellt med vägar och järnvägar och som skulle kunna klassas och utnyttjas som cykelvägar. Jag vill understryka att vi behöver arbeta på flera fronter för att underlätta framkomligheten för cyklister. Jag menar att regeringen lämpligen bör ge ett sådant uppdrag till Trafikverket.

Slutligen vill jag lyfta fram behovet av en tydligare styrning av våra statliga myndigheter. För att vi ska kunna nå målen med att förbättra för cyklismen i framtiden krävs det också att det finns resurser och rätt prioriteringar hos våra myndigheter så att arbetet går i rätt riktning. Jag kan konstatera att regeringens styrning av myndigheterna till stor del sker via regleringsbrev. Jag menar därför att regleringsbrevet till Trafikverket ska innehålla tydliga instruktioner om att ge arbetet med cykeltrafik högre prioritet. Det är viktigt att arbetet med cykeltrafik ges lika hög prioritet som arbetet med andra transportmedel.

## **5. Infrastruktur för cykling, punkt 2 (V)**

av Jens Holm (V).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion  
2021/22:3191 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 1,  
bifaller delvis motionerna  
2021/22:20 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkande 11,  
2021/22:1557 av Magnus Manhammar (S),  
2021/22:1640 av Ola Johansson m.fl. (C) yrkandena 5 och 8 samt  
2021/22:2310 av Nina Lundström (L) yrkande 3 och  
avslår motionerna



2021/22:20 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkandena 7, 9, 10 och 12,  
2021/22:1116 av Ulrika Jörgensen (M),  
2021/22:1640 av Ola Johansson m.fl. (C) yrkandena 1, 3, 6 och 7,  
2021/22:2296 av Lina Nordquist (L) yrkandena 1–3,  
2021/22:2310 av Nina Lundström (L) yrkandena 1 och 2,  
2021/22:2950 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 1–3,  
2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 16,  
2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 24,  
2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 51,  
2021/22:3497 av Kerstin Lundgren m.fl. (C) yrkandena 17 och 18,  
2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 14, 15, 19 och 20,  
2021/22:3755 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 1–4,  
2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 56,  
2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkande 25 och  
2021/22:4067 av Karolina Skog (MP) yrkande 8.

### *Ställningstagande*

För att uppnå en fossilfri transportsektor till 2030 behöver en ökad andel av persontransporterna ske med kollektivtrafik, cykel och gång. Cykeln har som transportmedel en rad fördelar. Det handlar bl.a. om minskad miljö- och klimatpåverkan, förbättrad folkhälsa och minskad trängselproblematik i våra storstäder. Det finns även ett flertal positiva sociala dimensioner eftersom cykeln är ett relativt billigt fordon som är tillgängligt även för dem med låga inkomster. Genom förbättrade möjligheter att cykla förbättras möjligheterna att resa för alla som inte har tillgång till bil, och för de som har tillgång till bil kan bilberoendet minska. Vidare kan satsningar för en ökad cykeltrafik ses som en jämställdhetsfråga inom trafikpolitiken eftersom kvinnor har sämre tillgång till bil och generellt också lägre inkomster än män.

Jag kan tyvärr konstatera att vår transportinfrastruktur fortfarande är byggd utifrån bilens förutsättningar. För att få fler att använda cykeln som transportmedel behövs det därför ökade investeringar i cykelinfrastruktur. För att begränsa transportsystemets klimatpåverkan och bidra till bättre folkhälsa och säkerhet behövs förbättrad tillgång till cykelstråk. Många städer i utlandet har satsat kraftigt på ny cykelinfrastruktur genom att omfördela gatuutrymmet från biltrafik till cykel- och gångtrafik. Dessvärre har ingen svensk kommun utmärkt sig med stora cykelsatsningar under pandemin.

Jag vill särskilt lyfta fram frågan om cykeltrafikens framkomlighet vid byggande av två-plus-ett-vägar. Jag menar att staten har ett delat ansvar tillsammans med kommunerna för att bidra till att det skapas cykelnät som knyter ihop kommuner. Det är därför nödvändigt att staten uppmärksammar cykeltrafikens behov vid anläggande av vägar. Jag vill betona att två-plus-ett-vägar har ett flertal fördelar, men de innebär också ofta försämrade framkomlighet för cyklisterna. Vid byggande av två-plus-ett-vägar bör alltid cykeltrafikanternas framkomlighet vara lika viktig att beakta som

trafiksäkerheten för bilister. Jag menar att riktlinjerna till Trafikverket behöver göras tydligare för när insatser ska göras för att åtgärda saknade cykellänkar när två-plus-ett-vägar anläggs. Jag menar sammanfattningsvis att regeringen bör återkomma med förslag på åtgärder som gör att cykeltrafikanternas framkomlighet alltid är lika viktig att beakta som trafiksäkerheten för bilister vid byggande av två-plus-ett-vägar.

Avslutningsvis vill jag också påtala att cyklingen är förbisedd i den nationella infrastrukturplaneringen. Jag menar att de resurser som anslås i stadsmiljöavtalen är otillräckliga i volym och konstaterar att de dessutom ställer krav på medfinansiering av kommunerna. Därför går det inte enbart att förlita sig på stadsmiljöavtal som ett verktyg för att bygga ut cykelinfrastrukturen, i synnerhet inte de viktiga regionala stråk som behöver byggas. Jag noterar i övrigt att regeringen inte preciserar hur stora cykelanslagen väntas bli för den kommande planperioden 2022–2033. Detta talar enligt min mening för att cykelinfrastrukturen bör föras in i den nationella infrastrukturplaneringen på ett mer strukturerat sätt. Det ökade intresset för cykling i och med pandemin har gjort att det nu är rätt tid att investera i utbyggd cykelinfrastruktur och att staten måste ta ett stort ansvar för detta.

## **6. Infrastruktur för cykling, punkt 2 (KD)**

av Magnus Jacobsson (KD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:2950 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 3 och

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 56,

bifaller delvis motionerna

2021/22:20 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkande 9,

2021/22:1640 av Ola Johansson m.fl. (C) yrkande 7,

2021/22:2310 av Nina Lundström (L) yrkande 1,

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 15 och

2021/22:3755 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 2 och

avslår motionerna

2021/22:20 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkandena 7 och 10–12,

2021/22:1116 av Ulrika Jörgensen (M),

2021/22:1557 av Magnus Manhammar (S),

2021/22:1640 av Ola Johansson m.fl. (C) yrkandena 1, 3, 5, 6 och 8,

2021/22:2296 av Lina Nordquist (L) yrkandena 1–3,

2021/22:2310 av Nina Lundström (L) yrkandena 2 och 3,

2021/22:2950 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 1 och 2,

2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 16,  
2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 24,  
2021/22:3191 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 1,  
2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 51,  
2021/22:3497 av Kerstin Lundgren m.fl. (C) yrkandena 17 och 18,  
2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 14, 19 och 20,  
2021/22:3755 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 1, 3 och 4,  
2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkande 25 och  
2021/22:4067 av Karolina Skog (MP) yrkande 8.

### *Ställningstagande*

Jag kan inledningsvis konstatera att cykeln fyller en viktig samhällsfunktion och att den är ett attraktivt transportmedel för korta avstånd. I välplanerade storstäder med närhet mellan service, arbetsplatser och boende är cykeln mycket användbar för transporter, och den har goda effekter för såväl folkhälsan och miljön som trängseln i städerna. Men det är också uppenbart att trafikmiljön ofta inte i tillräckligt hög grad är anpassad för cykling. Jag kan konstatera att trafiksäkerhetsutvecklingen är positiv för olika kategorier av trafikanter, men för cyklisterna är utvecklingen tyvärr inte lika gynnsam. Jag menar att det är mycket viktigt att fortsätta arbetet med att öka säkerheten för cyklisterna i trafiken och att det behövs mer av strategiskt och förebyggande arbete för att minska antalet cykelolyckor.

Jag vill påminna om att det är kommunerna och regionerna som har huvudansvaret för att bygga upp fungerande gång- och cykelvägar (GC-vägar). Samtidigt anser jag att staten ska vara med och bidra till ett sammanhållet cykelnät. Jag anser att det ska vara enklare att bygga GC-vägar mellan kommuner och att dessa vägar inte ska behöva vara kopplade till annan nationell infrastruktur. I januari 2021 beslutade riksdagen om ett tillkännagivande till regeringen om att den bör återkomma med förslag som gör det möjligt att anlägga friliggande cykelvägar utan krav på direkt anslutning till vägar avsedda för motortrafik (bet. 2020/21:TU3, rskr. 2020/21:162). Jag vill här betona vikten av att väglagen (1971:948) ändras så att det blir möjligt för Trafikverket att anlägga friliggande cykelvägar utan krav på anslutande bilväg. Friliggande cykelbanor gör även att cyklister och gångtrafikanter bättre kan skiljas åt, och på så sätt skapas bättre förutsättningar för cykling. Jag vill i sammanhanget också lyfta fram att det är viktigt att kommuner samarbetar för att hitta gemensamma lösningar på cykelstråk och cykelvägar. Det är därvid viktigt att framkomligheten för cyklister tas med i stadsplaneringen men också att gångtrafikanter och cyklister i större utsträckning kan separeras.

Avslutningsvis vill jag betona att cykling har en stor utvecklingspotential med såväl goda miljö- och klimateffekter som positiva hälsoeffekter. Cykeln möjliggör också en stor flexibilitet och kan bära sina passagerare mycket nära destinationen. Under pandemin har cyklingen ökat på många håll. Jag menar

att cykeln på ett tydligare sätt måste ses som ett eget trafikslag och prioriteras dels i kommuners och regioners stadsplanering, dels i infrastrukturinvesteringar i tätortsmiljö.

## **7. Infrastruktur för cykling, punkt 2 (L)**

av Helena Gellerman (L).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 51 och avslår motionerna

2021/22:20 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkandena 7 och 9–12,

2021/22:1116 av Ulrika Jörgensen (M),

2021/22:1557 av Magnus Manhammar (S),

2021/22:1640 av Ola Johansson m.fl. (C) yrkandena 1, 3 och 5–8,

2021/22:2296 av Lina Nordquist (L) yrkandena 1–3,

2021/22:2310 av Nina Lundström (L) yrkandena 1–3,

2021/22:2950 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 1–3,

2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 16,

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 24,

2021/22:3191 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 1,

2021/22:3497 av Kerstin Lundgren m.fl. (C) yrkandena 17 och 18,

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 14, 15, 19 och 20,

2021/22:3755 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 1–4,

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 56,

2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkande 25 och

2021/22:4067 av Karolina Skog (MP) yrkande 8.

### *Ställningstagande*

Det kan inledningsvis konstateras att cyklingen ökar snabbt i Sverige. Allt fler upptäcker hur smidigt det är att cykla till jobbet eller till olika fritidssysselsättningar. Att fler cyklar är bra för både miljön och folkhälsan, samtidigt som trängseln minskar i trafiken, och då framför allt i storstäderna. Det är ett problem för många cyklister att det finns alltför många ogenomtänkta trafikmiljöer som inte främjar cyklingen och att det inte heller finns någon sammanhållen planering. Det är viktigt att satsa på fler sammanhängande regionala cykelstråk för att göra det lättare att cykla längre sträckor. Jag vill här särskilt framhålla behovet av en enhetlig nationell skyltning för cykling. Cyklister behöver, precis som bilister, en tydlig

skyltning som underlättar orienteringen. Jag menar att de statliga huvudmännen behöver samverka med de kommunala huvudmännen så att skyltningen dels genomförs, dels ges en enhetlig utformning.

## **8. Infrastruktur för cykling, punkt 2 (MP)**

av Axel Hallberg (MP).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:20 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkandena 7 och 9–12 samt

2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkande 25,

bifaller delvis motionerna

2021/22:1116 av Ulrika Jörgensen (M),

2021/22:1557 av Magnus Manhammar (S),

2021/22:1640 av Ola Johansson m.fl. (C) yrkandena 1 och 5–8,

2021/22:2310 av Nina Lundström (L) yrkandena 1–3,

2021/22:2950 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 1 och 3,

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 24,

2021/22:3191 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 1,

2021/22:3497 av Kerstin Lundgren m.fl. (C) yrkande 18,

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 14, 15 och 19,

2021/22:3755 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 2,

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 56 och

2021/22:4067 av Karolina Skog (MP) yrkande 8 och avslår motionerna

2021/22:1640 av Ola Johansson m.fl. (C) yrkande 3,

2021/22:2296 av Lina Nordquist (L) yrkandena 1–3,

2021/22:2950 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 2,

2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 16,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 51,

2021/22:3497 av Kerstin Lundgren m.fl. (C) yrkande 17,

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 20 och

2021/22:3755 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 1, 3 och 4.

### *Ställningstagande*

Inledningsvis vill jag betona att det är viktigt att förbättra förutsättningarna för att fler ska kunna använda cykeln som transportmedel. Det måste bli enklare och billigare att resa med låg klimatpåverkan, vilket bl.a. kräver både stora investeringar i cykelns infrastruktur och informationsinsatser.

Jag anser att regeringen bör ta fram en nationell cykelplan som bl.a. bör innehålla förslag till ett nationellt cykelvägnät och följa upp den nationella cykelstrategin med konkreta åtgärder för att fler ska kunna cykla. Det behöver byggas fler och bättre cykelvägar såväl i städerna som på landsbygden. Jag kan konstatera att det i dag saknas många viktiga länkar i cykelinfrastrukturen mellan städer och tätorter, vilket ibland gör det omöjligt att cykla mellan orter som ligger på cykelavstånd eller innebär att man måste använda en omväg. För att binda ihop städer och tätorter med sammanhängande cykelvägnät behöver det tas fram en plan för utbyggnaden av ett nationellt stomvägnät för cykel. En utbyggnad av ett stomvägnät behöver ske samlat och med en tydlig prioriteringsordning. Jag menar att härvid är samverkan mellan kommuner, regioner och Trafikverket viktig. Stomvägnätet bör finansieras med medel som avsätts i den nationella transportinfrastrukturplanen, och regionernas cykelvägplaner kan utgöra en viktig grund för arbetet.

Vidare vill jag lyfta fram att ett problem som ofta står i vägen för en förbättrad cykelinfrastruktur är att väglagen (1971:948) och anläggningslagen (1973:1149) styr så att cykelvägar utanför tätorterna i princip alltid måste läggas intill den allmänna vägen för motortrafik. Det innebär att det inte är möjligt att bygga cykelvägar med en egen, från bilvägen fristående, sträckning som i många fall skulle vara både smartare och billigare. Vid utbyggnad av olika cykelleder har problemet med markåtkomst för anläggande av cykelväg aktualiserats. En enskild markägare kan blockera en cykelvägsubbyggnad men skulle inte kunna förhindra en utbyggnad av en vanlig bilväg. Trafikverket hindras också från att genomföra satsningar på cykelvägar som inte har ett funktionellt samband med deras anläggning. Jag noterar att dessa juridiska svårigheter har varit kända länge, och de behöver snarast åtgärdas. Trafikverket har på regeringens uppdrag utrett om och i så fall hur markåtkomst utgör ett hinder för tillkomsten av cykelvägar eller i genomförandet av regionala cykelplaner. Trafikverket konstaterar att deras samlade bedömning är att framkomligheten i cykelprojekten ofta upplevs hindras av svårigheter att få åtkomst till mark. Verket menar samtidigt att det i många fall skulle kunna lösas genom att kommunerna tar fram en detaljplan. Jag konstaterar att det dock är orimligt att förvänta sig att kommuner ska ta fram detaljplaner på landsbygden för att säkerställa markåtkomst för cykelbanor. Jag noterar att Trafikverket framför att det finns en uttalad önskan att staten ska ta ett större helhetsansvar för cykelfrågan inklusive finansiering. Något sådant ansvar har inte ålagts Trafikverket. När det gäller tillgängligheten för cykel mellan tätorter och på landsbygden anser jag att det borde vara rimligt att staten och därmed Trafikverket tar ett större ansvar på samma sätt som man tar ett större ansvar för motsvarande bilvägar. Jag vill därför påminna om att riksdagen i januari 2021 beslutade om ett tillkännagivande till regeringen om att den bör återkomma med förslag som gör det möjligt att anlägga friliggande cykelvägar utan krav på direkt anslutning till vägar avsedda för motortrafik (bet. 2020/21:TU3, rskr. 2020/21:162). Jag menar att det är omöjligt att få gena och logiska cykelstråk

på grund av väglagens definition av vägar och genom kraven på funktionellt samband och samfärdsel. Jag anser att väglagen och anläggningslagen därför behöver ändras för att säkerställa markåtkomst samt lämpliga sträckningar för cykelvägar.

Vidare vill jag understryka behovet av att tydliggöra Trafikverkets ansvar för cykeltillgänglighet mellan tätorter och på landsbygden. Det är viktigt att ställa krav på att Trafikverket säkerställer cykeltillgänglighet i samband med om- och utbyggnad av statliga vägar. Det är allmänt känt att när vägar byggs om kan det tyvärr ofta innebära en sämre tillgänglighet för cykel. En ombyggnad av statliga vägar för att öka säkerheten för biltrafiken genom mötteseparerade filer och högre hastigheter innebär ofta att möjligheten att cykla längs med vägen försvinner. Även när nya statliga vägar byggs utblir åtgärder för att skapa tillgänglighet för cykel. Jag menar att regeringen bör säkerställa att om- och nybyggnation av vägar alltid ska innebära bättre tillgänglighet för cykeltrafik.

Slutligen vill jag uppmärksamma vikten av en ökad trafikseparering som innebär att cykeltrafik skiljs från såväl motorfordon som gångtrafik. Cykeltrafik behöver i större utsträckning hanteras som ett eget trafikslag för att förbättra tillgängligheten för cyklister. Att cykel av säkerhetsskäl helst bör separeras från biltrafik kan tas för självklart, men cykeltrafik behöver också separeras från gångtrafik. Ofta klumpas cykel- och gångtrafik ihop på gång- och cykelbanor (GC-banor). Detta görs trots att en cyklist och en gångtrafikant har mycket olika sätt att röra sig på och gör det med olika hastigheter. Jag menar att GC-banor skapar både otrygghet och bristande framkomlighet för både fotgängare och cyklister.

## **9. Färgsättning av cykelbanor, punkt 3 (M, SD)**

av Maria Stockhaus (M), Jimmy Ståhl (SD), Anders Hansson (M), Thomas Morell (SD), Patrik Jönsson (SD), Åsa Coenraads (M) och Richard Herrey (M).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:1640 av Ola Johansson m.fl. (C) yrkande 10,

2021/22:2311 av Nina Lundström (L) yrkande 4,

2021/22:2950 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 4 och

2021/22:3755 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 5.

### *Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis understryka att tydlighet i trafiken är viktigt för både säkerhet och trygghet. Det behövs fler anpassningar som beaktar cyklisternas villkor, och säkerhetsfrågan är extra viktig. Det kan konstateras att det i dag inte framgår med tillräcklig tydlighet var cyklar, elsparkcyklar respektive gångtrafikanter ska befinna sig. Detta orsakar årligen ett antal allvarliga och i många fall onödiga olyckor.

Vi vill i sammanhanget uppmärksamma att 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 cykelbana. Vi konstaterar att 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. Vi menar därför att färgsättningen av cykelbanor bör standardiseras för att uppnå en ökad tydlighet för cyklisterna i trafiken. Vi anser att regeringen bör se över trygghetsarbetet i stort och överväga en modell med standardiserad färgsättning av cykelstråk.

### **10. Trafiksäkerhet och cykling, punkt 4 (M)**

av Maria Stockhaus (M), Anders Hansson (M), Åsa Coenraads (M) och Richard Herrey (M).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3755 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 7 och avslår motionerna

2021/22:20 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkande 13,

2021/22:365 av Jörgen Grubb (SD),

2021/22:1115 av Ulrika Jörgensen (M),

2021/22:1279 av Johan Andersson m.fl. (S),

2021/22:1640 av Ola Johansson m.fl. (C) yrkandena 9, 11, 12 i denna del och 13,

2021/22:1908 av Karin Enström (M) yrkandena 1 och 2,

2021/22:2143 av Yasmine Bladelius (S),

2021/22:2267 av Nina Lundström (L),

2021/22:2950 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 6–8,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 52,



2021/22:3611 av Lars Beckman (M),  
2021/22:3878 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 11 och  
2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 60.

### *Ställningstagande*

Arbetet med trafiksäkerheten och nollvisionen behöver intensifieras ytterligare. Vi kan konstatera att mycket har gjorts, men fortfarande dör människor i olyckor med oskyddade fordon, bl.a. cyklar.

Vi vill lyfta fram att geostaket (geofencing) är en digital geografisk zon där fordon kan styras och fordons tillgång till zoner kan begränsas. Vi konstaterar att erfarenheterna visar att användningen av geostaket gör transporter mer effektiva och ökar tryggheten för inte minst cyklister. Vi menar att det nu är dags att intensifiera arbetet med att implementera den digitala tekniken i trygghetsarbetet för cyklister. Regeringen bör därför utreda hur geostaket kan användas för att öka tryggheten för cyklister.

## **11. Trafiksäkerhet och cykling, punkt 4 (SD)**

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:1908 av Karin Enström (M) yrkande 2 och  
2021/22:2950 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 6–8 och  
avslår motionerna  
2021/22:20 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkande 13,  
2021/22:365 av Jörgen Grubb (SD),  
2021/22:1115 av Ulrika Jörgensen (M),  
2021/22:1279 av Johan Andersson m.fl. (S),  
2021/22:1640 av Ola Johansson m.fl. (C) yrkandena 9, 11, 12 i denna del och  
13,  
2021/22:1908 av Karin Enström (M) yrkande 1,  
2021/22:2143 av Yasmine Bladelius (S),  
2021/22:2267 av Nina Lundström (L),  
2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 52,  
2021/22:3611 av Lars Beckman (M),  
2021/22:3755 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 7,  
2021/22:3878 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 11 och  
2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 60.

### *Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis understryka att det måste vara säkert att transportera sig med cykeln som färdstätt. Vi menar att den viktigaste frågan rör just säkerheten och att risken för att skadas eller omkomma när man cyklar måste minimeras. Vi vill i denna reservation ta upp tre trafiksäkerhetsfrågor som rör cykling.

Vi menar att regeringen bör se över lagstiftningen för cykelpassager och cykelöverfarter i syfte att göra regelverket likställt. Vi kan konstatera att reglerna för vem som har väjningsplikt många gånger är krångliga, exempelvis tror många felaktigt att cyklister alltid har väjningsplikt gentemot bilister. Vi anser att 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.

Vi anser vidare att kravet på att använda cykelhjälm bör utökas. Det kan konstateras att 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 visar att cirka två av tre skullskador och över 40 procent av dödsolyckorna hade kunnat undvikas om alla hade burit cykelhjälm. Vi tvingas konstatera att allvarliga huvudskador alltför ofta leder till ett livslångt handikapp. Om fler barn använder hjälm kan det även bidra till att fler vuxna använder hjälm. Vi vill därför successivt höja gränsen för kravet att bära cykelhjälm från dagens 15 år till 18 år. För att få en naturlig övergång menar vi att detta bör göras genom att åldersgränsen höjs ett år i taget. På så sätt kommer samtliga barn att inom en kort tid vara ålagda att bära cykelhjälm.

Slutligen menar vi att ett förbud mot användande av mobiltelefon och smarta telefoner under cykelfärd bör utredas. I Sverige är det fr.o.m. den 1 februari 2018 förbjudet för en person att hålla en mobiltelefon i handen när man kör ett motorfordon. Syftet är att minska det trafikfarliga användandet och därigenom skydda förare och andra i dennes omgivning. Trafikpolisen uppger att mobilsurfande cyklister i delar av landet är ett allt vanligare inslag i trafiken. Vi vill lyfta fram att mobiltelefonen är ett distraktionsmoment som därmed inte hör hemma i handen vid cykling. Som cyklist är man en oskyddad trafikant, och fokus måste ligga på trafiken, inte på mobilen. Vi vill peka på att 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 fr.o.m. sommaren 2019. Vi vill också peka på att en ökad användning av elcyklar med högre hastighet bidrar till en större trafikfara.

## 12. Trafiksäkerhet och cykling, punkt 4 (KD, L, MP)

av Magnus Jacobsson (KD), Helena Gellerman (L) och Axel Hallberg (MP).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:20 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkande 13,

2021/22:2267 av Nina Lundström (L),

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 52,

2021/22:3878 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 11 och

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 60 och avslår motionerna

2021/22:365 av Jörgen Grubb (SD),

2021/22:1115 av Ulrika Jörgensen (M),

2021/22:1279 av Johan Andersson m.fl. (S),

2021/22:1640 av Ola Johansson m.fl. (C) yrkandena 9, 11, 12 i denna del och 13,

2021/22:1908 av Karin Enström (M) yrkandena 1 och 2,

2021/22:2143 av Yasmine Bladelius (S),

2021/22:2950 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 6–8,

2021/22:3611 av Lars Beckman (M) och

2021/22:3755 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 7.

### *Ställningstagande*

Allt fler upptäcker cykelns fördelar för framkomlighet och hälsa. På många ställen delar cyklister väg med bilister, och i dessa sammanhang behöver trafiksäkerheten förbättras. Det gäller inte minst när bilar behöver köra om cyklister.

Vi vill uppmärksamma att många cyklister upplever att bilister inte tar tillräcklig hänsyn vid omkörning. Enligt 3 kap. 33 § trafikförordningen (1998:1276) ska den förare som kör om lämna ett betryggande avstånd i sidled mellan sitt fordon och det fordon som körs om. Det finns dock inget angivet mått på vad som ska anses vara ett betryggande avstånd. Vi kan konstatera att det därmed blir en bedömningsfråga som riskerar att bli subjektiv och godtycklig.

För ökad trafiksäkerhet bör motorfordon hålla ett tillräckligt respektavstånd vid omkörning av cyklar. Det skulle även öka den upplevda tryggheten, vilket möjliggör för fler att cykla. Vi menar att det därför är av vikt att utveckla ett regelverk som förebygger en ökning av antalet cykelolyckor i takt med att

antalet cyklister ökar. Vi kan konstatera att omfattande forskning från flera länder visar att omkörningar där motorfordon och cyklister delar vägbanan ökar risken för cykelolyckor. Vi har uppmärksammat att lagar i många länder i Europa innehåller ett specifikt avstånd på 1,5 meter vid omkörning av cyklister. Det har riktats viss kritik mot dessa lagar, bl.a. att de inte tar hänsyn till hastighetens betydelse och att det kan vara svårt att bestämma avstånd och kontrollera efterlevnaden. Vi vill i sammanhanget peka på det regelverk som våren 2020 infördes i Tyskland och som föreskriver att omkörning av cyklister endast får göras med ett säkerhetsavstånd som varierar inom respektive utanför tätorter. Enligt den tyska vägtrafikförordningen (5 § 4 Straßenverkehrs-Ordnung) måste den som vill köra om ett annat fordon förhålla sig på ett sådant sätt att fara inte uppstår. Vid omkörning måste ett tillräckligt sidoavstånd till andra trafikanter hållas. När det gäller omkörning av bl.a. cyklister måste man hålla ett avstånd på minst 1,5 meter inom tätorter och minst 2 meter utanför tätorter.

Vi vill betona att det är rimligt att även i Sverige tydliggöra vad som är ett gott respektavstånd vid omkörning av cyklar. Sverige är främst i världen på trafiksäkerhet och vi menar att Sverige bör ta ledarskapet även på detta område. Det är något som skulle gynna såväl cykelpendlare som motionärer. Vi menar att regeringen därför skyndsamt bör utreda och införa ett avståndsvillkor på 1,5 meter för motorfordons omkörning av cyklister.

### **13. Trafikregler om framkomlighet för cyklister, punkt 5 (M)**

av Maria Stockhaus (M), Anders Hansson (M), Åsa Coenraads (M) och Richard Herrey (M).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:2311 av Nina Lundström (L) yrkandena 1 och 2,

2021/22:3191 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 3,

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 16 och

2021/22:3755 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 6, 8, 9 och 11 samt

bifaller delvis motion

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 26.

#### *Ställningstagande*

Vi menar att regeringen bör utreda förutsättningarna för att via regeländringar förbättra framkomligheten med cykel. Vi anser att regeringen behöver initiera en större översyn av befintlig lagstiftning kopplat till cykling. Det kan

konstateras att dagens lagstiftning arbetades fram i en tid när exempelvis både dagens digitala tekniska möjligheter att styra trafik och uthyringsverksamheter av sparkcyklar var okända begrepp. Vi vill starkt betona att Sverige behöver en modern lagstiftning anpassad efter vår tids krav, utmaningar och möjligheter. Vi vill vidare lyfta fram tre konkreta förslag på regeländringar.

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

För det andra handlar det om möjligheten att tillåta cyklister att svänga höger mot rött och för det tredje handlar det om möjligheten för cyklister att svänga mot enkelriktat. Erfarenheter från Danmark, Nederländerna och Stockholms stad visar att möjligheten att under vissa premisser ge cyklister rätt att svänga höger mot rött ljus samt mot enkelriktat har visat sig ge större framkomlighet och förbättrad säkerhet. Vi menar att regeringen bör initiera en utvärdering av dessa erfarenheter och se över möjligheten att göra detta till nationell norm.

När det gäller våra tre förslag kan vi konstatera att regeringen i oktober 2021 gav Transportstyrelsen i uppdrag att analysera olika regelfrågor, bl.a. regler om enkelriktad trafik, högersväng vid rödljus och allgrönt för cyklister.

Vi vill sammanfattningsvis betona vikten av att genom regeländringar förbättra framkomligheten med cykel.

#### **14. Trafikregler om framkomlighet för cyklister, punkt 5 (C)**

av Mikael Larsson (C).

##### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna  
2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 16 och 26 samt  
2021/22:3755 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 9 och  
avslår motionerna  
2021/22:2311 av Nina Lundström (L) yrkandena 1 och 2,  
2021/22:3191 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 3 och  
2021/22:3755 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 6, 8 och 11.

### *Ställningstagande*

Jag menar att det är viktigt att utreda förutsättningarna för att via regelförändringar förbättra framkomligheten för cyklar. Jag vill särskilt lyfta fram vikten av att driva på en förändring av regelverket som gör det möjligt att cykla mot fordonstrafiken på enkelriktade gator. Jag kan bl.a. konstatera att Stockholms stad för några år sedan försökte att på egen hand tolka Transportstyrelsens föreskrifter och då skyltade om så att cyklister kunde cykla mot enkelriktat. Detta överklagades, och som saken nu ligger har Stockholms stad infört skyltar för enkelriktat med en tilläggs skylt om att det inte gäller cyklister. Jag menar att dagens regelverk om framförandet av cykel mot enkelriktat dock leder till tolkningsproblem och därmed sämre möjligheter att främja cykeltrafiken. Jag kan i sammanhanget konstatera att regeringen i oktober 2021 gav Transportstyrelsen i uppdrag att analysera olika regelfrågor, bl.a. regler om enkelriktad trafik. Jag vill betona vikten av att regeringen genomför förändringar i riktning mot ett regelverk som medger att kommuner har en större rådgighet över frågan.

## **15. Trafikregler om framkomlighet för cyklister, punkt 5 (V)**

av Jens Holm (V).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:2311 av Nina Lundström (L) yrkande 1,

2021/22:3191 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 3 och

2021/22:3755 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 8 och  
avslår motionerna

2021/22:2311 av Nina Lundström (L) yrkande 2,

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 16 och 26 samt

2021/22:3755 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 6, 9 och 11.

### *Ställningstagande*

Ett sätt att underlätta för cyklister är att tillåta högersväng när ett trafikljus visar rött ljus. Detta tillämpas i många städer i Europa, bl.a. i Köpenhamn och i Groningen i Nederländerna. Där det tillämpas finns det särskilda trafikmärken som tillåter cyklister att svänga till höger vid rött signal. Cyklisterna har fortsatt väjningsplikt mot fotgängare vid högersvängen. Jag kan konstatera att det i Sverige finns ett stort intresse från kommuner för att tillåta högersväng vid rött ljus, men rättsläget är oklart. I den nationella cykelstrategin lovade regeringen att utreda möjligheterna till undantag från rött

signal vid högersväng. Jag kan nu konstatera att regeringen i oktober 2021 gav Transportstyrelsen i uppdrag att analysera olika regelfrågor, bl.a. regler om högersväng vid rödljus. Jag anser mot den bakgrunden att det är angeläget att regeringen vidtar nödvändiga åtgärder för att möjliggöra detta på lämpliga platser. Regeringen bör därför återkomma med ett förslag till skyltning som tillåter undantag från rött ljus för cyklister vid högersväng.

## **16. Elsparkcyklar och hyrcyklar, punkt 6 (S, KD, MP)**

av Magnus Jacobsson (KD), Denis Begic (S), Jasenko Omanovic (S), Johan Büser (S), Elin Gustafsson (S), Linus Sköld (S) och Axel Hallberg (MP).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 6 borde ha följande lydelse:

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:1044 av Monica Haider (S),

2021/22:1236 av Ann-Christin Ahlberg och Paula Holmqvist (båda S),

2021/22:1251 av Joakim Sandell (S),

2021/22:1299 av Mattias Jonsson (S),

2021/22:1640 av Ola Johansson m.fl. (C) yrkande 18,

2021/22:2311 av Nina Lundström (L) yrkande 3,

2021/22:2408 av Hans Rothenberg (M) yrkandena 1–4,

2021/22:2950 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 9,

2021/22:3172 av Camilla Brodin (KD) yrkandena 1–3,

2021/22:3191 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 10,

2021/22:3285 av Boriana Åberg (M),

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 54,

2021/22:3658 av Niels Paarup-Petersen (C),

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 21 och 22 samt

2021/22:3755 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 10.

### *Ställningstagande*

Vi kan inledningsvis konstatera att förekomsten av elsparkcyklar har ökat snabbt och att det har uppmärksammats att det finns en del oklarheter kring vilka regler som gäller för dem. Vi konstaterar vidare att det har funnits begränsad kunskap om de nya fordonen i transportsystemet samtidigt som det har riktats ett ökat fokus på behovet av att samla kunskaper inom området.

Vi välkomnar därför att regeringen redan 2019 gav Transportstyrelsen ett brett utredningsuppdrag om eldrivna enpersonsfordon, däribland elsparkcyklar. I tre rapporter redovisar Transportstyrelsen olika problem och förslag när det gäller elsparkcyklar. Vi konstaterar att Transportstyrelsens rapporter nu har varit på remiss och att de för närvarande bereds inom Regeringskansliet.

Vi välkomnar vidare att det inom Regeringskansliet har tagits fram en promemoria om ett förbud mot att parkera elsparkcyklar på gång- eller cykelbana annat än vid uppställningsplatser avsedda för cyklar, vilken för närvarande är ute på remiss. Vi vill framhålla att det är viktigt att både regeringen, men främst kommuner och elsparkcykelföretag, tar ett större ansvar för att reda upp situationen med slarvigt parkerade elsparkcyklar i våra städer. Det är också viktigt att regeringen, kommuner och elsparkcykelföretag samverkar i denna fråga. Vi konstaterar att förslaget i promemorian innebär att kommunerna ges ytterligare ett verktyg för att skapa ordning och reda genom införandet av ett parkeringsförbud på gator och cykelbanor.

Vi ser fram emot resultatet av Regeringskansliets fortsatta beredning av både Transportstyrelsens rapporter och Infrastrukturdepartementets promemoria. Mot den bakgrunden menar vi att utskottet för närvarande inte bör ta något initiativ i frågan om hyrda cyklar och elsparkcyklar.

När det gäller motionsförslaget om alkohol och cykling har vi ingen annan uppfattning än utskottsmajoriteten.

Vi avstyrker därför motionerna 2021/22:1044 (S), 2021/22:1236 (S), 2021/22:1251 (S), 2021/22:1299 (S), 2021/22:1640 (C) yrkande 18, 2021/22:2311 (L) yrkande 3, 2021/22:2408 (M) yrkandena 1–4, 2021/22:2950 (SD) yrkande 9, 2021/22:3172 (KD) yrkandena 1–3, 2021/22:3191 (V) yrkande 10, 2021/22:3285 (M), 2021/22:3394 (L) yrkande 54, 2021/22:3658 (C), 2021/22:3679 (C) yrkandena 21 och 22 samt 2021/22:3755 (M) yrkande 10.

## **17. Elsparkcyklar och hyrcyklar, punkt 6 (C)**

av Mikael Larsson (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 6 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna  
 2021/22:3658 av Niels Paarup-Petersen (C) och  
 2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 21 och 22,  
 bifaller delvis motionerna  
 2021/22:2408 av Hans Rothenberg (M) yrkandena 2 och 3 samt  
 2021/22:3172 av Camilla Brodin (KD) yrkandena 1 och 3 samt  
 avslår motionerna  
 2021/22:1044 av Monica Haider (S),  
 2021/22:1236 av Ann-Christin Ahlberg och Paula Holmqvist (båda S),  
 2021/22:1251 av Joakim Sandell (S),  
 2021/22:1299 av Mattias Jonsson (S),  
 2021/22:1640 av Ola Johansson m.fl. (C) yrkande 18,



2021/22:2311 av Nina Lundström (L) yrkande 3,  
2021/22:2408 av Hans Rothenberg (M) yrkandena 1 och 4,  
2021/22:2950 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 9,  
2021/22:3172 av Camilla Brodin (KD) yrkande 2,  
2021/22:3191 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 10,  
2021/22:3285 av Boriana Åberg (M),  
2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 54 och  
2021/22:3755 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 10.

### *Ställningstagande*

Inledningsvis kan jag konstatera att elsparkcyklar sedan några år är ett nytt inslag i den urbana mobiliteten. De är klimatsmarta och underlättar framkomligheten på vägarna genom att uppta mindre plats än t.ex. bilen. Jag vill dock betona att det måste bli mer ordning och reda när det gäller elsparkcyklar i våra städer. Det pågår ett arbete och det förs en dialog mellan i första hand kommunen, i egenskap av markägare, och de företag som hyr ut elsparkcyklar. Jag menar att man på nationell nivå bör ge fler verktyg åt dessa aktörer för att det ska bli en långsiktigt hållbar lösning. Jag vill bl.a. att kommunerna ska få bättre förutsättningar att se till att det blir ordning och reda på elsparkcyklarna. Jag menar att regeringen bör se över hur kommuner kan ges större möjligheter att, genom upphandlingsverktyget, reglera och kravställa vilka elsparkcykeloperatörer med s.k. friflytande flottor som får vara verksamma i kommunen.

En annan del handlar om att se över en mer teknisk och regulatorisk aspekt av elsparkcykeln. Jag menar att begränsningen av motoreffekten på 250 watt för cyklar utan tramp- eller vevanordning bör tas bort i enlighet med Transportstyrelsens förslag i utredningen om behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon. En sådan förändring skulle enligt min mening förbättra kvaliteten i och därmed användarvänligheten av detta transportmedel.

### **18. Elsparkcyklar och hyrcyklar, punkt 6 (V)**

av Jens Holm (V).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 6 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3191 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 10,

bifaller delvis motion

2021/22:2408 av Hans Rothenberg (M) yrkande 1 och

avslår motionerna

2021/22:1044 av Monica Haider (S),  
2021/22:1236 av Ann-Christin Ahlberg och Paula Holmqvist (båda S),  
2021/22:1251 av Joakim Sandell (S),  
2021/22:1299 av Mattias Jonsson (S),  
2021/22:1640 av Ola Johansson m.fl. (C) yrkande 18,  
2021/22:2311 av Nina Lundström (L) yrkande 3,  
2021/22:2408 av Hans Rothenberg (M) yrkandena 2–4,  
2021/22:2950 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 9,  
2021/22:3172 av Camilla Brodin (KD) yrkandena 1–3,  
2021/22:3285 av Boriana Åberg (M),  
2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 54,  
2021/22:3658 av Niels Paarup-Petersen (C),  
2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 21 och 22 samt  
2021/22:3755 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 10.

### *Ställningstagande*

Användningen av elsparkcyklar (elskotrar) sprider sig lavinartat, både i Sverige och i andra länder. Många upplever elsparkcykeln som ett smidigt färdmedel för att ta sig fram mellan relativt närliggande punkter i en stad. Företag som är uppbackade av riskkapital erbjuder korttidshyrning av elsparkcyklar. Jag kan konstatera att bara i Stockholm har på kort tid åtta olika aktörer etablerat sig med syftet att tjäna pengar på uthyrning av elsparkcyklar. Jag vill fästa uppmärksamheten på att många elsparkcyklar har en mycket kort livslängd – de är av låg kvalitet och får utstå en tuff behandling. Jag understryker att det är ett problem att dessa fordon blir en slit- och slängprodukt som tar mycket resurser i anspråk. Elsparkcyklarna skapar inte bara frihet för användarna – de begränsar även framkomligheten för många andra, inte minst för personer med vissa funktionsnedsättningar. Jag kan konstatera att kvarlämnade elsparkcyklar fortsätter att upplevas som ett stort framkomlighetsproblem i många städer runt om i Sverige trots att flera kommuner har vidtagit åtgärder mot olägenheterna. Felaktigt använda kan elsparkcyklarna också utgöra en stor trafikfara både för användarna och för andra. Jag konstaterar att under 2019, då användningen av elsparkcyklar ökade, ökade också antalet skador orsakade av elskotrarna kraftigt. Elsparkcyklarna har redan skördat sina första dödsoffer.

Jag menar att det är uppenbart att lagstiftare, lokalpolitiker och myndigheter inte har hunnit följa med i den snabba utveckling som elsparkcyklarna är ett uttryck för. I praktiken råder det i dag kaos kring både användning och uppställande av elsparkcyklarna i många av våra städer, inte minst i vår huvudstad. Jag kan i sammanhanget konstatera att det nyligen inom Infrastrukturdokumentet har tagits fram en promemoria om parkering av elsparkcyklar. Jag vill vidare starkt betona att även insamlingen av överblivna sparkcyklar lämnar mycket i övrigt att önska när det gäller arbetsvillkor för

dem som arbetar inom den s.k. gigekonomin och som samlar in cyklar för minimal betalning.

Ett konkret exempel på hur samhället inte har följt med i utvecklingen är att elsparkcyklar i dag klassas som cyklar i regelverket. Det gör att det inte finns någon åldersgräns för användandet och inte heller något krav för dem över 15 år på att använda hjälm. Det innebär också att elsparkcyklarna får framföras på samma sätt som vanliga cyklar, bl.a. på gångvägar så länge gångfart tillämpas.

Jag vill understryka att många aktörer förväntar sig att samhället ska styra upp rådande ordning. Ordningslagen och lokala ordningsföreskrifter borde kunna användas för att redan här och nu reglera verksamheten. Jag påminner om att det i rapporten Eldrivna enpersonsfordon (2018), beställd av Trafikverket, konstateras att en egen klassificering skulle underlätta kontrollen av fordonen och bidra till större säkerhet och överlag större möjligheter till en bättre ordning. Enligt Transportstyrelsen arbetar man för närvarande med möjliga regelförändringar med anledning av de personskador som elsparkcyklarna orsakat. I vilken omfattning regeländringar och förbättrad kontroll kommer att införas och när dessa kommer att vara på plats är dock oklart.

Jag menar sammanfattningsvis att regeringen skyndsamt bör återkomma med en lämplig klassificering av elsparkcyklar i syfte att öka säkerheten och förbättra kontrollen samt, om nödvändigt, vidta alla ytterligare åtgärder för en trafiksäker och hållbar reglering av färdmedlet.

## **19. Insatser för ökad och säker cykling, punkt 7 (SD)**

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 7 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion  
2021/22:2950 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 10,  
bifaller delvis motionerna  
2021/22:20 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkande 3,  
2021/22:1640 av Ola Johansson m.fl. (C) yrkandena 12 i denna del och 14  
samt  
2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 58 och  
avslår motionerna  
2021/22:20 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkandena 2 och 14,  
2021/22:22 av Emma Berginger och Emma Hult (båda MP) yrkande 2 och  
2021/22:4067 av Karolina Skog (MP) yrkandena 6 och 9.

### *Ställningstagande*

Vi vill betona att cykling är utmärkt vardagsmotion för alla, inte minst för barn. Dessvärre lär sig i dag många barn cykla sent i livet och ibland inte alls. Vi vill i sammanhanget uppmärksamma att det i vissa kommuner pågår projekt gällande trafiksäkerhet och med syftet att både barn och vuxna ska lära sig att cykla. Att främja barns cykling och att utbilda barn i trafiksäkerhet stärker enligt vår mening barns hälsa. Vi kan konstatera att det finns föräldrar som inte kan cykla och därmed har svårt att lära sina barn att cykla. Vi anser mot denna bakgrund att det behöver övervägas hur samhället kan ta ett utökat ansvar för att barn ska 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.

## **20. Insatser för ökad och säker cykling, punkt 7 (KD)**

av Magnus Jacobsson (KD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 7 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 58,  
bifaller delvis motionerna

2021/22:20 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkande 3,

2021/22:1640 av Ola Johansson m.fl. (C) yrkande 14 och

2021/22:2950 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 10 och  
avslår motionerna

2021/22:20 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkandena 2 och 14,

2021/22:22 av Emma Berginger och Emma Hult (båda MP) yrkande 2,

2021/22:1640 av Ola Johansson m.fl. (C) yrkande 12 i denna del och

2021/22:4067 av Karolina Skog (MP) yrkandena 6 och 9.

### *Ställningstagande*

Jag vill lyfta fram behovet av cykelfrämjande åtgärder. Cykling behöver främjas, inte minst i de grupper där cyklandet minskar, dvs. både bland barn och ungdomar och nya svenskar. Jag kan konstatera att på många håll i landet köper kommuner cykelkurser för att nå nya målgrupper med syftet att de ska börja cykla och att cyklingen i kommunen därmed ska öka.

Jag kan konstatera att det sker många cykelolyckor i trafiken. Den vanligaste olycksorsaken när det gäller allvarliga skador hos cyklister är singelolyckor. Kommunalt underhåll av vägbanor och borttagande av grus och löv kan innebära stor skillnad. Det är också angeläget att cyklister och

gångtrafikanter i så liten utsträckning som möjligt delar körbanan. Jag vill dock här särskilt betona att det också finns anledning att stärka trafiksäkerhetskunskapen hos cyklister. Cyklister har blivit snabbare och tar i dag mer plats i ordinarie vägbana, något som också höjer behovet av trafik kunskap för personer som kanske saknar körkort. Den ökade farten hos cyklister ställer också högre krav på förmågan att kunna sänka farten när så krävs. Trafikverket saknar i dag effektiva medel för att reducera cyklars hastighet vid zoner där hänsyn borde vara extra påkallad, som t.ex. vid skolor där bilar förutsätts köra högst 30 kilometer per timme.

Även om trafik kunskap kan saknas hos vuxna är behovet hos barn och ungdomar att tidigt lägga en grund för trafiksäkerhet särskilt angeläget. Nya svenskar är också en målgrupp för förbättrade trafik kunskaper. I sammanhanget vill jag också peka på att det är viktigt att polisen har resurser att följa upp regellefterlevnaden.

## **21. Insatser för ökad och säker cykling, punkt 7 (MP)**

av Axel Hallberg (MP).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 7 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:20 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkandena 2, 3 och 14,  
bifaller delvis motionerna

2021/22:1640 av Ola Johansson m.fl. (C) yrkande 14,

2021/22:2950 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 10 och

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 58 och  
avslår motionerna

2021/22:22 av Emma Berginger och Emma Hult (båda MP) yrkande 2,

2021/22:1640 av Ola Johansson m.fl. (C) yrkande 12 i denna del och

2021/22:4067 av Karolina Skog (MP) yrkandena 6 och 9.

### *Ställningstagande*

Inledningsvis tvingas jag konstatera att det i olika undersökningar har uppmärksamats att barn och unga cyklar allt mindre. Som exempel kan nämnas att VTI har konstaterat att cyklingen bland barn har minskat på nästan samtliga orter där de genomfört cykelhjälmsobservationer. Cyklandet i dag är i genomsnitt 30 procent lägre vid grundskolor och 60 procent lägre i bostadsområden jämfört med 25 år tillbaka i tiden. Parallellt med det minskade cyklandet visar statistik från Folkhälsomyndigheten att alltför få barn når upp till rekommenderad nivå av fysisk aktivitet. Jag vill starkt betona att fysisk

aktivitet är av stor vikt för såväl fysisk som psykisk hälsa samt för att förebygga sjukdomar. För att skapa goda vanor är det viktigt att tidigt etablera en aktiv livsstil, och aktiv mobilitet är ett sätt att göra motion och rörelse till en del av vardagen. Cykeln är då ett transportmedel som gör att barnen får både en större rörelsefrihet och mer fysisk aktivitet. Om barn tidigt lär sig att göra cykling till en del av sin vardag ökar sannolikheten att de även senare i livet kommer att cykla och vara fysiskt aktiva.

En förutsättning för att barn ska få möjlighet att cykla mer är säkra cykelvägar till skolor, förskolor och fritidsaktiviteter. Om det finns sådana kan föräldrar i högre grad känna sig trygga med att låta barnen cykla själva. Jag anser därför att regeringen bör arbeta för att få kommunerna att prioritera säkra cykelvägar för barn till skolor, förskolor och fritidsverksamheter. Vidare vill jag peka på att det finns behov av ytterligare insatser för att stödja civilsamhällets arbete med ökad cykling, särskilt med fokus på barn och unga.

Jag vill dessutom lyfta fram tillståndsgivningen för motions- och tävlingslopp på cykel. Både träningar och tävlingar sker på landsvägar, och det ställer krav på hög trafiksäkerhet vid såväl träning som motionslopp och tävlingar. Det kräver också att alla trafikanter visar hänsyn och respekterar varandras rätt att använda gaturummet för att motverka den aggressiva attityd som cyklister beskriver att de möts av. Jag kan konstatera att flera lopp under 2019 ställdes in på grund av att Trafikverket gjorde betydligt tuffare värderingar av ansökningar än tidigare. Tillstånd att arrangera tävlingar eller uppvisningar med fordon på väg ges av länsstyrelsen. Arbetet med sådana ansökningar kan vara omfattande för en liten förening med endast ideella medlemmar, och jag uppmärksammar även att små föreningar beskriver att de avstår från att överklaga beslut som de tycker är felaktiga därför att det är alltför krångligt. De beskriver också att kunskapen om cykling som motionsform är liten på berörda myndigheter. Det blir otydligt för en förening varför kraven höjs och hur det kommer sig att berörda kommuner och poliser kan tillstyrka ett motionslopp men ett avstyrkande från Trafikverket väger så mycket tyngre. För att underlätta för landets cykelklubbar behöver det enligt min mening bli enklare att arrangera såväl motionslopp som tävlingar, och kunskapen om cykelidrottens förutsättningar behöver bli bättre hos berörda myndigheter för att arrangörer av både stora och små lopp ska känna tillit till att bedömningen av ansökningar är rättssäker och likvärdig i hela landet.

## **22. Kombinerade resor med cykel, punkt 8 (M, C)**

av Maria Stockhaus (M), Anders Hansson (M), Åsa Coenraads (M), Mikael Larsson (C) och Richard Herrey (M).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 8 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 17 och

2021/22:3755 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 12,

bifaller delvis motionerna

2021/22:1118 av Ulrika Jörgensen (M) och

2021/22:3191 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 5 och

avslår motionerna

2021/22:1640 av Ola Johansson m.fl. (C) yrkandena 4, 16 och 17,

2021/22:2310 av Nina Lundström (L) yrkande 4,

2021/22:2950 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 5,

2021/22:3191 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 2 och

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 53.

### *Ställningstagande*

Vi kan inledningsvis konstatera att en av de frågor som behandlades i Cyklingsutredningens betänkande Ökad och säkrare cykling (SOU 2012:70) var möjligheten att ta med sig cykel på tåg och bussar. Utredningen lämnade emellertid inga förslag för att göra det enklare för resenärer att ta med sig cykel i kollektivtrafiken. Vi kan också konstatera att flertalet regionala tågoperatörer tillåter resenärer att ta med sig en cykel ombord, även om det finns begränsningar som främst betingas av platsbrist och säkerhetsaspekter.

När det gäller den nationella tågtrafiken vill vi underlätta för resenärer att ta med sig cykeln på tåget. Vi vill påminna om att det under många decennier var lätt att ta med sig cykeln på tåg – detta gjordes genom att man lämnade in den och fick en pollett, och väl framme vid slutdestinationen lämnades cykeln tillbaka. I dag är det dock mycket svårare, och cyklar förväntas numera hanteras av resenären som ett bagage. På fjärrtågen saknas utrymme för att förvara cyklar. Detta innebär att många upplever att de måste åka bil till t.ex. cykeltävlingar eller när de ska på cykelsemester. Vi menar att regeringen därför bör utreda de möjligheter som finns att förenkla för resenärerna att ta med sig cykel på tåg. Vi menar att det är viktigt att underlätta detta på fler tåg, och det måste bli enklare att ta med sig cykeln på tåget inom ramen för den nationella tågtrafiken.

### **23. Kombinerade resor med cykel, punkt 8 (SD)**

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 8 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:2950 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 5,  
bifaller delvis motionerna

2021/22:1640 av Ola Johansson m.fl. (C) yrkande 17 och

2021/22:2310 av Nina Lundström (L) yrkande 4 och  
avslår motionerna

2021/22:1118 av Ulrika Jörgensen (M),

2021/22:1640 av Ola Johansson m.fl. (C) yrkandena 4 och 16,

2021/22:3191 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 2 och 5,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 53,

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 17 och

2021/22:3755 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 12.

### *Ställningstagande*

Vi kan konstatera att fler och fler väljer cykeln före andra alternativ. Cyklandet har på vissa sträckor en fördel i snabbhet gentemot både bil- och kollektivtrafik. Vi vill lyfta fram att det för en del resenärer dock inte är möjligt att cykla hela sträckan till arbetet eller andra aktiviteter. För att öka cyklingens attraktivitet bör därför säkra cykelparkeringar och även cykelpooler anläggas vid bilpooler och bytespunkter. Genom att öka utbudet av hyrcyklar och säkra cykelparkeringar skapas enligt vår uppfattning möjligheter till mobilitet och att fler kan ta cykeln hela eller delar av resan.

## **24. Kombinerade resor med cykel, punkt 8 (V)**

av Jens Holm (V).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 8 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3191 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 2 och 5,  
bifaller delvis motionerna

2021/22:1118 av Ulrika Jörgensen (M),

2021/22:1640 av Ola Johansson m.fl. (C) yrkande 16,

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 17 och

2021/22:3755 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 12 och  
avslår motionerna

2021/22:1640 av Ola Johansson m.fl. (C) yrkandena 4 och 17,

2021/22:2310 av Nina Lundström (L) yrkande 4,



2021/22:2950 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 5 och  
2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 53.

### *Ställningstagande*

Inledningsvis vill jag peka på att det sker en snabb utveckling av mobilitetstjänster med både digitaliseringen och delningsekonomi som starka drivkrafter. Resenärens aktuella behov står i centrum och kollektivtrafiken är en central aktör, men även bilpooler och hyrcyklar är viktiga delar. Dessa nya mobilitetstjänster kan bidra till ökad flexibilitet och minskat behov av att äga en egen bil, särskilt i större städer och storstadsregioner. Jag anser att regeringen bör återkomma med förslag på styrmedel för att stimulera mobilitetstjänster som främjar minskat behov av att äga en egen bil samt ökar det hållbara resandet med kollektivtrafik och cykel.

Jag vill vidare uppmärksamma att ett miljöanpassat samhälle måste arbeta målmedvetet för att undanröja hinder för hållbara transporter. Med ett ”hela-resan-perspektiv” skulle fler kunna välja cykeln för en del av resan till arbete och studier. Det finns flera exempel där cyklar redan i dag tillåts att transporteras på regionala tåg. Jag menar att detta visar att det är fullt möjligt och att det skulle kunna fungera även på SJ:s tåg. För att öka möjligheterna att ta med cykeln inom kollektivtrafiken måste det bli möjligt att ställa ett sådant krav på kommersiell trafik. I dag har Trafikverket inga befogenheter att tvinga tågoperatörer att använda sig av tåg som kan medföra cyklar. Jag anser att en ändring krävs inom detta område. Regeringen bör därför ge Trafikverket befogenhet att ställa krav på att tågoperatörer ska använda sig av tåg som kan medföra cyklar där behov finns.

## **25. Kombinerade resor med cykel, punkt 8 (L)**

av Helena Gellerman (L).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 8 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:2310 av Nina Lundström (L) yrkande 4 och

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 53,

bifaller delvis motionerna

2021/22:1118 av Ulrika Jörgensen (M),

2021/22:1640 av Ola Johansson m.fl. (C) yrkandena 16 och 17,

2021/22:3191 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 5,

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 17 och

2021/22:3755 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 12 och

avslår motionerna

2021/22:1640 av Ola Johansson m.fl. (C) yrkande 4,

2021/22:2950 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 5 och

2021/22:3191 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 2.

### *Ställningstagande*

Jag vill understryka att det är viktigt att underlätta och att göra det enklare att ta med sig cyklar i kollektivtrafiken. Jag menar att kombinationen av kollektivtrafik och cykel innebär ett verkligt alternativ till bilen. Ju fler som kan ta med sig cykeln på pendeltåget, desto fler kan låta bilen stå. Detta är något som miljön tjänar på. Jag vill också peka på att frågan om möjligheten till kombinationsresor är något som avgörs i respektive region.

BILAGA

## Förteckning över behandlade förslag

## Motioner från allmänna motionstiden 2021/22

2021/22:20 av Emma Berginger m.fl. (MP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om framtagandet av det nationella målet för ökad cykling, särskilt vad gäller ambitionsnivå, stöd för kommunernas och regionernas arbete för ökad cykling, att det ska gälla en ökad andel cykling samt ökad cykling bland barn och unga, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör arbeta för att få kommunerna att prioritera säkra cykelvägar för barn till skolor, förskolor och fritidsverksamheter och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behov av ytterligare insatser för att stödja civilsamhällets arbete med ökad cykling, särskilt med fokus på barn och unga, och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det behöver tas fram en plan för utbyggnaden av ett nationellt stomvägnät för cykel och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ändra väglagen och anläggningslagen för att säkerställa markåtkomst samt lämpliga sträckningar för cykelvägar och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tydliggöra Trafikverkets ansvar för cykeltillgänglighet mellan tätorter och på landsbygden och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ställa krav på Trafikverket att säkerställa cykeltillgänglighet i samband med om- och utbyggnad av statliga vägar och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en ökad trafikseparering där cykeltrafik skiljs från såväl motorfordon som gångtrafik, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om respektavstånd för omkörning av cyklister och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förenkla tillståndsgivningen för motions- och tävlingslopp på cykel, öka kunskapen om landsvägscyklning på berörda myndigheter och

säkerställa likvärdig och rättssäker bedömning i hela landet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2021/22:22 av Emma Berginger och Emma Hult (båda MP):*

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett uppdrag till Trafikverket att arbeta för en ökad aktiv mobilitet för ökad folkhälsa och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:365 av Jörgen Grubb (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbjuda framförandet av alla typer av moped på cykelbanor inom detaljplanerat område och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:1044 av Monica Haider (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om reglering av elsparkcyklar och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:1115 av Ulrika Jörgensen (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att fler använder cykelhjälm, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2021/22:1116 av Ulrika Jörgensen (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om säkra pendlingsvägar för cykel och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:1118 av Ulrika Jörgensen (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en cykelvänlig tågresor även inom Sverige och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:1236 av Ann-Christin Ahlberg och Paula Holmqvist (båda S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att göra en översyn av regelverken för elsparkcyklar och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:1251 av Joakim Sandell (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över regelverken för elsparkcyklar och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:1279 av Johan Andersson m.fl. (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att utvidga omfattningen på hjälmkrav och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:1299 av Mattias Jonsson (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över regelverken för elsparkcyklar och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:1557 av Magnus Manhammar (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för att en större andel av alla bilvägar i Sverige på sikt ska ha cykelbanor och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:1640 av Ola Johansson m.fl. (C):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket i sitt regleringsbrev bör få ett uttalat krav att göra cykel till ett eget trafikslag och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sätta ett dubbleringsmål till 2030 avseende antal resor som sker med cykel och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om riktlinjer till kommunerna från Boverket för att Sveriges städer ska utformas med en högre prioritet för cykeltrafiken och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en nationell handbok för utformning av cykelparkering bör tas fram och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om hänsyn till samtliga trafikslag vid vägbyggnationer och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en nationell cykelplan som utgår från att det byggs cykelbanor längs med det nationella vägnätet och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om åtgärder som gör det möjligt att förlägga cykelvägar på andra platser än längs det ordinarie vägnätet och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att planen också bör hantera de saknade länkar som uppstått i och med anläggandet av de s.k. två-plus-ett-vägarna med vajer och tillkännager detta för regeringen.

9. 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.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att standardisera färgsättning av cykelbanor och tillkännager detta för regeringen.
11. 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.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa vägtypen cykelgata där högsta tillåtna hastighet är 30 kilometer i timmen samt en sänkt bashastighet till 30 kilometer i timmen och än lägre hastigheter i anslutning till skolor och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om väl belysta cykelbanor och andra trygghetsskapande åtgärder som underlättar cykling året runt och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en nationell satsning på barns resor och behov av fysisk aktivitet samt en nationell satsning på att lära vuxna cykla och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjligheten att ta med cykel ska vara ett krav vid upphandling av trafik och fordon och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta kombinationsresor och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att uppdra åt en myndighet att ta fram en vägledning till kommunerna för tillsyn över uthyrningsverksamhet av elsparkcyklar och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:1908 av Karin Enström (M):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att undersöka hur många olyckor som orsakas av mobilsurfande cyklister och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att utöka förbudet mot att hålla en mobiltelefon i handen när man kör motorfordon till att också gälla cykelfordon och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:2143 av Yasmine Bladelius (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga en översyn av om det ska vara obligatoriskt för alla att använda cykelhjälm när man cyklar, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2021/22:2267 av Nina Lundström (L):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett avståndsvillkor på minst 1,5 meter för motorfordons omkörning av cyklister och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:2296 av Lina Nordquist (L):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att plats bör reserveras för cykelvägar utmed befintlig, men i ännu högre grad planerad järnväg och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fler cykelvägar bör övervägas utmed järnväg och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket behöver få en roll i detta arbete och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:2310 av Nina Lundström (L):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om markåtkomst för cykelinfrastruktur samt principer för statlig finansiering och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om funktionellt samband vid anläggande av cykelinfrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om cykelinfrastruktur vid två-plus-ett-vägar och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om kombinationsresor och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:2311 av Nina Lundström (L):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om högersväng vid rött ljus och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om allgrönt och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om elsparkcyklar och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om färgad beläggning på cykelvägar och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:2408 av Hans Rothenberg (M):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att omdefiniera elskotrar från ”cykel” till lämplig klassificering av motoriserat fordon där ansvar för framförande, parkering och

- uppställning förtydligas och regleras, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge kommunerna lagrum att kunna kravställa att elskotrarna ska ha av kommunerna godkända uppställningsplatser för att möjliggöra ordnad parkering och tillkännager detta för regeringen.
  3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge kommunerna lagrum att kunna begränsa antalet elskotrar inom dess gränser och tillkännager detta för regeringen.
  4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förstärka brukaransvaret så att trafikfarligt framförande kan minimeras där exempelvis en modell med registrerings- alternativt licenssystem för brukande av elskotrar möjliggör uppföljning av framförandet av dem, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2021/22:2950 av Patrik Jönsson m.fl. (SD):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det på anpassade vägar bör skapas säkra ytor för cyklister 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 bör 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 utöka kravet på att använda cykelhjälm och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett förbud mot användande av mobiltelefon och smarta telefoner under cykelfärd och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett regelverk gällande elsparkcyklar och tillkännager detta för regeringen.



10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka möjligheten för barn att lära sig cykla och få kunskap i trafiksäkerhet och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD):*

16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över regleringsbrevet till Trafikverket och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD):*

24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det på anpassade vägar bör skapas säkra ytor för mopeder och cyklister och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:3172 av Camilla Brodin (KD):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjliggöra reglering av elsparkcyklar genom offentlig upphandling och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en promillegräns för fordon som klassificeras som cykel för att ge Polismyndigheten tydligare verktyg att stävja framförande av denna typ av fordon (cykel, elcykel, elsparkcykel etc.) i onyktert tillstånd och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över wattgränsen för elsparkcyklar och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:3191 av Jens Holm m.fl. (V):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på åtgärder som gör att cykeltrafikanternas framkomlighet alltid är lika viktig att beakta som trafiksäkerheten för bilister vid byggande av två-plus-ett-vägar och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på styrmedel för att stimulera mobilitetstjänster som främjar minskat behov av att äga en egen bil samt ökar det hållbara resandet med kollektivtrafik och cykel och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett förslag till skyltning som tillåter undantag från rött ljus för cyklister vid högersväng och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket befogenhet att ställa krav på att

tågoperatörer ska använda sig av tåg som kan medföra cyklar där behov finns och tillkännager detta för regeringen.

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma med en lämplig klassificering av elsparkcyklar i syfte att öka säkerheten och förbättra kontrollen samt, om nödvändigt, vidta alla ytterligare åtgärder för en trafiksäker och hållbar reglering av färdmedlet och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:3285 av Boriana Åberg (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa trafikregler för elsparkcyklar och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L):*

51. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om enhetlig nationell skyltning för cykling och tillkännager detta för regeringen.
52. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om 1,5 meters avstånd vid omkörning av cyklister och tillkännager detta för regeringen.
53. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta för kombinationsresor med cykel och tillkännager detta för regeringen.
54. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av reglering av elsparkcyklar och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:3497 av Kerstin Lundgren m.fl. (C):*

17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga statlig medfinansiering, förhandlingsperson för en "Köpenhamnsförhandling" med kommunerna och regionen om strategisk utbyggnad av regionalt sammanhängande cykelnät, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska ge Trafikverket i uppdrag att göra cykel till ett eget trafikslag m.m., öka takten för byggande av cykelvägar och att överväga ökade medel för anläggande av nationella cykelleder för turism, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2021/22:3611 av Lars Beckman (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att minska antalet personskador för cyklister och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:3658 av Niels Paarup-Petersen (C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra det möjligt för kommuner att använda upphandling som åtgärd för att få bättre ordning på

elsparkcyklar och andra fordon inom friflytande mikromobilitet i stadsmiljön, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C):*

14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga fler lokala och regionala cykelbanor i syfte att öka framkomligheten med cykel och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att driva frågan om en översyn av nuvarande lagstiftning avseende GC-vägar och allmänna vägar i syfte att förenkla lagstiftningen för anläggning och vidmakthållande av GC-vägar och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att driva en förändring av lagstiftningen som möjliggör att cyklisterna ska kunna cykla mot fordonstrafiken på enkelriktade gator och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska utreda hur det ska bli enklare att kunna ta med sig cykeln på tåget inom ramen för den nationella kollektiv-, fjärr- och fjärrtågstrafiken och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sätta upp ett nationellt cykelmål och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regleringsbrevet till Trafikverket ska innehålla tydliga instruktioner om att ge arbetet med cykeltrafik högre prioritet och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en inventering av de arbetsvägar som löper parallellt med vägar och järnvägar och som skulle kunna klassas och utnyttjas som cykelvägar och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hur kommuner kan ges större möjligheter att, genom upphandlingsverktyget, reglera och kravställa vilka elsparkcykeloperatörer med s.k. friflytande flottor som får vara verksamma i kommunen och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att begränsningen av motoreffekten på 250 watt för cyklar utan trampeller vevanordning bör tas bort, i enlighet med Transportstyrelsens förslag i ”Utredning behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon. Slutrapport – slutsatser, förslag och bedömningar”, och tillkännager detta för regeringen.
26. 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.

*2021/22:3755 av Maria Stockhaus m.fl. (M):*

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.

*2021/22:3878 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD):*

11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lagstifta om ett säkerhetsavstånd på 1,5 meter vid omkörning av cyklister och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD):*

56. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att väglagen bör ändras så att det blir möjligt för Trafikverket att anlägga friliggande

cykelvägar utan krav på anslutande bilväg och tillkännager detta för regeringen.

58. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om cykelfrämjande åtgärder och tillkännager detta för regeringen.
60. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lagstifta om ett säkerhetsavstånd på 1,5 meter vid omkörning av cyklister och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP):*

25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra förutsättningarna för att fler ska kunna använda cykel som transportmedel, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2021/22:4067 av Karolina Skog (MP):*

6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förändra styrningen av Trafikverket och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka investeringarna i infrastruktur för gång och cykel och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om bilfria zoner vid skolor och tillkännager detta för regeringen.