

## Motion till riksdagen 2019/20:1530

av **Emma Berginger och Lorentz Tovatt (båda MP)**

# Satsa på cykelturismen och cykling på landsbygden

---

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en statlig satsning på cykelleder samt cykelturism och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett nationellt stomväg nät för cykel och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa tillräckliga avsättningar till cykelinfrastruktur i länstransportplanerna och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa cykeltillgänglighet i samband med om- och utbyggnad av s.k. två-plus-ett-vägar och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ändra väglagen för att säkerställa markåtkomst för cykelvägar och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utökade insatser för att komma till rätta med hastighetsöverträdelser och tillkännager detta för regeringen.

## Stort intresse för hållbar cykelturism

Intresset för hållbar turism och naturturism ökar. Orsaken är både ett ökande intresse för hållbar turism och en längtan efter naturupplevelser i ett alltmer urbaniserat samhälle. Erfarenheter från andra länder visar att det finns en stor ekonomisk potential i cykelturism. Samtidigt erbjuder cykelturism en möjlighet att utveckla en hållbar och klimat-smart turism som dessutom bidrar till folkhälsan. Cykelturismen är bred och kan innebära alltifrån flerdagarscykelturer längs med cykelleder till äventyrlig mountain-bikecykling.

Regeringen har i den nationella cykelstrategin konstaterat att Sverige har förutsättningar att kunna utveckla både turism- och rekreationscyklingen ytterligare. Sedan

ett par år tillbaka kan Trafikverket utnämna nationella och regionala cykelleder. Trafikverkets definition av en cykelled är: ”ett sammanhängande cykelstråk för rekreation eller turism. Leden kan bestå av olika typer av infrastruktur: lågtrafikerade vägar, cykelbanor med mera.” För att en cykelled ska klassas som nationell cykelled bedöms följande beslutsgrundande kriterier: förankring, trafiksäkerhet, tillgänglighet (förutom tillgänglighet med kollektivtrafik) och tillstånd. Därutöver rekommenderas att ett antal kriterier uppfylls, vilka dock inte är beslutsgrundande: attraktivitet, tillgänglighet med kollektivtrafik, kommunikation och kvalitetssäkring.<sup>1</sup> I dagsläget finns det två nationella cykelleder. Enligt Trafikverkets hemsida finns det också ett antal ansökningar om regional utmärkning, men inga beslut är fattade i dag. ”Ett antal ansökningar om regional utmärkning har inkommit. Inga beslut om utmärkning är fattade idag.”<sup>2</sup>

## Ojämn och bristande kvalitet på turistcykelleder

Det finns dock betydligt fler så kallade turistcykelleder än de som är utpekade av Trafikverket. Många regioner marknadsför cykelleder, men standarden och skyltningen (om den över huvud taget finns) varierar. En cykelturist vill dock kunna vara säker på att vägen både är framkomlig och säker. ”Säkra, attraktiva cykelvägar är trots allt kärnan i en cykeldestination.”<sup>3</sup>

Vid val av cykeldestination är följande kriterier av vikt enligt en analys av cykelturismen av Kairos Future:

- säkerhet (låg trafikintensitet, bra skick på vägar, kontinuerliga vägar)
- användarvänlighet (skyltning med tydlig och tillförlitlig information)
- brett utbud av rutter
- vackra landskap samt cyklistvänliga byar och städer
- intressanta besöksmål som städer, fiskelägen, slott, borgar, kyrkor, museer, naturreservat, fågelområden, stränder och badplatser i närheten.

För en turist på cykel är det inte alltid möjligt att enkelt planera om sin tur eller cykla tillbaka ett antal mil när hen upptäcker att vägen inte är farbar halvvägs genom turen. Det är därför viktigt att på förhand få tillförlitlig information om vägens skick. Cykelturisten behöver också på förhand veta om man kan cykla med cykelkärra, och om vägen är säker nog att cykla med barn är viktigt.

På regeringens uppdrag har Tillväxtverket genomfört en nationell kartläggning och sammanställning av det pågående arbetet inom turism- och rekreationscykling. I den konstateras att det finns totalt 82 ”cykelturistiska” leder och att ytterligare 13 planeras eller utreds. Det saknas en tydlig definition och gränsdragning för många av lederna, och informationen om dem är ofta otydlig, svår att hitta och inte uppdaterad. Längre bilfria cykelleder är sällsynta.<sup>4</sup> Det här rimmar inte väl med cykelturisternas behov och efterfrågan.

---

<sup>1</sup> Trafikverkets rapport Cykelleder för rekreation och turism – Klassificering, kvalitetskriterier och utmärkning (2017).

<sup>2</sup> 2019-09-28: <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/samhallsplanering/planera-for-transporter-i-samhallsplaneringen/Personresor/cykel-i-samhallsplaneringen/Cykelleder-for-rekreation-och-turism/beslutade-turistcykelleder/>.

<sup>3</sup> Kairos Future: Kartläggning och analys av cykelturism och cykelturisten, 2015.

En satsning på cykelleder behövs för att ta vara på Sveriges cykelturismpotential. Det räcker inte med marknadsföring; en god cykelinfrastruktur är nödvändig för att stärka Sverige som ett mål för cykelturister. Sverige behöver ett stomvägnät av sammanhängande cykelleder.

## Satsning på cykelleder gynnar även cykling på landsbygden

En statlig satsning på cykelleder är också av godo för att öka cyklingen på landsbygden. Cykeln är ett bra transportmedel som gynnar miljö, klimat och hälsa även på landsbygden. Det finns självklart en utmaning i att avstånden på landsbygden är längre, men i stora delar av landet finns det en potential att byta ut bilresor mot cykelresor, även på landsbygden. Exempelvis kan cykeln användas som en del av resan för att kunna nå kollektivtrafik eller för att ta sig till närliggande tätorter och service. Erfarenheter från redan genomförda cykelleder är att de inte enbart nyttjas för cykelturism utan också för arbetspendling och övriga fritidsresor. Det anses dock sällan vara motiverat att satsa på cykelinfrastruktur på landsbygden då resandeunderlaget ofta bedöms vara för litet om man strikt tittar på parametrar som cykelpendling. Genom satsning på cykelinfrastruktur även på landsbygden ökar potentialen för såväl ökade resor med cykel på landsbygden som cykelturism.

## Tillräckliga resurser för utbyggnad av regionala cykelvägar

Regionala cykelvägar finansieras huvudsakligen via länstransportplanerna för regional infrastruktur. Erfarenheten från ambitiösa regioner som exempelvis Region Skåne, vilka i sin senaste RTI-plan (regional transportinfrastrukturplan) dubblade avsättningarna till cykelinfrastrukturen, är att det trots denna satsning saknas tillräckliga medel för att bygga ut cykelinfrastrukturen i tillfredsställande omfattning. Regeringen behöver därför i den kommande nationella planen för transportinfrastruktur säkerställa att regionerna avsätter tillräckliga resurser för utbyggnad av regionala cykelvägar.

## Ta bort juridiska hinder för gena och logiska stråk

Vid utbyggnad av cykelleder, bland annat Kattegattleden, har problemet med markåtkomst för anläggande av cykelväg aktualiserats. Genom väglagens definition av väg och kraven på funktionellt samband och samfärdslinje omöjliggörs möjligheten att få gena och logiska cykelstråk. En enskild markägare kan med anledning av detta blockera en cykelvägutbyggnad men skulle inte kunna förhindra en utbyggnad av en vanlig väg. Trafikverket hindras också från att genomföra satsningar på cykelvägar som inte har ett

---

<sup>4</sup> Uppdrag om en nationell kartläggning och sammanställning av det pågående arbetet inom turism- och rekreationscykling, N2017/04848/TS.

funktionellt samband med deras anläggning (det vill säga bil- och järnväg). Dessa juridiska svårigheter har varit kända länge och behöver snarast åtgärdas.

## Säkerställ tillgänglighet i samband med ombyggnation av väg

Tyvärr har cykeltillgängligheten på landsbygden och mellan tätorter försämrats på senare år då satsningar på mötesseparerade vägar, så kallade två-plus-ett-vägar, har genomförts. Efter en ombyggnation är det inte längre möjligt för cyklister att nyttja vägen, och samtidigt har det sällan gjorts samtidiga satsningar på att säkerställa cykeltrafikens framkomlighet genom utbyggda cykelvägar. Trafikverket behöver framöver säkerställa cykeltrafikens framkomlighet i samband med ombyggnation av bilvägar och därutöver återställa framkomligheten för cykel vid redan genomförda ombyggnadsprojekt.

## Ökad hastighetsefterlevnad

På landsbygden sker ofta cykling i blandtrafik på landsvägar. Då får motorfordons-trafikanternas regel- och hastighetsefterlevnad stor betydelse både för den upplevda och för den faktiska säkerheten. En majoritet av trafiken på statliga vägar, 55 procent, överskrider hastighetsgränsen. Det här innebär en stor risk för skador och dödfall, inte minst för de oskyddade trafikanterna. Om regeringen vill satsa på utökad och säker cykling är därför en prioritering av att få bättre hastighetsefterlevnad viktig. Det kan till exempel ske genom utökad automatisk trafikövervakning med kameror, aktiv fartdämpning och ny teknik som begränsar fordons möjlighet att köra för fort.

Sammanfattningsvis kan sägas att det finns en stor potential att skapa bättre förutsättningar för cykelturism och cykling på landsbygd genom att ett nationellt stomväg nät av cykelleder byggs ut. Det behövs ett nationellt ansvarstagande i denna fråga samt för att säkerställa att tillräckliga medel för cykelinfrastruktur avsätts i länstransportplanerna för regional infrastruktur. För att få gena och logiska cykelleder behöver de juridiska frågorna kring markåtkomst åtgärdas. För att inte befintlig cykeltillgänglighet ska försämrats behöver Trafikverket få i uppdrag att säkerställa cykeltillgänglighet i samband med ombyggnation av vägar. Ökad och säker cykling lyfts fram i den nationella cykelstrategin; för att säkerställa säkerheten för oskyddade trafikanter på landsvägar behövs ytterligare åtgärder för ökad hastighetsefterlevnad.

*Emma Berginger (MP)*

*Lorentz Tovatt (MP)*