



## Cykelfrågor

---

### Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen avslår yrkanden om bl.a. ett nationellt mål för andelen cykelresor, infrastrukturåtgärder, trafiksäkerhet för cyklister och främjande åtgärder för användning av elcyklar. I betänkandet framhåller utskottet att cykeln är ett transportmedel med många fördelar och att det är angeläget att stärka cykelns roll som transportmedel och göra det mer attraktivt att cykla. Med hänvisning bl.a. till att Näringsdepartementet har initierat ett arbete med att ta fram en nationell cykelstrategi och att intentionen är att en sådan kommer att kunna presenteras innan sommaren 2016 avstyrker utskottet motionsförslagen.

I betänkandet finns fem reservationer (M, C, V, L, KD).

#### *Behandlade förslag*

Ett tjugotal yrkanden i motioner från den allmänna motionstiden 2015/16.

# Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....	3
Redogörelse för ärendet .....	5
Ärendet och dess beredning.....	5
Utskottets överväganden.....	10
Mål och utgångspunkter .....	10
Infrastruktur och förutsättningar för cykling .....	12
Trafiksäkerhet och trafikregler för cykling.....	21
Underlättande av kombinerade resor med cykel.....	30
Främjande åtgärder för användning av elcyklar .....	31
Reservationer .....	36
1. Infrastruktur och förutsättningar för cykling, punkt 2 (M, C, L) .....	36
2. Infrastruktur och förutsättningar för cykling, punkt 2 (V).....	37
3. Infrastruktur och förutsättningar för cykling, punkt 2 (KD).....	38
4. Trafiksäkerhet och trafikregler för cykling, punkt 3 (M, C, L, KD).....	39
5. Främjande åtgärder för användning av elcyklar, punkt 5 (M, C, L, KD).....	40
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag .....	42
Motioner från allmänna motionstiden 2015/16 .....	42

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. Mål och utgångspunkter

Riksdagen avslår motion

2015/16:277 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 1.

## 2. Infrastruktur och förutsättningar för cykling

Riksdagen avslår motionerna

2015/16:141 av Monica Green m.fl. (S),

2015/16:277 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 3,

2015/16:350 av Anna Wallén (S),

2015/16:813 av Lena Hallengren och Krister Örnfjäder (båda S),

2015/16:942 av Erik Andersson (M),

2015/16:1600 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 2,

2015/16:1744 av Åsa Coenraads och Jessica Polfjärd (båda M),

2015/16:2961 av Jan R Andersson (M),

2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 34,

2015/16:3148 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 30 och

2015/16:3208 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 6.

*Reservation 1 (M, C, L)*

*Reservation 2 (V)*

*Reservation 3 (KD)*

## 3. Trafiksäkerhet och trafikregler för cykling

Riksdagen avslår motionerna

2015/16:312 av Catharina Bråkenhielm (S),

2015/16:422 av Karin Enström (M),

2015/16:710 av Mikael Cederbratt (M),

2015/16:728 av Rasmus Ling (MP),

2015/16:1600 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 4 och 5,

2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 31 och 32

samt

2015/16:3148 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 29.

*Reservation 4 (M, C, L, KD)*

## 4. Underlättande av kombinerade resor med cykel

Riksdagen avslår motion

2015/16:1600 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 6.

## 5. Främjande åtgärder för användning av elcyklar

Riksdagen avslår motionerna

2015/16:1693 av Edward Riedl (M) och

2015/16:1728 av Edward Riedl (M).

*Reservation 5 (M, C, L, KD)*

Stockholm den 21 januari 2016

På trafikutskottets vägnar

*Karin Svensson Smith*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Karin Svensson Smith (MP), Jessica Rosencrantz (M), Pia Nilsson (S), Suzanne Svensson (S), Edward Riedl (M), Lars Mejern Larsson (S), Tony Wiklander (SD), Sten Bergheden (M), Leif Pettersson (S), Borianana Åberg (M), Jasenko Omanovic (S), Per Klarberg (SD), Christina Örnebjär (L), Emma Wallrup (V), Robert Halef (KD), Johan Andersson (S) och Göran Lindell (C).

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet 24 motionsyrkanden från den allmänna motionstiden 2015/16. En förteckning över de förslag som behandlas redovisas i bilaga 1.

## Bakgrund

### **Cykeln i transportsystemet**

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.

I början av 1960-talet blev bilen den huvudsakliga normen i trafiken. Detta innebar samtidigt att det blev farligt och mindre attraktivt att cykla i många trafikmiljöer, vilket har bidragit till att cyklingens andel av resandet har minskat.

Frågan om cykeln som transportmedel har behandlats i första hand på lokal nivå. För att stärka cykelns roll även på nationell och regional nivå fick 2006 tre myndigheter, dåvarande Vägverket, Banverket och Verket för näringslivsutveckling (Nutek), parallella regeringsuppdrag att analysera olika möjligheter att förbättra förutsättningarna för cykling. Redovisningen av uppdragen lades därefter till grund för de bedömningar som regeringen redovisade i propositionen Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt, som trafikutskottet behandlade i december 2008 (prop. 2008/09:35, bet. 2008/09:TU2).

### **Mål och inriktning för cykeltrafiken**

Riksdagen godkände våren 2009 regeringens förslag om transportpolitikens övergripande mål (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257). Enligt propositionen ska förutsättningarna att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras så att de utgör de mest attraktiva färdmedlen i allt fler situationer. Inte minst när det gäller korta resor är gång och cykel goda alternativ. Kombinerade resor med gång eller cykling och kollektivtrafik bör underlättas, och cykelturismen i Sverige bör utvecklas. För detta talar inte bara tillgänglighets- och valfrihetsskäl utan även klimat- och hälsoskäl. Transportpolitiken ska göra klimatsmarta val attraktiva och tillgängliga.

## Cyklingsutredningen

Hösten 2010 tillkallade regeringen en särskild utredare för att se över de regler som påverkar förutsättningarna för att cykla. Översynen skulle syfta till att öka cykeltrafiken och göra den säkrare. I oktober 2012 lämnade den särskilda utredaren sitt betänkande SOU 2012:70 Ökad och säkrare cykling – en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv (fortsättningsvis Cyklingsutredningen). Inledningsvis framhålls i utredningen att cykling har fått alltmer uppmärksamhet de senaste åren och att cykling som transportsätt kommer att öka. Faktorer som bidrar till den ökade uppmärksamheten är, menar utredaren, de samhällsförändringar som medfört en ökad betydelse av miljö- och folkhälsofrågor.

I utredningen konstateras att cyklingsintressen i huvudsak kan tillgodoses inom ramen för den lagstiftning och de planeringsprocesser som gäller i dag. Det är enligt utredarens bedömning inte främst regeländringar som krävs, utan incitament för att lagstiftningen och planeringsprocesserna ska tillämpas på ett sådant sätt att cyklingen beaktas. Det behövs också, menar utredaren, ytterligare ekonomiska satsningar på cykling och en ökad politisk prioritering av cyklingsfrågan nationellt, regionalt och lokalt.

Utredningen uppskattar att det i närtid behöver satsas 800–1 000 miljoner kronor på åtgärder för cykling. Utredaren understryker dock att det också står mycket att vinna samhällsekonomiskt med ökad cykling, bl.a. ur ett folkhälso- och miljöperspektiv.

Utredaren framhåller att ökad tillgänglighet och framkomlighet samt ökad säkerhet och trygghet för cyklister är avgörande för att öka cyklingen. För detta menar utredaren att det krävs att cykling ses som ett eget likvärdigt transportsätt inom trafikslaget väg, men att det liksom övriga transportsätt hanteras utifrån sina egna förutsättningar.

När det gäller trafikregler av betydelse för cykling konstaterar utredaren att de flesta problemen inte har sin grund i reglerna i sig och därför löses bättre genom åtgärder i trafikmiljön. I utredningen återfinns dock följande förslag till författningsändringar i fråga om trafikregler:

- Cyklar med mer än två hjul eller med en sidovagn eller cykelkärra tillkopplad ska under vissa förutsättningar få framföras på körbanan även om det finns en cykelbana.
- Skyldigheten för bl.a. cyklister att använda vägrenen ska förtydligas.
- Barn ska t.o.m. det år de fyller åtta få cykla på trottoaren om cykelbana saknas.
- Förare ska få väjningsplikt mot bl.a. cyklister som färdats ut på eller just ska färdas ut på en cykelöverfart. Vissa krav ska ställas på cykelöverfarternas utformning, och en hänsynsbestämmelse för bl.a. cyklister ska införas för att tillgodose trafiksäkerheten.
- En möjlighet att inrätta s.k. cykelgator ska införas.

I utredningen anges vidare att kommunerna, inom ramen för den gällande lagstiftningen och utifrån det kommunala planmonopolet, har goda

möjligheter att ta ett ansvar för planeringen av cykelparkeringar och se till att fastighetsägare ordnar cykelparkeringar, även vid kollektivtrafiknoder. När det gäller cykelparkeringar framhåller utredaren att ett arbete med att skapa en samlad policy för cykelparkeringar vid större kollektivtrafiknoder bör påbörjas och föreslår att regeringen ger bl.a. Trafikverket i uppdrag att göra en nationell behovsanalys för cykelparkeringar. Det behöver även tas fram utvecklingsplaner för driftsinsatser och ansvaret för varje objekt behöver fastställas.

Utredningen har därefter remissbehandlats. Mot bakgrund av Cyklingsutredningens förslag och remissinstansernas synpunkter beslutade regeringen under sommaren 2014 om flera förordningsändringar för att förbättra förutsättningarna för cykling. Regeländringarna trädde i kraft hösten 2014.

## **Myndigheter och organisationer m.m.**

### *Myndigheter*

I enlighet med Trafikverkets instruktion ska myndigheten med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen samt för byggande och drift av bl.a. statliga vägar. Trafikverket ska med utgångspunkt i ett samhällsbyggnadsperspektiv skapa förutsättningar för ett samhällsekonomiskt effektivt, internationellt konkurrenskraftigt och långsiktigt hållbart transportsystem och verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Till Trafikverkets uppgifter hör även att bl.a. hämta in, sprida och analysera information på ett antal områden, sammanställa uppgifter från samtliga infrastrukturförvaltare och tillhandahålla trafikprognoser. Trafikverket ska även årligen lämna ett antal redovisningar till regeringen och på olika sätt bistå Trafikanalys i denna myndighets redovisningar till regeringen.

Transportstyrelsen ansvarar för regelutformning, tillståndsgivning och kontroll av att reglerna följs. Styrelsen genomför även analyser av vägtrafiken och tillhandahåller information om personskador och olyckor i vägtransportsystemet, bl.a. genom skade- och olycksdataverksamheten som förvaltar och utvecklar informationssystemet Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition).

Trafikanalys har till huvuduppgift att, med utgångspunkt i de transportpolitiska målen, utvärdera och analysera samt redovisa effekter av föreslagna och genomförda åtgärder inom transportområdet. Vidare ska myndigheten ansvara för att samla in, sammanställa och sprida statistik på transportområdet. Trafikanalys ska bl.a. svara för resvaneundersökningar och göra regelbundna beskrivningar av utvecklingen inom transportområdet. De ska även kontinuerligt följa Trafikverkets arbete med att utveckla modeller för samhällsekonomiska analyser.

### *Regionala och lokala organ*

Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) ger ut skrifter om planering för cykeltrafik, t.ex. Trafik för en attraktiv stad – Trast (2007) och Cykel i medvind (2008). En GCM-handbok (gång, cykel och moped) publicerades 2010 med syftet att skapa ett samlat dokument om gång-, cykel- och mopedtrafik som stöd för planerare och projektörer vid planering, detaljutförning, drift och underhåll. SKL arrangerar tillsammans med Trafikverket årligen en cykelkonferens som främst vänder sig till personer som arbetar med cykelfrågor i kommuner eller regioner, statligt eller som konsulter inom infrastruktur.

I många kommuner finns det inom förvaltningen en person med särskilt ansvar för cykelfrågor.

### *Cykelorganisationer*

I Sverige finns det flera cykelorganisationer. Cykelfrämjandet har som mål att göra Sverige till en verklig cykelnation. Arbetet bedrivs såväl lokalt som på riksnivå med syfte att främja cykling för att uppnå bättre miljö och hälsa och för att få en säker trafikmiljö i hela landet. Vidare arbetar man aktivt med cykelturism, bl.a. genom att ge tips om lämpliga resmål och cykelturer.

Svensk Cykling är en paraplyorganisation för samtliga svenska cykelorganisationer. Syftet är att öka cyklandet i Sverige och att förbättra förutsättningarna för cykling i ett breddat avseende. Organisationen arbetar med marknadsföring, information och opinionsbildning.

Svenska Cykelstäder är en förening som bildades i maj 2015 och består av 17 svenska kommuner som har som målsättning att öka andelen cykelresor, förbättra för cyklister i svenska kommuner och höja statusen för cykeln som transportmedel i det kommunala arbetet såväl som på den nationella agendan. Föreningen bedriver ett nära samarbete med cykelorganisationerna Svensk Cykling och Cykelfrämjandet, samt Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) och Victoria Swedish ICT.

Svenska Cykelförbundet (SCF) bildades 1900 och är ett av landets äldsta specialidrottsförbund. SCF består av 20 distriktsförbund och ca 370 föreningar. Under 2014 uppgick antalet årslicensierade cyklister till drygt 4 500. Svenska Cykelförbundet är anslutet till Internationella cykelförbundet, Europeiska cykelförbundet, Nordiska cykelförbundet, Riksidrottsförbundet och Sveriges olympiska kommitté.

Vätternrundan arrangerar årligen cykeltävlingar som har start och mål i Motala och som med en distans på 30 mil är världens största motionscykellopp. Tillsammans med Halvvättern, Tjejevättern och Minivättern har loppet ca 40 000 anmälda. För att genomföra de årliga cykeltävlingarna samverkar ett sextotal organisationer och ca 4 000 ideella funktionärer.



### *Nationella cykelrådet*

Nationella cykelrådet är ett samverkansforum för det nationella arbetet för en ökad och säker cykling och leds av Trafikverket. Utöver Trafikverket ingår även Transportstyrelsen, Boverket, Cykelfrämjandet, Gävle kommun, Naturskyddsföreningen, Naturvårdsverket, Region Halland (Kattegattleden), Region Örebro län, Svensk Cykling och Sveriges Kommuner och Landsting.

Våren 2014 presenterade Nationella cykelrådet ett nationellt cykelbokslut för 2014 för första gången. Det nationella cykelbokslutets syfte är att följa upp och redovisa cyklandet utveckling i Sverige kopplat till de transportpolitiska målen. I rapporten för 2014 presenteras sammanställningar av olika mätningar och undersökningar som har gjorts hittills, och utifrån detta lyfter rapporten fram några faktorer och indikatorer för cyklingens utveckling i Sverige.

# Utskottets överväganden

## Mål och utgångspunkter

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslaget. Utskottet förutsätter att regeringen i det pågående arbetet med att ta fram en nationell cykelstrategi också kommer att beakta möjligheten att ta fram ett förslag till nationellt mål för cyklandet i Sverige.

### Bakgrund

Våren 2009 godkände riksdagen regeringens förslag om transportpolitikens övergripande mål och tillhörande funktions- och hänsynsmål (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257). Enligt en av preciseringarna för funktionsmålet ska förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras. Enligt hänsynsmålet ska transportsystemets utformning, funktion och användning 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.

### Motionen

Emma Wallrup m.fl. (V) pekar i kommittémotion 2015/16:277 på att cykeltrafiken utgör mellan 7 och 10 procent av det totala antalet personresor i landet och att dess andel varierar stort i landet. Motionärerna hänvisar till att det är möjligt att föra över hälften av alla bilresor under tre kilometer till cykel och att det därmed finns en stor potential för att få fler att använda cykel. Enligt motionärerna behöver samhället mot bakgrund av miljö- och klimathot och behovet av en snabb omställning till en ekologiskt hållbar transportsektor anta höga ambitioner för ett ökat cyklande. I motionen efterfrågas att den nationella cykelstrategin ska innehålla ett nationellt mål om att öka andelen cykelresor av det totala antalet personresor (yrkande 1).

### Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att inom EU ligger huvudansvaret för cykel frågor på medlemsstaterna och deras lokala myndigheter. Utskottet finner det samtidigt glädjande att intresset för cykling ökat bland länderna inom EU. Ett tecken på detta är att Luxemburg, som hade ordförandeskapet under andra halvåret av 2015, med utgångspunkt från att EU har en roll att spela för att främja cykeln som transportsätt anordnade ett informellt ministerråd den 7 oktober 2015 på temat cykling, där kommissionen och de

olika ländernas transportministrar tog upp hur man arbetar för att öka cykelns betydelse. Vid mötet deltog bl.a. den svenska infrastrukturministern som inför mötet framhöll att det är viktigt att andelen cykelresor av det totala antalet resor ökar för att uppnå ett mer hållbart transportsystem.

När det gäller cyklandet och möjligheterna att öka detta i Sverige kan utskottet konstatera att antalet personkilometer med cykel i Sverige i genomsnitt uppgick till 190 miljoner mil per år under 2011–2014 och att det av de senaste nationella resvaneundersökningarna som Trafikanalys har presenterat framgår att resor med cykel i dag utgör ca 8 procent av det totala antalet resor i Sverige. Av en tidigare rapport från Trafikverket om transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder (Trafikverket 2012:100) framgår att av korta resor utgör andelen cykelresor ca 10 procent och att en prognos för persontransporter från 2001 till 2020 visar att antalet resor kommer att öka med 13 procent när det gäller alla färdssätt men endast med ca 1 procent när det gäller cykelresor. I rapporten konstateras att undersökningar visar att ungefär en femtedel av de korta arbets- och fritidsresorna med bil skulle kunna ersättas med gång och cykel och att det är realistiskt att ca 30 procent av de korta resorna görs med cykel fram till 2050. Enligt rapporten skulle cykling med starka styrmedel t.o.m. ha en potential att utgöra 50 procent av de korta resorna, förutsatt att infrastruktur, drift och underhåll anpassas.

När det gäller framtagande av en nationell cykelstrategi vill utskottet påminna om att riksdagen under våren 2015 riktade ett tillkännagivande till regeringen som innebär att regeringen bör ta fram en sådan (bet. 2014/15:TU5, rskr. 2014/15:123).

Utskottet välkomnar därför att regeringen i budgetpropositionen för 2016 med tydlighet visar att frågan om insatser för att främja och öka cyklandet har hög prioritet (prop. 2015/16:1 utg.omr. 22). I propositionen pekar regeringen på att det i arbetet med att uppnå ett mer hållbart transportsystem är angeläget att cyklingens andel av det totala resandet ökar. Regeringen framhåller att cykling är bra för klimatet, för folkhälsan och för att minska trängseln i stadstrafiken och föreslår därför en tvåårig satsning på cykelfrämjande åtgärder. Regeringen anger vidare att den avser att arbeta för en ökad och säker cykling och att ett led i detta arbete är att i dialog och samarbete med berörda aktörer som kommuner, cykelorganisationer och andra intressenter ta fram en nationell cykelstrategi. En nationell strategi syftar enligt regeringen till att ge goda förutsättningar för alla aktörer att ta sitt ansvar, och regeringens ambition är att återkomma till riksdagen i frågan under 2016.

När det gäller frågan om ett nationellt mål för att öka cykelresornas andel av det totala antalet personresor kan utskottet konstatera att regeringen i budgetpropositionen för 2016 redovisar en samlad bedömning av utvecklingen i förhållande till funktionsmålets delmål om att förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras. Av redovisningen framgår att en ökad cykelsatsning tillsammans med ett tilltagande arbete för cyklisternas säkerhet bidrar positivt till måluppfyllelsen men att påtagliga effekter dröjer. Regeringen hänvisar även till Trafikanalys bedömning att trots vissa positiva

indikationer är förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel oförändrade jämfört med 2009. Mot bakgrund av det arbete som redan har inletts med att ta fram en nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling och att regeringen har aviserat att den har som ambition att under 2016 återkomma till riksdagen i denna fråga vill utskottet framhålla att det vore välkommet om det i den nationella cykelstrategin också presenteras ett nationellt mål för cyklandet i Sverige. Utskottet förutsätter att regeringen kommer att beakta möjligheten att ta fram ett sådant mål i arbetet med den nationella cykelstrategin. Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motion 2015/16:277 (V) yrkande 1.

## Infrastruktur och förutsättningar för cykling

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om olika åtgärder i trafikens infrastrukturer. Utskottet hänvisar bl.a. till arbetet med åtgärdsplaneringen för kommande planeringsperiod och den nationella cykelstrategin som regeringen avser att ta fram under 2016.

Jämför reservationerna 1 (M, C, L), 2 (V) och 3 (KD).

### Bakgrund

#### *Planeringsprocessen för transportinfrastruktur*

Beslut om vilka transportinfrastrukturåtgärder som staten ska vidta fattas genom en s.k. ekonomisk planeringsprocess. Från och med planeringsperioden 2014–2025 tillämpas den modell för ekonomisk planering av transportinfrastruktur som presenterades i propositionen Planeringssystem för transportinfrastruktur (prop. 2011/12:118, bet. 2011/12:TU13, rskr. 2011/12:257). Modellen omfattar inriktningsplanering, långsiktig åtgärdsplanering samt planering av genomförande av åtgärder på kort och medellång sikt.

Enligt modellen bör den långsiktiga inriktningen av infrastrukturplaneringen omprövas ungefär en gång per mandatperiod. Inriktningsplaneringen avslutas med att riksdagen beslutar om en ekonomisk ram och inriktningen inför en kommande planeringsperiod på minst tio år. Som grund för riksdagens inriktningsbeslut presenterar regeringen en infrastrukturproposition, som i sin tur baseras på underlag från bl.a. Trafikverket.

Utifrån de förutsättningar som riksdagens inriktningsbeslut ger görs en långsiktig åtgärdsplanering. Den utmynnar i att regeringen fastställer en nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet samt ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för den aktuella perioden. Som underlag för beslutet utarbetas ett förslag till en nationell plan av Trafikverket och förslag till

länsplaner av respektive länsplaneupprättare, dvs. ett regionalt samverkansorgan, ett självstyrelseorgan eller länsstyrelsen.

Vilka åtgärder i den nationella planen som ska få genomföras beslutas årligen. Baserat på förslag från Trafikverket fattar regeringen ett beslut om vilka åtgärder som får byggstartas de närmast följande tre åren (år 1–3) och ett beslut om vilka åtgärder som bör förberedas för byggstart de därpå följande tre åren (år 4–6).

Vid sidan av den ekonomiska planeringen finns en process för fysisk planering av allmänna vägar och järnvägar där frågor om lokalisering, utformning och miljöpåverkan hanteras. Om nödvändiga avgöranden enligt tillämpliga regelverk finns kan Trafikverket fatta beslut om byggstart för de åtgärder som ingår i regeringens beslut för år 1–3.

### *Ansvarsfördelning för planering, drift och underhåll av cykelinfrastruktur*

Trafikverket ansvarar för planeringen av det statliga vägnätet, och där ingår infrastruktur för cykel. Trafikverket tar även fram standarder för att skapa förutsättningar för en bra cykelinfrastruktur på det vägnät där myndigheten inte är väghållare. Trafikverket ansvarar för utvecklingen av det statliga nationella vägnätet, som består av ca 800 mil väg, medan de regionala planupprättarna ansvarar för planeringen av cykelvägar längs det övriga statliga vägnätet, vilket består av ca 9 000 mil väg. Trafikverket ansvarar för drift och underhåll och för att åtgärder som är beslutade i den nationella planen och länsplanerna blir genomförda. Kommunerna ansvarar för åtgärder längs kommunala vägar och gator.

## **Motionerna**

Monica Green m.fl. (S) pekar i motion 2015/16:141 på att det i den nationella planen för transportsystemet 2014–2025 ingår en satsning på E20 genom Västra Götaland. Motionärerna framhåller att det är välkomna och nödvändiga investeringar men också att det inte får bli sämre möjligheter för cyklister. När E20 nu ska byggas ut är det enligt motionärerna naturligt att man tar hänsyn till cyklisterna och tittar på förutsättningarna för att anlägga cykelväg utmed de vägsträckor som byggs. I motionen påtalas att E20 går genom ett landskap som gör det möjligt att skapa en attraktiv cykelturistled mellan Stockholm och Göteborg, som är landets två största städer. Motionärerna efterfrågar att man i infrastrukturplaneringen studerar förutsättningarna för att bygga en cykelväg utmed E20 i samband med dess utbyggnad.

Emma Wallrup m.fl. (V) anger i kommittémotion 2015/16:277 att staten har ett delat ansvar med kommunerna att bidra till att det skapas cykelnät som knyter ihop kommuner och att det därför är nödvändigt att staten uppmärksammar cykeltrafikens behov när vägar anläggs. En två-plus-ett-väg är ett exempel på mötesseparering som har ett flertal fördelar men ofta innebär försämrad framkomlighet för cyklister. Mot denna bakgrund efterfrågar

motionärerna att cykeltrafikanternas framkomlighet alltid ska vara lika viktig att beakta som trafiksäkerheten för bilister vid byggande av två-plus-ett-vägar (yrkande 3).

Även Anna Wallén (S) framför i motion 2015/16:350 att byggandet av allt fler mötesfria vägar, s.k. två-plus-ett-vägar, har ökat trafiksäkerheten och minskat dödsolyckorna, vilket är positivt. Motionären pekar samtidigt på att ett problem som uppstått på många platser i landet i och med ombyggnaderna är att det i de flesta fall inte längre går eller är tillåtet att cykla på dessa sträckor och att många cyklister därför tvingas lämna cykeln hemma. Motionären anser att det är viktigt att Trafikverket beaktar cyklisternas intressen i kalkylen vid framtida planering och efterfrågar därför att man i infrastrukturplaneringen tar hänsyn till framkomligheten för cyklister vid planeringen av s.k. två-plus-ett-vägar.

Lena Hallengren och Krister Örnfjäder (båda S) pekar i motion 2015/16:813 på att besöksnäringen har kommit att bli allt viktigare i Sverige och att den har stor potential när det gäller att skapa nya jobb och bidra till tillväxt. Öland har en lång tradition som resmål, och på senare år har cykelturismen på Öland kommit att spela en allt större roll. Under sommarhalvåret mångdubblas Ölands invånarantal, och den ordinarie turistsäsongen har förutsättningar att förlängas. Motionärerna framför vidare att cykelprojektet Ölandsleden – Från fyr till fyr har som mål att göra Öland till en av landets allra främsta cykeldestinationer med hög internationell standard och med miljö- och hållbarhetsfokus och ska resultera i en 27 mil lång cykelväg från norra till södra Öland. I motionen efterfrågas att förutsättningarna studeras för att göra Ölandsleden – Från fyr till fyr till en nationell cykelled i infrastrukturplaneringen.

Erik Andersson (M) anger i motion 2015/16:942 att Täby och Danderyds kommuner i framtiden vill bygga en snabbcykelväg för arbetspendling från Arninge till Stockholm city. Målsättningen är att snabbt och säkert kunna cykla från Arninge, Täby centrum och Mörby centrum till och från Stockholm. Tillsammans med övriga cykelvägar från nordostsektorn kan antalet personer som arbetspendlar med cykel enligt motionären öka från ca 4 000 i dag till mellan 10 000 och 15 000 personer per dag inom en 10–15-årsperiod. Den nya cykelstradan ska vara framkomlig i alla väderlekar. Cyklister som arbetspendlar cyklar snabbare och bör enligt motionären därför skiljas från vanliga vardagscyklister som ofta rör sig om kortare sträckor med fler stopp och i lägre tempo. Motionären pekar vidare på att trängseln på E18 har ökat och att behovet av kompletterande färdmedel blir allt större. Samtidigt pågår det ett projekt hos Trafikverket som fokuserar på cykelpendling, men det saknas medel i planen för sträckan Täby till Danderyd. Enligt motionären är det ytterst viktigt att regeringen prioriterar frågan i kommande satsningar. Den bör t.ex. belysas i den cykelstrategi som regeringen har aviserat. I motionen efterfrågas att frågan om att anlägga en cykelstrada från Täby till Stockholm prioriteras.

Stina Bergström m.fl. (MP) anför i motion 2015/16:1600 att det är viktigt att bygga nya cykelvägar, men att det också är viktigt att inte bygga bort

möjligheten att cykla. När man bygger om landsbygdens vägar till två-plus-ett-vägar med mittseparering försvinner ofta vägrenen där det tidigare har gått att cykla, och vid en tredjedel av dessa vägar saknas nu helt möjlighet att gå eller cykla längs vägen. Motionärerna konstaterar att även om Trafikverket har i uppdrag att uppmärksamma att trafiksäkerheten och tillgängligheten för cyklisterna inte försämras vid mittseparering vet de cyklister som bor på landet att det fortfarande är alltför vanligt att möjligheterna att cykla försvinner eller försämras. I motionen efterfrågas att Trafikverket bör se till att alla två-plus-ett-vägar som tidigare haft eller som bör ha goda cykelmöjligheter nu tillförsäkras en cykelväg eller motsvarande för att skapa en trygg och säker cykelmiljö (yrkande 2).

Åsa Coenraads och Jessica Polfjärd (båda M) pekar i motion 2015/16:1744 på att vi måste fortsätta att satsa på infrastruktur om Mälardalen ska utvecklas och att detta handlar både om bilburen trafik och om cykling. Motionärerna konstaterar att det planeras för allt fler cykelmotorvägar i Sverige och att cykling är ett miljövänligt alternativ där utsläppen av klimatgaser reduceras till noll. Cykling ger samtidigt skonsam träning och välmående och stärker i ett bredare perspektiv folkhälsan. I motionen efterfrågas att Trafikverket i sin planering tar i beaktande en cykelbana på sträckningen mellan Köping och Västerås.

Jan R Andersson (M) konstaterar i motion 2015/16:2961 att Sverige i dag har ett antal nationella cykelleder. När en cykelled får nationell status svarar Trafikverket bl.a. för särskild skyltning och för att göra en vägvisnings- och vägutrustningsplan i samråd med respektive väghållare. På kommunala gator ansvarar kommunerna för underhållet av utmärkningen, på statliga vägar ansvarar Trafikverket och på enskilda vägar regleras underhåll av märken i ett avtal. Motionären pekar på att statliga medel avsätts årligen till att utveckla cykeltrafiken för arbetspendling och turiständamål. Till skillnad från det övriga trafiknätet tar dock inte Trafikverket ekonomiskt ansvar för att underhålla de gjorda investeringarna på de nationella cykellederna. De ökande nationella investeringarna i cykelleder bör enligt motionären därför möjligtvis motivera ett nationellt ansvar även för drift och underhåll av nationella cykelleder. I motionen efterfrågas en översyn av ansvar för nationella cykelleder.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) pekar i kommittémotion 2015/16:3059 på riksdagens tillkännagivande till regeringen om att skapa en nationell cykelstrategi. Enligt motionärerna bör cykelstrategin betona cykelns roll i transportsystemet och att cykeln ses som ett eget transportslag. Vidare är trafikseparering eftersträvarvärt av trafiksäkerhetsskäl, och arbetet med regelförändringar som underlättar för cykling i städerna bör prioriteras. Motionärerna konstaterar att trafiksäkerhetsarbetet går åt rätt håll men pekar samtidigt på att antalet personer som blir allvarligt skadade eller dödade i cykelolyckor ökar. Cykelpendling behöver enligt motionärerna underlättas genom planering av snabbcykelvägar i tätorter och det är i sammanhanget viktigt med dialog och samarbete över kommungränser för att nå en

sammanhängande infrastruktur. I motionen framhålls vikten av en sammanhängande och säker cykelinfrastruktur som bl.a. underlättar för arbetspendling (yrkande 34).

Robert Halef m.fl. (KD) pekar i kommittémotion 2015/16:3148 på att kommunerna bär ett stort ansvar för att underlätta för cykeltrafik och att det är viktigt att kommunerna samarbetar för att hitta gemensamma lösningar på cykelstråk och cykelvägar för att underlätta för cyklande. Motionärerna menar att framkomligheten för cyklisterna ska prioriteras vid stadsplanering. I motionen efterfrågas ökade resurser för cykelfrämjande åtgärder samt framtagande av en nationell cykelstrategi (yrkande 30).

Anders Åkesson m.fl. (C) framhåller i kommittémotion 2015/16:3208 att cykeln bl.a. är bra för folkhälsan och inte genererar utsläpp. För att öka framkomligheten med cykel vill motionären att det byggs fler lokala och regionala cykelbanor och s.k. cykelmotorvägar för att minska barriäreffekterna från korsande spår och vägar. Enligt motionärerna ska cykling ha en given plats som ett eget transportslag i infrastrukturplanering, och i trafikplaneringen ska cyklisterna och gångtrafikanterna ges en säkrare plats genom t.ex. cykelfartsgator och säkra korsningar och genom att parkeringsplatser längs gator omvandlas till cykelfält. Motionärerna konstaterar att intresset för cykeln som transportmedel har ökat och att cyklandet skulle kunna öka betydligt med bra cykelleder, bättre vinterunderhåll på cykelvägarna och bättre bytespunkter mellan cykel och kollektiva färdmedel. I motionen efterfrågas att man utreder förutsättningarna för att via regelförändringar förbättra framkomligheten med cykel (yrkande 6).

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis peka på att transportsektorn står inför utmaningar när det gäller bl.a. trängseln i städerna, klimatfrågan och övriga miljöfrågor såsom buller. Utskottet kan mot denna bakgrund konstatera att cykeln är ett transportmedel med många fördelar. Cykeln tar mindre av gatumarken i anspråk, vilket minskar trängseln, och den är som transportmedel också oslagbar sett ur ett miljö- och klimatperspektiv. Till detta kommer även att cykling har positiva effekter på folkhälsan. Utskottet vill därför liksom tidigare framhålla att det är angeläget att stärka cykelns roll som transportmedel och göra det mer attraktivt att cykla.

#### *Cykeln som ett eget transportsätt och en nationell cykelstrategi*

Utskottet vill påminna om att regeringen hösten 2010 tillkallade en särskild utredare med uppdrag att se över de regler som påverkar förutsättningarna för att cykla. Översynen skulle syfta till att öka cykeltrafiken och göra den säkrare. I oktober 2012 lämnade den särskilda utredaren betänkandet Ökad och säkrare cykling – en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv (SOU 2012:70). I betänkandet framhölls att ökad tillgänglighet och framkomlighet samt ökad säkerhet och trygghet för cyklisterna är avgörande för att öka cyklingen. För



detta krävs, menar utredaren, att cykling ses som ett eget likvärdigt transportsätt inom trafikslaget väg men liksom övriga transportsätt hanteras utifrån sina egna förutsättningar. I proposition 2012/13:25 Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem konstaterade den tidigare regeringen att infrastrukturen traditionellt har utformats utifrån bilismens behov och krav medan cykling vid infrastrukturplaneringen ofta har betraktats som ett transportsätt som är likställt med gång. Regeringen menade att för att cykling på allvar skulle kunna bidra till att lösa framtida problem i transportsystemet behövde det i större utsträckning ses som ett eget transportsätt med specifika behov i infrastrukturen. Detta förstärktes enligt regeringen av att cykeln utvecklas som ett fordon, t.ex. genom ökad andel elcyklar men även genom att hastigheten har ökat.

Som även framgår i ett föregående avsnitt i detta cykelbetänkande riktade riksdagen under våren 2015 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). Utskottet kan i sammanhanget också notera att det danska Transportministeriet så sent som i juli 2014 presenterade en dansk nationell cykelstrategi och att den tagits fram i samverkan med kommuner och olika organisationer. Det uttalade syftet med den danska cykelstrategin är att förbättra cyklisternas villkor.

Utskottet välkomnar därför att regeringen i budgetpropositionen för 2016 konstaterar att cykling i allt större utsträckning ses som ett eget transportsätt och att det i arbetet med att uppnå ett mer hållbart transportsystem är angeläget att cyklingens andel av det totala resandet ökar (prop. 2015/16:1 utg.omr. 22). Utskottet delar regeringens uppfattning att det i arbetet med att uppnå ett mer hållbart transportsystem är angeläget att cyklingens andel av det totala resandet ökar. Utskottet delar även regeringens uppfattning att cykling är bra för klimatet, för folkhälsan och för att minska trängseln i stadstrafiken, och utskottet ser därför positivt på den tvååriga satsning på cykelfrämjande åtgärder som regeringen har föreslagit. Enligt utskottet är det värdefullt att regeringen i framtagandet av en nationell cykelstrategi för en ökad och säker cykling har inlett ett arbete som utgår från dialog och samarbete med berörda aktörer som kommuner, cykelorganisationer och andra intressenter. En nationell strategi syftar enligt regeringen till att ge alla aktörer goda förutsättningar att ta sitt ansvar, och utskottet ser därför positivt på regeringens ambition att återkomma till riksdagen i frågan under 2016. I budgetpropositionen konstaterar regeringen vidare att de verktyg den har till sitt förfogande för att öka cyklandet främst är anslag, regler, myndighetsstyrning samt forskning och utveckling. Regeringen understryker att kommunerna har en central roll i arbetet för att främja cykling genom deras ansvar för cykelinfrastrukturen i tätorterna och att den övervägande delen av cykelresorna är korta, cirka 3 km, och görs lokalt och i viss mån regionalt. Enligt regeringen betyder detta att kommunerna har ett stort ansvar som väghållare för cykelinfrastrukturen i tätorterna. Många kommuner gör också stora och

viktiga insatser för ökad cykling, genom åtgärder i fråga om infrastrukturen och förutsättningarna för cykling.

Utskottet har noterat att arbetet med att ta fram en nationell cykelstrategi inleddes med att infrastrukturministern bjöd in representanter från kommuner, myndigheter och intresseorganisationer till ett gemensamt startmöte på Näringsdepartementet den 2 december 2015. Utskottet har även tagit del av att tre temagrupper har inrättats efter mötet och att dessa har fått i uppgift att fortsätta arbetet som sedan ska presenteras vid ett andra möte i februari. De tre temagrupperna är Trafikantgrupp, Cykelns roll för en hållbar samhällsplanering och Drift och underhåll samt utveckling av infrastruktur. Näringsdepartementet har uttryckt intentionen att den nationella cykelstrategin kommer att kunna presenteras innan sommaren 2016. Utskottet välkomnar detta.

### *Satsningar på cykelinfrastruktur*

När det gäller ansvaret för cykelvägar delas detta mellan staten, kommunerna och enskilda fastighetsägare. Cyklingsutredningen (N 2010:08) konstaterar i betänkandet Ökad och säkrare cykling – en översyn av regler ur ett cykelperspektiv (SOU 2012:70) att gränserna för ansvaret inte alltid är helt klara, men föreslår inga ändringar i dagens planeringssystem eller finansieringsprinciper.

Utskottet har återkommande, senast våren 2015, framhållit att förbättrad infrastruktur för cykling är den enskilt viktigaste åtgärden för att nå målet om en ökad andel cykelresor (bet. 2014/15:TU5).

Utskottet noterar att under senare år har cykelinfrastrukturen lyfts fram i den statliga infrastrukturplaneringsprocessen. Enligt regeringens beslut den 3 april 2014 om fastställelse av definitiva ramar till länsplanerna satsas minst 3,4 miljarder kronor, dvs. minst 10 procent av länsplanerna, på åtgärder för att öka andelen gång- och cykelresor, vilket är i linje med planeringsdirektiven. I beslutet framhåller regeringen vidare att en stor del av satsningarna avsätts till statlig medfinansiering av kommunala vägar, vilket gör det möjligt att i större utsträckning hantera planeringen av cykeltrafiken på lokal och regional nivå.

Utifrån att cykeln är en viktig del av ett fungerande transportsystem tillhör det Trafikverkets uppgifter att skapa förutsättningar för ökad och säker cykling. Utskottet konstaterar att Trafikverket i enlighet med den nuvarande nationella transportplanen innan 2021 ska vidta följande åtgärder för att främja en ökad cykling:

- anlägga ca 50 mil ny cykelväg längs det ca 800 mil långa nationella vägnätet
- bygga en handfull gång- och cykelportar
- bygga ca 500 cykelparkeringar vid strategiska busshållplatser
- i samband med revidering av långsiktiga åtgärdsplaner föra en dialog med länsplaneupprättare om cykelfrågorna

- säkra att cykelfrågorna hanteras på ett bra sätt vid utveckling av nya vägförbindelser.

Inom ramen för den statliga infrastrukturplaneringen måste komplexa frågor hanteras. Statens satsningar på transportinfrastruktur är ett av flera medel för att utveckla transportsystemet och uppnå transportpolitikens mål. I det ligger att tillgängligheten för medborgarna och näringslivet i hela landet ska främjas, samtidigt som hänsyn ska tas till säkerhet, miljö och hälsa. Enligt vad utskottet har erfaren avser regeringen att till hösten 2016 presentera en proposition med förslag till ny ekonomisk ram och vägledning för prioriteringar inför åtgärdsplaneringen för planeringsperioden 2018–2029. Utskottet ser fram emot detta med stort intresse.

Hösten 2015 presenterade Trafikverket på regeringens uppdrag ett inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2018–2029 (Trafikverket 2015:180). I rapporten har Trafikverket identifierat ett antal övergripande utmaningar och vilka insatser som krävs för att utveckla ett effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem. I rapporten pekar Trafikverket bl.a. på att förutsättningarna för gång-, cykel- och kollektivtrafik i större städer med omnejd och mellan viktiga målpunkter ska förbättras. Trafikverket konstaterar att åtgärder i tätorter för att underlätta för kollektivtrafik, gång och cykel kan minska efterfrågan på biltransporter och på andra sätt bidra till långsiktig hållbarhet. Trafikverket pekar på att myndigheten har en viktig roll i utvecklingen av de regionala och lokala transportsystemen och att en ökad fokusering på åtgärder i tätorter för att underlätta för kollektivtrafik, gång och cykel bör inrymmas inom angivna ramar för planperioden.

Utskottet kan avslutningsvis konstatera att enligt ett tilläggsdirektiv från den 17 juli 2014 ska den s.k. Sverigeförhandlingen (N 2014:04) analysera vissa frågor för att främja cykling (dir. 2014:113). Inom ramen för den del av uppdraget som handlar om nya stambanor för höghastighetståg ska förhandlingspersonen dels analysera möjligheterna att utnyttja stambanornas servicevägar som cykelbanor, dels analysera vilka åtgärder som kan vidtas för att öka tillgängligheten för cyklister i anslutning till de stationer som etableras längs de nya stambanorna. Kopplat till åtgärder i storstäderna ska förhandlingspersonen identifiera och analysera åtgärder i infrastrukturen i Stockholms län, Västra Götalands län och Skåne län som kostnadseffektivt förbättrar tillgängligheten, framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister samt ingå överenskommelser med berörda kommuner och landsting och andra berörda aktörer i Stockholms län, Västra Götalands län samt Skåne län om sådana satsningar. Sverigeförhandlingens arbete ska vara klart i slutet på 2017. Slutrapporten till regeringen ska presenteras tillsammans med en strategi för en utbyggnad av de nya höghastighetsjärnvägarna samt åtgärder för ökad tillgänglighet och ökat bostadsbyggande i framför allt storstäderna.

När det specifikt gäller Ölandsleden kan utskottet notera att Trafikverket lämnat uppgift om att det pågår ett långt framskridet arbete med att göra

Ölandsleden till en nationell cykelled och att man från Trafikverkets sida ser positivt på att det ska vara möjligt att förverkliga denna ambition till 2018.

När det gäller ansvaret mellan olika aktörer för de nationella cykellederna vill utskottet framhålla att det vore välkommet att ansvarsfördelningen för dessa klargörs i den kommande nationella cykelstrategin.

### *Två-plus-ett-vägar och säkrare cykling i stadsmiljö*

När det gäller cykelbanor och två-plus-ett-vägar vill utskottet peka på att det i regeringens fastställelsebeslut om den nationella trafikslagsövergripande planen för transportsystemet för perioden 2014–2025 underströks att det är angeläget att Trafikverket aktivt och kontinuerligt arbetar med cykling vid planering av ny infrastruktur och att det sker tidigt i planeringsprocessen. Utskottet har i sin tidigare beredning av frågan om två-plus-ett-vägar framhållit att särskilt vid investeringar som innebär mittseparering behöver frågan uppmärksammas för att säkerställa att trafiksäkerheten och tillgängligheten för cyklisterna inte försämras (bet. 2014/15:TU5).

Utskottet kan konstatera att i samband med behov av ombyggnad ska de oskyddade trafikanternas förutsättningar och behov beaktas, och detta ansvar ligger på alla infrastrukturhållare, såväl Trafikverket som kommunerna. Utgångspunkten bör enligt utskottets mening vara att behovet av åtgärder för cyklisterna baseras på en bedömning av potential och att sådana bedömningar t.ex. kan handla om avstånd mellan tätorter, deras befolkningsmängd och viktiga målpunkter.

Utskottet välkomnar att regeringen i budgetpropositionen för 2016 aviserar att processen med den nationella strategin inbegriper ett arbete med att se på stadsmiljön när det gäller ökad och säker cykling. Utskottet delar regeringens bedömning att cykeln i hög grad är en regional och lokal fråga och att inriktningen på strategin handlar om att ge olika aktörer rätt förutsättningar för att arbeta med ökad och säker cykling.

### *Sammanfattande ställningstagande*

Mot bakgrund av vad som anförts ovan finner utskottet inga skäl att vidta särskilda initiativ med anledning av de motioner som behandlas här. Motionerna 2015/16:141 (S), 2015/16:277 (V) yrkande 3, 2015/16:350 (S), 2015/16:813 (S), 2015/16:942 (M), 2015/16:1600 (MP) yrkande 2, 2015/16:1744 (M), 2015/16:2961 (M), 2015/16:3059 (M, C, FP, KD) yrkande 34, 2015/16:3148 (KD) yrkande 30 och 2015/16:3208 (C) yrkande 6 avstyrks därför.

## Trafiksäkerhet och trafikregler för cykling

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om förändrade cykelregler. Utskottet hänvisar bl.a. till den beredning av cykelfrågor som pågår inom Regeringskansliet och den nationella cykelstrategin som regeringen avser att ta fram under 2016.

Jämför reservation 4 (M, C, L, KD).

### Bakgrund

#### *Olycksutvecklingen för cyklister*

I budgetpropositionen för 2016 (prop. 2015/16:1) redovisar regeringen att antalet allvarligt skadade, som prognostiseras utifrån akutsjukhusens rapportering i Strada, har ökat de senaste åren. Ökningen består helt av skadade cyklister, medan antalet allvarligt skadade i personbilar och andra fordon har stabiliserats.

Sveriges officiella statistik om dödade och skadade personer i vägtrafiken baseras på de olyckor som polisen får kännedom om. När det gäller antalet skadade känner polisen inte till alla, vilket bl.a. beror på att det sällan finns skäl för polisen att utreda om det skett något trafikbrott i samband med olyckan. Som ett komplement till polisstatistiken registrerar därför både polisen och sjukvården uppgifter om skador och olyckor inom hela vägtransportssystemet till Strada.

Av den officiella statistiken framgår att antalet förolyckade cyklister under 2014 uppgick till 33 personer, vilket kan jämföras med året innan när 15 cyklister omkom i trafiken. Av samtliga som omkom i trafiken under 2014 var ca 12 procent cyklister. Den vanligaste dödsolyckan för cyklister är kollision med motorfordon. Av de cyklister som omkom i trafiken under 2014 hade drygt hälften blivit påkörda av ett motorfordon. Enligt preliminära uppgifter från Transportstyrelsens olycksdatabas omkom 17 cyklister i olyckor under 2015.

På grund av större bortfall under 2013–2015 av polisens inrapportering av olyckor med svåra och lindriga personskador finns det för dessa år vissa brister i statistiken som försämrar jämförbarheten bakåt för antalet svårt och lindrigt skadade personer. Det kan ändå konstateras att cyklister är den grupp som utgör störst andel av de allvarligt skadade trafikanterna, med 44 procent. Enligt de uppgifter som finns att tillgå för 2014 blev drygt 2 200 cyklister allvarligt skadade med mer än 1 procents medicinsk invaliditet, varav drygt 260 med mer än 10 procents medicinsk invaliditet. Antalet allvarligt skadade cyklister var fler åren 2013–2014 än åren 2011–2012. För de cyklister som skadas är skador på armar, axlar och ben vanligast. Den största skillnaden mellan allvarligt och mycket allvarligt skadade cyklister handlar om huvudskador.

Fyra av tio mycket allvarligt skadade cyklister har fått huvudskador. För de allvarligt skadade cyklisterna är andelen en av tio.

I en VTI-rapport från 2013 redovisas att under åren 2007–2012 omkom 153 cyklister, och fler än 44 000 skadade sig så illa i trafiken att de uppsökte akut sjukvård. I rapporten konstaterades att ungefär 90 procent av alla olyckor där cyklister får en allvarlig skada inträffar i tätorten. Vidare framkom att åtta av tio skadades i en singelolycka medan lite drygt var tionde var i kollision med motorfordon. I rapporten redovisas att utifrån de analyser av de orsaker som bedöms ligga bakom cykelolyckorna anses en förbättrad halkbekämpning och vinterdäck till cykeln liksom användning av cykelhjälm vara de åtgärder som har störst potential att minska antalet allvarligt skadade cyklister. Till andra viktiga åtgärder hör bl.a. borttagande av lösgrus, bra barmarksunderhåll och justering av kantstenar, följt av separerade cykelbanor, säkra cykelöverfarter och att ta bort fasta föremål på och i anslutning till cykelvägen. Av rapporten framgår även att till de viktigaste insatserna för att minska antalet omkomna cyklister hör en ökad hjälmanvändning och att förhindra kollisioner med motorfordon eller att minska krockvåldet vid kollisioner. Detta kan åstadkommas genom separering, säkra cykelöverfarter, nödbroms och utvändig krockkudde på bilarna samt varningssystem i lastbilar för cyklister i den s.k. döda vinkeln.

### *Allmänt om trafiksäkerhet*

I budgetpropositionen för 2016 (prop. 2015/16:1) konstaterar regeringen att faktorer som inverkar på trafiksäkerheten för cyklister främst är hur väl infrastrukturen är anpassad för cykling vad gäller underhåll och hinder och att kommunernas arbete med underhåll av cykelbanorna är helt avgörande för möjligheterna att få ned antalet olyckor. När det gäller hur allvarlig en olycka blir pekar regeringen på att hjälmanvändning har stor betydelse främst när det gäller allvarliga skador på huvudet. Ungefär hälften av dessa hade kunnat undvikas med hjälm.

Mot bakgrund av att det finns stora och allvarliga problem med trafiksäkerheten för cyklister samtidigt som ett ökat resande med cykel är en viktig del i hållbara transporter och att ökad cykling också ger positiva effekter på folkhälsan och utvecklingen av attraktiva städer har Trafikverket tillsammans med andra myndigheter och organisationer tagit fram strategin Säkrare cykling – gemensam strategi för år 2014–2020. Den nya strategin är en del i aktörernas gemensamma arbete med Tillsammans för Nollvisionen och för en ökad cykling. Strategin syftar till att berörda aktörer ska kunna bidra effektivt till förbättrad säkerhet för cyklister, och den ska kunna vara ett stöd vid verksamhetsplaneringen hos statliga och kommunala myndigheter samt hos olika intresseorganisationer och forskarmiljöer. Strategin utgår från vad man redan i dag känner till om cyklisters bristande trafiksäkerhet samtidigt som det konstateras att det redan nu går att se ett behov av att inom överskådlig tid ta fram en ny version. En ny version bör då beakta utvecklingstrender för den

framtida cyklingen och baseras på ny kunskap om vad som påverkar säkerhetsnivån för cyklisterna.

### *Trafikregler*

Trafikförordningen (1998:1276) innehåller bestämmelser som i olika utsträckning rör cyklande och förhållandet till andra trafikantgrupper eller olika trafikområden. Den har följande rubriker:

- Allmänna bestämmelser (1 kap.)
- Bestämmelser för alla trafikanter (2 kap.)
- Bestämmelser för trafik med fordon (3 kap.)
- Bestämmelser för trafik med cykel och moped (6 kap.)
- Bestämmelser för gående på väg (7 kap.)
- Bestämmelser för trafik på gågata och i gångfartsområde (8 kap.)
- Lokala trafikföreskrifter m.m. (10 kap.)
- Ansvarsbestämmelser (14 kap.).

Enligt kapitlet om lokala trafikföreskrifter m.m. (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 fall när en viss väg ska vara gågata eller gångfartsområde, en viss plats ska vara cykelöverfart, förbud mot trafik med fordon, förbud mot eller påbud att svänga eller köra i en viss riktning, avvikelser från de bestämmelser om hastighet eller begränsning till en lägre hastighet än vad som följer av de bestämmelser som det hänvisas till – förutsatt att detta är motiverat av hänsyn till trafiksäkerheten, framkomligheten eller miljön.

### **Motionerna**

Catarina Bråkenhielm (S) pekar i motion 2015/16:312 på att cykelolyckorna ökar i antal. Olyckornas konsekvenser har varit ett dolt problem som gjort att cyklisternas säkerhet har varit lågt prioriterad. De huvudskador cyklisterna får i olyckor leder betydligt oftare än andra skador till livslånga problem. Av alla de cykelolyckor med huvudskador som registrerades på landets sjukhus hade ca 2 000 kunnat undvikas om cyklisten använt cykelhjälm. Motionären konstaterar att cykelhjälmen har stor betydelse för att förhindra skallskador, att alltför många skadas i onödan och att det är långt kvar till riksdagens mål 2020 om 70-procentig användning av cykelhjälm. Motionären pekar på att Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF) förordar lag på hjälm för alla och att det i dag finns en åldersgräns på 15 år i lagen för cykelhjälm. I likhet med vad som gäller för andra trafiksäkerhetsregler ska enligt motionären lagstiftningen självklart omfatta alla åldrar. I motionen efterfrågas därför en översyn av om det ska vara obligatoriskt för alla att använda cykelhjälm när de cyklar.

Karin Enström (M) pekar i motion 2015/16:422 på cykelolycksstatistik från VTI som visar att det i Sverige mellan 2007 och 2012 omkom 153 cyklister och att fler än 44 000 cyklister skadades så svårt att de behövde uppsöka akut sjukvård. Under samma period skedde minst 288 cykelolyckor relaterade till vägarbeten, och den vanligaste orsaken var kablar, slangar och rör som har fått cyklisten att cykla omkull. Vidare pekar motionären på att kraven som ställs på vägarbeten fastställs genom riktlinjer från Trafikverket och SKL och att dessa fokuserar på motoriserad trafik. Enligt VTI är dock riktlinjerna för cyklister och vägarbeten otillräckliga och otydliga. I motionen efterfrågas en översyn av riktlinjerna för vägarbeten för att ge dem ett tydligare cyklistperspektiv.

Mikael Cederbratt (M) framför i motion 2015/16:710 att cyklandet under de senaste åren har tagit fart och blivit ett vanligt transportmedel men att det samtidigt är ett farligt färdssätt. Motionären konstaterar att det vanligen saknas cykelvägar på den svenska landsbygden och att cyklister i likhet med gångtrafikanter är oskyddade. För cyklisterna gäller dock att de färdas i samma riktning som motorfordon och att de därför utsätter sig för större risker. I trafiksäkerhetsarbetet ingår en rad åtgärder; bl.a. har utbyggnaden av cykelbanor i städer och tätbebyggda områden varit påtaglig under senare år. Motionären konstaterar att man i normalfallet däremot inte har kunnat se samma utbyggnad på landsbygden. Motionären menar att trots att det så sent som 2014 sattes stort fokus på åtgärder för cykeltrafik i länsplanerna kvarstår problemet med säkerheten för cyklister. För att öka säkerheten för cyklister på landsvägar eller andra platser där det saknas ändamålsenliga cykelvägar och högsta tillåtna hastighet är 70 kilometer i timmen eller högre efterfrågar motionären en översyn av möjligheten att tillåta cykling på vänster sida av vägen.

Rasmus Ling (MP) pekar i motion 2015/16:728 på att det sedan den 1 januari 2005 finns en regel i trafikförordningen om att den som är under 15 år och färdas med cykel måste använda cykelhjälm. Motionären menar att kritiker såg lagen som tandlös redan vid införandet och konstaterar att eftersom straffmyndighetsåldern är 15 år sammanfaller det med lagen om cykelhjälm, och därmed är det omöjligt för någon att få en påföljd för förseelsen. Enligt motionären bör barn som lär sig cykla använda hjälm och vara extra försiktiga i början. Samtidigt menar motionären att lagstiftning bör begränsa sig till regler som faktiskt är nödvändiga och att en lagstiftning om cykelhjälm inte är nödvändig. En minoritet av dem som snart ska fylla 15 år använder cykelhjälm, och motionären anser att en lagstiftning som innebär att en majoritet av barnen konsekvent bryter mot en lagstiftning riskerar att undergräva förtroendet för lag och ordning i en bredare bemärkelse och att detta i sig är skäl för att avskaffa lagen. I motionen efterfrågas följaktligen ett avskaffande av 6 kap. 4 § trafikförordningen om cykelhjälmstvång för dem som inte fyllt 15 år.

I motion 2015/16:1600 framför Stina Bergström m.fl. (MP) att framkomligheten skulle öka om cyklister tilläts köra mot enkelriktat och att detta sedan



länge tillåts i flera andra europeiska länder. Motionärerna hänvisar till den statliga cyklingsutredningen som menar att detta i praktiken redan är möjligt även i Sverige genom att kommunerna byter ut skylten om enkelriktat mot skylten för motortrafik förbjuden. Ett bättre och enklare sätt skulle dock enligt motionärerna vara att lagstifta om att det är tillåtet för cyklister att cykla där det finns en mindre skylt, ”gäller inte cyklister”, uppsatt på befintliga skyltar om enkelriktat. I motionen efterfrågas ett förslag för att möjliggöra cykeltrafik i motsatt riktning på enkelriktade gator (yrkande 4).

Stina Bergström m.fl. (MP) pekar vidare i motion 2015/16:1600 på den s.k. zebalagen som innebär att bilar måste stanna för fotgängare vid obehövade övergångsställen vid lägre hastigheter. Motionärerna menar att det finns problem med att det råder olika uppfattningar om huruvida zebalagen omfattar även cyklister, och det råder olika väjningskulturer i olika städer. Enligt motionärerna har otydligheten ökat med den nya bestämmelsen om olika väjningsregler vid ”cykelpassager” (där det är cyklister som har väjningsplikt) och cykelöverfarter (där det är bilar och andra fordon som har väjningsplikt). Olika regelverk leder enligt motionärerna till osäkerhet och fler olyckor, och de anser därför att zebalagen ska gälla även för cyklar så att bilar måste stanna även när cyklister vill följa en cykelbana som går parallellt med ett övergångsställe oavsett hur cykelbanan är utformad. Motionärerna anser att det är viktigt med en enhetlig nationell trafikregel om detta för att göra regelverket tydligt, öka trafiksäkerheten och göra det enkelt att cykla. I motionen efterfrågas att bilister ska vara skyldiga att lämna företräde för cyklister vid övergångsställen där det finns cykelbanor (yrkande 5).

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) välkomnar i kommittémotion 2015/16:3058 att regeringen efter riksdagens tillkännagivande har aviserat en kommande cykelstrategi eftersom mer cykling sänker utsläppen, minskar trängseln på vägarna och ökar folkhälsan. Motionärerna pekar på att det i bl.a. stadsmiljö finns flera förbättringar att göra för cyklister. Enligt motionärerna bör t.ex. riktlinjer arbetas fram som närmare belyser möjligheterna för cyklister att göra en högersväng vid rödlys för biltrafik samt att cykla mot enkelriktat på de vägar som är lämpliga, utan att det strider mot Wienkonventionerna. I motionen efterfrågas att man inom ramen för den kommande cykelstrategin ser över möjligheterna att göra det enklare och säkrare att cykla i stadsmiljö (yrkande 31). Motionärerna pekar vidare på nollvisionen och att ytterligare ett viktigt fokus i regeringens kommande cykelstrategi bör vara det oroande faktum att cykelolyckorna ökar. I motionen efterfrågas därför mer prioritet på forskning och statistik om cykling för att öka både användandet och säkerheten (yrkande 32).

Robert Halef m.fl. (KD) pekar i kommittémotion 2015/16:3148 på att cykeln fyller en viktig samhällsfunktion. Motionärerna anser att det är positivt att cykelns betydelse som transportmedel ökar eftersom det medför goda effekter för såväl folkhälsan och miljön som trängseln i städerna. Motionärerna konstaterar samtidigt att det är uppenbart att trafikmiljön inte i tillräckligt hög grad är anpassad för cykling och att utvecklingen med

allvarliga olyckor och dödsfall inte är gynnsam för cyklister. I motionen efterfrågas att det förebyggande arbetet för att minska antalet cykelolyckor fortsätter (yrkande 29).

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet har vid flera tillfällen berett motioner om trafikregler för cykling och om att öka trafiksäkerheten. Utskottet vill liksom tidigare framhålla att det är angeläget att olika trafikreglerande åtgärder prövas för att främja en ökad cyklist i samhället samtidigt som det är viktigt att arbetet med att öka trafiksäkerheten drivs vidare. Utskottet har tidigare även gjort bedömningen att det finns ett behov av att se över hur de regler som rör cyklingen kan bidra till målen om ökad och säker cykling (bet. 2013/14:TU10). Utskottet kan i detta sammanhang påminna om att riksdagen våren 2015 riktade ett tillkännagivande till regeringen om bl.a. att regeringen bör återkomma till riksdagen med en redogörelse för regeländringar för att främja cykeltrafik i städer (bet. 2014/15:TU5, rskr. 2014/15:123).

### *Cykelhjälm*

Utskottet kan inledningsvis konstatera att statistiken visar att många av dem som dödas eller skadas i cykeltrafiken får huvudskador. Även en till synes liten smäll mot huvudet kan innebära att den intellektuella och sociala förmågan försvagas allvarligt. Likaså kan personens uppfattnings- och rörelseförmåga drabbas. Medicinsk forskning visar att de svåra skallskador som kan uppstå vid cykelolyckor kan lindras effektivast eller stoppas helt av en cykelhjälm. Användningen av cykelhjälm minskar risken för dödliga skallskador med ca 40 procent.

När det gäller cykelhjälm användning är detta reglerat i förordning. Enligt trafikförordningen (1998:1276) 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. Barn och ungdomar under 15 år som inte använder hjälm kan stoppas av polisen men inte bötfällas. Däremot kan föräldrar eller andra personer som fyllt 15 år bötfällas om de på sin cykel skjutsar ett barn som inte har cykelhjälm. Bestämmelsen gäller sedan den 1 januari 2005.

Det nationella målet för cykelhjälm användning är att minst 70 procent av cyklisterna ska använda hjälm 2020. VTI mäter regelbundet cykelhjälm användning. I slutet av 1980-talet låg användningen på 4–5 procent. Den genomsnittliga cykelhjälm användning var ca 37 procent 2014. Cykelhjälm användning varierar dock mycket mellan olika orter i landet. Vidare framgår att det trots den relativt kraftiga uppgången är en bit kvar till att uppfylla det mål som har satts upp för cykelhjälm användning till 2020. Målsättningen att 70 procent av cyklisterna ska bära hjälm 2020 kommer inte att nås om inte utvecklingstakten blir högre.

Uppgifter från VTI visar att mellan 2013 och 2014 ökade cykelhjälm-användningen som helhet. Utskottet noterar dock att hjälmanvändningen bland vuxna var i princip oförändrad under denna period. Utskottet anser samtidigt att det är glädjande att en ökning har kunnat ses bland framför allt barn vid grundskolor, men även för barn i bostadsområden som är tio år eller yngre. Utskottet anser likväl att det är önskvärt med en ökad hjälmanvändning bland barnen. Barn upp till 10 år som cyklar i bostadsområden har en genomsnittlig hjälmanvändning på 79 procent. Hjälmanvändningen är dessutom lägre när det gäller cykelresor till och från grundskolan för barn mellan 6 och 15 år och uppgår för dessa till ca 61 procent. Det finns dock skillnader mellan olika skolstadier, och bland högstadieelever (13–15 år) använde ca 34 procent cykelhjälm till och från skolan medan motsvarande andel för barnen på låg- och mellanstadiet (6–12 år) var nästan 85 procent.

Även om cykelhjälm-användningen bland barn och ungdomar i dag inte är tillräcklig är det enligt utskottets mening viktigt att behålla reglerna om att alla som cyklar och är under 15 år ska bära cykelhjälm eftersom reglerna har ett viktigt signalvärde. Utskottet noterar att barn utan hjälm kan bli stoppade av polisen och att de även om de inte får böter kan få en tillsägelse eller att polisen kontaktar föräldrarna och upplyser dem om att barnet riskerar att skadas när hon eller han cyklar utan cykelhjälm. Utskottet konstaterar samtidigt att regelverket ger möjlighet att ge böter och att detta gäller i sådana sammanhang där vuxna skjutsar ett barn utan hjälm på cykel.

Enligt uppgift från Näringsdepartementet pågår det inte något arbete för att ändra nuvarande regler för användningen av cykelhjälm. När det gäller frågan om att utvidga kraven för cykelhjälm-användning till att omfatta alla åldrar anser utskottet att det för närvarande inte finns anledning till något sådant initiativ.

### *Företråde för cyklister vid övergångsställen där det finns cykelbana*

Regler om företråde och väjningsplikt vid övergångsställen finns i trafikförordningen (1998:1276). Enligt gällande regler är det tillåtet för cyklister att korsa en väg på ett övergångsställe, men de får bara korsa vägen om det kan ske utan fara. En cyklist som korsar en väg på ett övergångsställe har alltid väjningsplikt – både mot gående och mot fordon på vägen. Reglerna om väjningsplikt innebär att en fordonsförare i god tid ska sänka hastigheten eller stanna och att man endast får köra vidare om det kan ske utan fara eller hinder. Om en cyklist väljer att kliva av sin cykel och leda den över vägen räknas personen som gående, och då har alla fordonsförare väjningsplikt.

Utskottet kan konstatera att den 1 september 2014 bytte de då befintliga cykelöverfarterna namn till cykelpassager, och vid dessa är det cyklister som har väjningsplikt mot bilförarna. Begreppet cykelöverfart finns samtidigt kvar men har sedan den 1 september 2014 fått en ny betydelse som innebär att den nya typen av cykelöverfart ses som ett slags övergångsställe för cyklister. De nya cykelöverfarterna som cyklister kan använda för att korsa en väg har

vägmarkeringar i form av vitmålade kvadrater på vägbanan och vägmärken för cykelöverfart samt en utformning som säkrar att fordon inte förs med högre hastighet än 30 kilometer i timmen. Cyklister 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 som är ute på eller just ska färdas ut på cykelöverfarten.

### *Cykling på enkelriktade gator*

Inom ramen för den cyklingsutredning som presenterades i oktober 2012 studerades hur det befintliga systemet av lagar och regler påverkar förutsättningarna för cyklister (SOU 2012:70). I utredningen framhölls att de flesta problemen kopplade till trafikregler och cykling inte har sin grund i reglerna i sig utan bättre löses genom åtgärder i trafikmiljön. Utredaren konstaterade bl.a. att möjligheten att tillåta cykling i båda trafikriktningarna på enkelriktade gator redan finns.

Det finns således redan i dag möjligheter för kommunerna att tillåta cykeltrafik i motsatt riktning på enkelriktade gator, och enligt vad utskottet har tagit del av finns det redan ett antal kommuner som vidtagit åtgärder för detta. 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 trafiksäkerhetsaspekterna såväl som framkomlighet och parkeringsmöjligheter.

### *Cykling på vänster sida av körbanan*

I 3 kap. 7 § trafikförordningen (1998:1276) föreskrivs att vid färd på väg ska fordon föras i det körfält som är längst till höger i färdriktningen och som är avsett för fordonet. Cyklar, mopeder och fordon som är konstruerade för en hastighet av högst 40 kilometer i timmen eller som inte får föras med högre hastighet än 40 kilometer i timmen ska föras så nära den högra kanten av vägrenen eller av den bana som används som möjligt.

I Cyklingsutredningens analyser av hur det befintliga systemet av lagar och regler påverkar förutsättningarna för cyklister fokuserades bl.a. på bestämmelser som reglerar planering och utformning av trafikmiljön samt trafikreglerna för cykeltrafik. I utredningsuppdraget ingick att kartlägga förutsättningarna i det befintliga systemet samt att bedöma vilka eventuella förändringar som skulle kunna bidra till förbättrade förutsättningar för cykling och cyklister. Utredningen resulterade i ett antal bedömningar och förslag inom olika områden. Utskottet kan konstatera att det bland de förslag som utredningen presenterade inte fanns något som avser ändringar av trafikreglerna för cykling på vänster sida av vägen.

När det gäller frågan om att tillåta cykling på vänster sida av körbanan vill utskottet peka på att en bakgrund till de nuvarande reglerna är att cykeln är ett

fordon och att det därför ska framföras på höger sida. Utskottet anser att trafiksäkerheten är en högt prioriterad fråga som måste genomsyra samtliga delar av regelverken om vägtrafik. När det gäller på vilken sida ett fordon ska få framföras på vägen är detta i mycket en fråga om förutsägbarhet och att olika fordon ska göra lika i trafiken. Om trafikanterna betar sig på ett förutbestämt och relativt förutsägbart sätt främjar detta trafiksäkerheten, medan en uppluckring av reglerna kan leda till osäkerhet både hos de trafikanter som reglerna gäller och för andra trafikanter, vilket kan försämra trafiksäkerheten.

### *Riktlinjer för vägarbeten*

VTI har på Trafikverkets uppdrag gjort en kunskaps sammanställning och problembeskrivning av vägarbeten på cykelvägar, och en rapport presenterades 2014 (VTI-rapport 838). Studien visar att nio av tio cykelolyckor vid vägarbeten har inträffat i tätort och att de vanligaste orsakerna är att cyklisten cyklat omkull på:

- kablar, slangar, rör etc. på cykelvägen
- löst grus, stenar eller smuts från vägarbetet
- höga och/eller ommarkerade kanter
- större gropar, hål, diken eller andra ojämnheter.

I rapporten konstateras bl.a. att cyklisternas framkomlighet påverkas negativt av alla typer av hinder som ett vägarbete utgör, framför allt av om- och förbiledningar. Cyklisternas komfort påverkas negativt av ojämnheter och smuts som ofta förekommer i samband med vägarbeten.

Utskottet anser att det är viktigt att det vidtas kraftfulla åtgärder för att på olika sätt motverka olyckor för cyklister i trafiken. Utifrån de cykelolyckor som sker och är relaterade till vägarbeten har Trafikverket informerat om att de har inlett en intern diskussion kring behovet av ändringar i Trafikverkets interna riktlinjer för vägarbeten. Utskottet anser att det är bra att Trafikverket har valt att lägga ett tydligare fokus på cyklisternas behov vid vägarbeten och ser därför med tillförsikt på att Trafikverket kommer att se till att göra nödvändiga ändringar för att förbättra trafiksäkerheten för cyklister vid vägarbeten.

### *Sammanfattande ställningstagande*

Mot bakgrund av vad som anförts ovan finner utskottet inga skäl att ta särskilda initiativ med anledning av de motioner som behandlas här. Motionerna 2015/16:312 (S), 2015/16:422 (M), 2015/16:710 (M), 2015/16:728 (MP), 2015/16:1600 (MP) yrkandena 4 och 5, 2015/16:3058 (M) yrkandena 31 och 32 och 2015/16:3148 (KD) yrkande 29 avstyrks därför.

## Underlättande av kombinerade resor med cykel

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avstyrker motionsförslaget. Utskottet hänvisar bl.a. till att den s.k. Cyklingsutredningens förslag är under beredning.

### Gällande rätt

När det gäller frågor som rör kombinerade resor med cykel inom kollektivtrafiken finns en EU-reglering av betydelse för eventuell svensk reglering. I artikel 5 i EG-förordning 1371/2007 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.

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, 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.

### Motionen

Stina Bergström m.fl. (MP) pekar i motion 2015/16:1600 på att förutsättningarna att ta med sig cykel på tåget eller annan kollektivtrafik i dagsläget är begränsade och oförutsägbara och anser därför att kombinationen av klimatsmarta transportmedel behöver underlättas. Motionärerna menar att det inte är svårt att förstå att det inte fungerar att tillåta cyklar på bussar, tunnelbanor och spårvagnar i städerna under rusningstid men att det är svårare att förstå varför det inte ska vara tillåtet under lågtrafiken eller varför landsbygdens bussar numera sällan erbjuder den möjligheten. Vissa länstrafikbolag har dock infört möjligheten att ta med sig cykel på pendeltågen, vilket underlättar för både arbetspendlare och cykelturismen. Samtidigt har andra tågbolag tagit bort möjligheten att ta med cykeln på tåget. För att främja cyklingen och den klimatsmarta resan måste det vara enkelt att kombinera de klimatsmarta trafikslagen. I motionen efterfrågas därför en komplettering av kollektivtrafiklagen så att det blir obligatoriskt, med vissa undantag, att kräva av både upphandlad och kommersiell trafik att resenärerna ska kunna ta med sig cyklar inom kollektivtrafiken (yrkande 6).

## Utskottets ställningstagande

I uppdraget till Cyklingsutredningen (N 2010:08) ingick att analysera regler inom olika områden för att öka cyklingen och göra den säkrare. Ett av de delområden som sågs över var möjligheterna att ta med cykel på tåg och bussar. I utredningen föreslogs att regeringen skulle ge Trafikverket i uppdrag att i samråd med Transportstyrelsen ta fram en idékatalog inom området. Enligt uppgift från Näringsdepartementet är Cyklingsutredningens förslag fortfarande under beredning, men en idékatalog har ännu inte tagits fram.

Frågan om möjligheterna att kombinera cykeltrafik med kollektivtrafik har varit uppe till behandling i riksdagen vid flera tillfällen, senast våren 2015 (bet. 2014/15:TU13). Utskottet vill liksom tidigare i dessa sammanhang framhålla vikten av att cykeltrafik kan vara en del av hela resan och att detta först och främst förutsätter att det är tillåtet och möjligt att ta med cykeln på olika kollektiva färdmedel som tåg och buss. Utskottet vill samtidigt peka på de målkonflikter som ökade krav på kollektivtrafiken kan leda till och att krav på den allmännyttiga trafik som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna organiserar kan bidra till ökade kostnader för kollektivtrafiken och därmed också en dyrare kollektivtrafik för resenärerna, vilket i sin tur kan inverka negativt på människors vilja att välja kollektivtrafik. Utskottet vill liksom tidigare även peka på att det finns starka skäl att tro att det arbete som pågår med att öka och förbättra kollektivtrafiken också kommer att leda till en ökad investeringsvilja i de fordon som används av kollektivtrafikföretagen och att dessa är anpassade till olika resenärskategorier som bl.a. cykelresenärer. Utskottet är av uppfattningen att det är en lämplig ordning och att det är de regionala kollektivtrafikmyndigheterna som är mest lämpliga att göra en avvägning av vilka krav som bör ställas på den offentligt organiserade kollektivtrafiken i länet.

Mot bakgrund av att Cyklingsutredningens förslag är under beredning och av vad utskottet i övrigt har framfört anser inte utskottet att det finns skäl för riksdagen att för närvarande ta något initiativ i frågan. Därmed avstyrks motion 2015/16:1600 (MP) yrkande 6.

## Främjande åtgärder för användning av elcyklar

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen. Utskottet hänvisar bl.a. till de forskningsinsatser som pågår inom olika delar av elcykelområdet och den positiva trend som kan ses när det gäller användningen av elcyklar. När det gäller en höjning av den högsta tillåtna hastigheten för elcyklar konstaterar utskottet att hänsyn måste tas till trafiksäkerhetsaspekterna för lätta fordon vid höga farter.

Jämför reservation 5 (M, C, L, KD).

## Bakgrund

### *Elassisterad cykel*

En elassisterad cykel (elcykel) är en cykel försedd med en elmotor. Med hjälp av motorn blir cyklandet enklare och lättare. Elcykelns elmotor kopplas in när trycket på tramporna ökar, och när farten överskrider 25 kilometer i timmen (16 mph) kopplas elassistanzen från. När det gäller vad som ska klassas som en elcykel följs i Sverige EU-standardEN 15194. Enligt EN 15194 gäller att en cykel med elassistanz räknas som cykel om den är konstruerad på följande sätt:

- Elmotorn kopplas in när trycket på tramporna ökar, t.ex. för att göra det lättare att trampa i uppförsbackar och i stark motvind.
- Motorn får endast förstärka kraften från tramporna och får inte ge något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen.
- Motorns nettoeffekt får vara högst 250 watt.

Om en cykel med elassistanz avviker från ovanstående krav kommer fordonet inte längre att anses vara en cykel, utan det kommer att tillhöra något annat fordonsslag med andra krav och förutsättningar för att få brukas i trafik. Elcyklar klassas som cyklar och ska således framföras på cykelbanan. För övrigt gäller samma trafikbestämmelser för elcyklar som för vanliga cyklar (cykelhjälm, broms, signalanordning, belysning, reflexer och skjutsning).

Under de senaste tio åren har elcyklarna utvecklats från de elcyklar som lanserades för snart tio år sedan som var utrustade med tunga, och ofta otympliga, blybatterier. I dag är det litiumbatterier som gäller. Dagens elcyklar har ofta en aluminiumram och är i dag inte nämnvärt mycket tyngre än en vanlig cykel.

### *Motoriserad cykel klassificerad som moped klass II*

EU har beslutat om en ny förordning om godkännande och marknadskontroll av två- och trehjuliga fordon samt fyrhjuliga fordon. Med anledning av detta har riksdagen tidigare under hösten 2015 behandlat en proposition om godkännande och marknadskontroll av fordon (prop. 2015/16:31, bet. 2015/16:TU5, rskr. 2015/16:44). Den 1 januari 2016 införs svenska bestämmelser som gör det möjligt att typgodkänna ett fordon som är en motordriven eller motoriserad cykel, med en motoreffekt av högst 1 kilowatt och som är konstruerad med en tramp- och vevanordning och där motorn inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen. Fordonet får drivas av antingen en elmotor eller en förbränningsmotor. Den motoriserade cykeln passar inte in i definitionen av en cykel, utan klassas som en moped klass II. En sådan elcykel har en starkare motor och liknar därför mer en moped klass II. En benämning som ofta används för dessa fordon är snabbelcyklar. För att få köra det nya fordonet måste föraren ha fyllt 15 år och ha förarbevis för moped. Den nya typen av motordriven eller motoriserad cykel



väger vanligtvis mellan 25 och 30 kilo, medan en moped som traditionellt brukar klassas som moped klass II väger ca 70–80 kilo.

### **Motionerna**

Edward Riedl (M) påtalar i motion 2015/16:1693 att cykeln är ett hälsofrämjande transportmedel som i jämförelse med bilen har låga underhålls- och driftskostnader och ökar framkomligheten i tätorter. Vidare bidrar cykeln som transportmedel även till att minska människans negativa påverkan på miljö och klimat. Motionären pekar på att undersökningar visar att de som har en kortare sträcka än 15 kilometer till skolan eller arbetet oftast kan cykla utan att det tar någon extra tid jämfört med att välja bilen, och konstaterar samtidigt att en ökad användning av elcykel med största sannolikhet skulle innebära att bilen konkurreras ut på än längre pendlingsavstånd än i dag. Motionären menar att möjligheten att få fler att välja cykeln framför bilen är en central del i arbetet med att nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta. Som ett led i detta mål efterfrågar motionären därför en översyn av hur användningen och försäljningen av elcyklar kan främjas.

Edward Riedl (M) pekar vidare i motion 2015/16:1728 på att det är positivt att användningen av elcyklar går kraftigt framåt i Sverige och resten av världen eftersom elcyklar inte bidrar med några utsläpp av växthusgaser, vilket är bra för miljön. Enligt motionären finns det dock mycket som samhället kan göra för att främja användningen av elcyklar. I motionen efterfrågas en översyn av hastighetsbegränsningarna för elcyklar för att höja den högsta tillåtna hastigheten ifall detta kan göras utan försämrade säkerhet.

### **Utskottets ställningstagande**

Inledningsvis vill utskottet framhålla att det delar den uppfattning som framförs i motion 2015/16:1693 om att möjligheten att få fler att välja cykeln framför bilen är en central del i arbetet med att nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta. Utskottet vill även uppmärksamma att ur miljöhänsen genererar en elcykel ett koldioxidutsläpp om ca 6 procent av det som en miljöbil genererar.

Svenska Cykelfabrikant- och Grossistföreningen och Svensk Cykling har sedan räkenskapsåret 2010/11 följt försäljningen av elcyklar i Sverige. Även om den varierar syns en trend som visar att försäljningen av elcyklar ökar över tid och att försäljningen av elcyklar har ökat med nära 70 procent under de senaste åren. Under 2014/15 såldes ca 30 000 elcyklar i Sverige.

I Europa är Tyskland det land där det i dag säljs flest elcyklar, och branschen där räknar med att det under 2015 kommer att säljas mer än en halv miljon elcyklar i Tyskland. Sett per invånare säljs det därmed ungefär tre gånger så många elcyklar i Tyskland som i Sverige. Även i andra europeiska länder som t.ex. Belgien och Danmark ökar försäljningen av elcyklar. I detta sammanhang kan även Nederländerna nämnas där det under de senaste åren

har sålts flera hundra tusen elcyklar och där närmare var sjätte såld cykel i dag är en elcykel. Även försäljningen av motoriserade cyklar klassificerade som moped klass II, s.k. snabb-elcyklar, ökar kraftigt i vissa europeiska länder, t.ex. Schweiz och Nederländerna.

Enligt vad utskottet har fått information om görs det från statens sida i dag inte några riktade och direkta insatser för att öka försäljningen av elcyklar i Sverige. Utskottet vill dock peka på att det i Sverige liksom i andra europeiska länder görs forskningsinsatser med fokus på att öka kunskapsläget om såväl elcyklar som s.k. snabb-elcyklar. När det gäller snabb-elcyklar kan här exempelvis nämnas att i Sverige finansierar Trafikverkets skyltfond olika forskningsprojekt om cykling och elcyklar, där ett handlar om att öka förståelsen för säkerhetsrisker med snabb-elcyklar i Sverige genom att

- samla kunskap om säkerhetsrisker med snabb-elcyklar jämfört med vanliga cyklar och vanliga elcyklar
- undersöka lagstiftningen och dess tillämpning när det gäller snabb-elcyklar i Europa och enskilda europeiska länder
- samla kunskap om snabb-elcyklar, lagstiftning och säkerhet bland cykelförsäljare i Sverige
- ge råd och rekommendationer om hur vi i Sverige kan öka säkerheten för den nya typen av cykel/moped.

Utifrån den utveckling som sker med nya och snabba elcyklar ser utskottet positivt på att det forskas och samlas kunskap inom området. Enligt uppgift från Näringsdepartementet görs inte några riktade statliga insatser för just elcyklar utöver de insatser som görs generellt för att främja ett ökat cyklande. Enligt utskottets mening torde flertalet av de åtgärder som görs för att främja ett ökat cyklande ha en gynnsam inverkan på användningen av cyklar både med och utan motor.

### *Hastigheter för elcyklar*

Utskottet har även tidigare behandlat frågor om hastigheter för cyklister, senast våren 2015 (bet. 2014/15:TU5). Utskottet framhöll då att cyklister håller väldigt olika hastighet på cykelbanorna, vilket kan ha negativa effekter på både säkerheten, inte minst för gångtrafikanter, och framkomligheten. Utskottet pekade vidare på att det är viktigt att möjliggöra cykling som alternativ både för dem som vill använda cykeln som transportmedel i hög hastighet och för dem som vill cykla i lägre hastighet men även för mer utsatta cyklister såsom barn.

Enligt gällande hastighetsregler finns det ingen särskild hastighetsbegränsning för cyklister på väg, utan där gäller samma begränsning som för bilar. Det finns inte heller någon generell hastighetsbegränsning på cykelbanor. Det kan dock noteras att mopeder klass I, som får köras i max 45 kilometer i timmen, inte får framföras på cykelbanan medan mopeder klass II får framföras på cykelbanan med maxhastigheten 25 km/tim.

När det gäller frågan om höjd hastighet för elcyklar har Näringsdepartementet framfört att med beaktande av att många skadas allvarligt i singelolyckor måste hänsyn tas till trafiksäkerhetsaspekterna för lätta fordon vid höga farter. Enligt departementet pågår det dock för närvarande inte något arbete med höjning av hastigheten.

### *Sammanfattande ställningstagande*

Utskottet kan sammanfattningsvis konstatera att det sker en positiv utveckling av användningen och försäljningen av elcyklar i Sverige såväl som i andra europeiska länder. Med utgångspunkt från den positiva försäljningstrenden och de forskningsinsatser som pågår inom olika delar av elcykelområdet anser utskottet att det i dagsläget inte finns anledning att se över hur användningen och försäljningen av elcyklar kan främjas. Med beaktande av att många skadas allvarligt i singelolyckor med cykel anser utskottet också att hänsyn måste tas till trafiksäkerhetsaspekterna för lätta fordon vid höga farter. Utskottet anser därför att det i dagsläget inte heller finns anledning att ta initiativ till en översyn för att höja den högsta tillåtna hastigheten för elcyklar. Mot bakgrund av detta avstyrker utskottet motionerna 2015/16:1693 (M) och 2015/16:1728 (M).

# Reservationer

## 1. **Infrastruktur och förutsättningar för cykling, punkt 2 (M, C, L)**

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Boriana Åberg (M), Christina Örnebjär (L) och Göran Lindell (C).

### *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

2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 34 och

2015/16:3208 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 6 och

avslår motionerna

2015/16:141 av Monica Green m.fl. (S),

2015/16:277 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 3,

2015/16:350 av Anna Wallén (S),

2015/16:813 av Lena Hallengren och Krister Örnfjäder (båda S),

2015/16:942 av Erik Andersson (M),

2015/16:1600 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 2,

2015/16:1744 av Åsa Coenraads och Jessica Polfjärd (båda M),

2015/16:2961 av Jan R Andersson (M) och

2015/16:3148 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 30.

### *Ställningstagande*

Riksdagen riktade våren 2015 ett tillkännagivande till regeringen om att utforma en nationell cykelstrategi (bet. 2014/15:TU5, rskr. 2014/15:123). Cykeln måste ges en betydelsefull roll i transportsystemet och ses som ett eget transportslag.

Vi vill i sammanhanget peka på att en tredjedel av de resor som görs är kortare än fem kilometer och att cykeln därför ofta är ett bra alternativ. Vi bedömer att ett ökat cyklande ger många positiva effekter för såväl miljön och hälsan som för trängseln i våra städer, och vi anser därför att det är viktigt att öka framkomligheten med cykel.

Vi anser att det är positivt att intresset för cykeln som transportmedel har ökat och att trafiksäkerhetsarbetet går åt rätt håll. Samtidigt ser vi att antalet som skadas i cykelolyckor ökar. Vi kan därför konstatera att för att fler ska våga använda sig av cykeln måste det bli säkrare att cykla, och trafiksäkerheten för cyklister och gångtrafikanter bör lyftas fram tydligare i infrastruktur-

planeringen. Med utgångspunkt i trafiksäkerhetsskäl anser vi att trafikseparering är eftersträvansvärt och att arbetet med regelförändringar som underlättar för cykling i våra städer bör prioriteras.

För att öka cyklandet behövs fler cykelbanor som även bör kunna innefatta s.k. cykelmotorvägar som kan minska barriäreffekter från korsande spår och vägar. Det behövs även fler bra cykelleder, fler cykelfartsgator, säkra korsningar, bättre vinterunderhåll på cykelvägarna och bättre bytespunkter mellan cykel och kollektiva färdmedel. Vi anser också att cykelpendling behöver underlättas genom planerande av snabbcykelvägar i tätorter. Vi vill slutligen framhålla att det är viktigt med dialog och samarbete över kommungränser för att nå en sammanhängande infrastruktur.

Mot denna bakgrund vill vi sammanfattningsvis betona vikten av en sammanhängande och säker cykelinfrastruktur som bl.a. underlättar för arbetspendling och att förutsättningarna att via regelförändringar förbättra framkomligheten med cykel bör utredas.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

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

av Emma Wallrup (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  
2015/16:277 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 3 och  
avslår motionerna  
2015/16:141 av Monica Green m.fl. (S),  
2015/16:350 av Anna Wallén (S),  
2015/16:813 av Lena Hallengren och Krister Örnfjäder (båda S),  
2015/16:942 av Erik Andersson (M),  
2015/16:1600 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 2,  
2015/16:1744 av Åsa Coenraads och Jessica Polfjärd (båda M),  
2015/16:2961 av Jan R Andersson (M),  
2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 34,  
2015/16:3148 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 30 och  
2015/16:3208 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 6.

### *Ställningstagande*

När det gäller infrastrukturen för cykling kan jag konstatera att trots stora samhällsvinster med cykling är det dessvärre sällan den ges tillräckliga

resurser för investeringar. Med tanke på att ungefär en tiondel av de kortväga resorna görs med cykel och att satsningar på cykelvägar har stor samhällsekonomisk nytta behövs ökat fokus på cykeltrafiken. Det finns också studier som visar att fler skulle välja att cykla om samhället satsade på att förbättra framkomligheten för cyklister.

Jag kan i sammanhanget konstatera att staten har ett delat ansvar med kommunerna när det gäller att bidra till att det skapas cykelnät som knyter ihop olika kommuner, och det är därför nödvändigt att staten uppmärksammar cykeltrafikens behov när vägar anläggs.

En två-plus-ett-väg är ett exempel på mötesseparering, och det är tydligt att dessa vägar har flera fördelar ur trafiksäkerhetsperspektiv. Samtidigt innebär ofta anläggandet av sådana vägar att framkomligheten för cyklister försämras. Jag anser därför att när två-plus-ett-vägar byggs ska alltid cykeltrafikanternas framkomlighet vara lika viktig att beakta som trafiksäkerheten för bilister och att Trafikverket utifrån detta bör få ett förtydligt uppdrag om att framkomlighet med cykel ska prioriteras vid ombyggnad av vägar till två-plus-ett-vägar där det är lämpligt och finns ett behov.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

### **3. Infrastruktur och förutsättningar för cykling, punkt 2 (KD)**

av Robert Halef (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

2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 34 och

2015/16:3148 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 30 och

avslår motionerna

2015/16:141 av Monica Green m.fl. (S),

2015/16:277 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 3,

2015/16:350 av Anna Wallén (S),

2015/16:813 av Lena Hallengren och Krister Örnfjäder (båda S),

2015/16:942 av Erik Andersson (M),

2015/16:1600 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 2,

2015/16:1744 av Åsa Coenraads och Jessica Polfjärd (båda M),

2015/16:2961 av Jan R Andersson (M) och

2015/16:3208 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 6.

### *Ställningstagande*

Jag vill inledningsvis framhålla att vi i Kristdemokraterna vill öka resurserna för cykelfrämjande åtgärder under de närmaste åren jämfört med tidigare år. Jag vill också påminna om att våren 2015 riktade riksdagen ett tillkännagivande till regeringen om skapandet av en nationell cykelstrategi (bet. 2014/15:TU5, rskr. 2014/15:123). Jag anser därför att det är positivt att regeringen nu föreslår en satsning på cykelfrämjande åtgärder och ett framtagande av en nationell cykelstrategi.

Jag vill i sammanhanget peka på att en tredjedel av de resor som görs är kortare än fem kilometer och att cykeln därför ofta är ett bra alternativ. Jag bedömer att ett ökat cyklande ger många positiva effekter såväl för miljön och hälsan som för trängseln i våra städer, och jag anser därför att det är viktigt att öka framkomligheten med cykel.

Jag anser att det är positivt att intresset för cykeln som transportmedel har ökat och att trafiksäkerhetsarbetet går åt rätt håll. Dessvärre ökar samtidigt antalet som skadas i cykelolyckor. Jag kan därför konstatera att för att fler ska använda sig av cykeln måste det bli säkrare att cykla, och trafiksäkerheten för cyklister och gångtrafikanter bör lyftas fram. Kristdemokraterna vill att framkomligheten för cyklister ska prioriteras vid stadsplanering. Med utgångspunkt i trafiksäkerhetsskäl anser jag att trafikseparering är eftersträvansvärt och att arbetet med regelförändringar som underlättar för cykling i våra städer bör prioriteras.

Mot denna bakgrund vill jag sammanfattningsvis betona vikten av en sammanhängande och säker cykelinfrastruktur som bl.a. underlättar för arbetspendling.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

#### **4. Trafiksäkerhet och trafikregler för cykling, punkt 3 (M, C, L, KD)**

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Borian Åberg (M), Christina Örnebjär (L), Robert Halef (KD) och Göran Lindell (C).

### *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  
2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 31 och 32 samt  
2015/16:3148 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 29 och  
avslår motionerna

2015/16:312 av Catharina Bråkenhielm (S),  
2015/16:422 av Karin Enström (M),  
2015/16:710 av Mikael Cederbratt (M),  
2015/16:728 av Rasmus Ling (MP) och  
2015/16:1600 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 4 och 5.

### *Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis välkomna att regeringen efter det tillkännagivande som riksdagen gjorde våren 2015 har aviserat att det kommer att tas fram en nationell cykelstrategi. Vi anser att detta arbete är värdefullt eftersom mer cykling sänker utsläppen, minskar trängseln på våra vägar och ökar folkhälsan. Vi vill samtidigt framhålla att det finns flera förbättringar att göra för cyklister och att detta bl.a. gäller i stadsmiljö. I den s.k. Cyklingsutredningen som den föregående alliansregeringen tillsatte framkom att det finns olika områden där det kan behövas åtgärder för att underlätta framkomligheten och öka trafiksäkerheten för cyklister. Ett av de områden som vi anser att det behöver riktas fokus på är att det bör arbetas fram riktlinjer som närmare belyser möjligheterna för cyklister att göra en högersväng vid rödlys för biltrafik.

Även om det är glädjande att cykelns betydelse som transportmedel ökar kan vi samtidigt se att när andra trafikantkategorier drabbas av färre dödsfall och allvarliga olyckor än tidigare är utvecklingen dessvärre inte lika gynnsam för cyklister. Vi anser därför att det är viktigt att transportsystemets utformning, funktion och användning fortsätter att anpassas till målsättningen att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Strategin för säkrare cykling som har tagits fram av Trafikverket och berörda aktörer kan ses som en viktig del i arbetet för att öka trafiksäkerheten för cyklisterna. Vi anser likaså att ett viktigt fokus i den kommande cykelstrategin bör vara det oroande faktum att cykelolyckorna ökar, och för att vi ska nå nollvisionen bör det även prioriteras mer forskning och statistik om cykling för att öka både användande och säkerhet.

Vi vill avslutningsvis framhålla att det behövs ett fortsatt och kraftfullt arbete för att öka säkerheten för cyklister i trafiken och att det behövs mer av strategiskt och förebyggande arbete för att minska antalet cykelolyckor. Vi bedömer att detta ska åstadkommas med utgångspunkt från det övergripande målet som gäller för allt trafiksäkerhetsarbete och innebär att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

### **5. Främjande åtgärder för användning av elcyklar, punkt 5 (M, C, L, KD)**

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Borian Åberg (M), Christina Örnebjär (L), Robert Halef (KD) och Göran Lindell (C).



### *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 delvis motion  
2015/16:1693 av Edward Riedl (M) och  
avslår motion  
2015/16:1728 av Edward Riedl (M).

### *Ställningstagande*

Vi kan inledningsvis konstatera att cykeln på många sätt är ett oslagbart transportmedel med många positiva sidor som bl.a. hälsofrämjare och att cyklande som alternativ till bilen kan öka framkomligheten i tätorter. Att cykla minskar även människans negativa påverkan på miljö och klimat.

Undersökningar visar att de som har en kortare sträcka än 15 kilometer till skolan eller jobbet oftast kan cykla utan att det tar någon extra tid jämfört med att välja bilen. Man kan anta att en ökad användning av elcykel som transportmedel med största sannolikhet skulle innebära att bilen kan konkurreras ut på än längre pendlingsavstånd än i dag. För att öka användningen av elcyklar måste andra krav ställas än på traditionell cykling, och detta gäller framför allt att anpassningar av infrastrukturen behöver säkerställas. Vi vill i sammanhanget framhålla att i arbetet med att nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta är det av central betydelse att få fler att välja cykeln framför bilen. Med utgångspunkt från målet att Sverige 2030 ska ha nått en reduktion på 80 procent av utsläppen av växthusgaser från vägtrafiken jämfört med 2010 års nivå anser vi att det behöver ses över hur användningen av elcyklar i Sverige kan främjas.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

BILAGA 1

## Förteckning över behandlade förslag

### Motioner från allmänna motionstiden 2015/16

*2015/16:141 av Monica Green m.fl. (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bygga en cykelväg utmed E20 i samband med dess utbyggnad och tillkännager detta för regeringen.

*2015/16:277 av Emma Wallrup m.fl. (V):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att den nationella cykelstrategin bör innehålla ett nationellt mål om att öka cykelns andel av antalet personresor och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att cykeltrafikanternas framkomlighet alltid ska vara lika viktig att beakta som trafiksäkerheten för bilister vid byggande av två-plus-ett-vägar och tillkännager detta för regeringen.

*2015/16:312 av Catharina Bråkenhielm (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det bör göras en översyn av om det ska vara obligatoriskt för alla att använda cykelhjälm när man cyklar och tillkännager detta för regeringen.

*2015/16:350 av Anna Wallén (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen ta hänsyn till framkomligheten för cyklister vid planeringen av s.k. två-plus-ett-vägar och tillkännager detta för regeringen.

*2015/16:422 av Karin Enström (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över riktlinjerna för vägarbeten för att ge dem ett tydligare cyklistperspektiv och tillkännager detta för regeringen.

*2015/16:710 av Mikael Cederbratt (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om möjligheten till säkrare val för cyklister och tillkännager detta för regeringen.

*2015/16:728 av Rasmus Ling (MP):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avskaffa 4 § 6 kap. SFS 1998:1276 om cykelhjälmstvång för dem som inte fyllt 15 år, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.

*2015/16:813 av Lena Hallengren och Krister Örnfjäder (båda S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att göra Ölandsleden – från fyr till fyr till en nationell cykelled och tillkännager detta för regeringen.

*2015/16:942 av Erik Andersson (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera frågan vad gäller att anlägga en cykelstrada från Täby till Stockholm och tillkännager detta för regeringen.

*2015/16:1600 av Stina Bergström m.fl. (MP):*

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör se till att alla två-plus-ett-vägar som tidigare haft, eller som bör ha, goda cykelmöjligheter nu tillförsäkras en cykelväg eller motsvarande för att skapa en trygg och säker cykelmiljö, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med ett förslag för att möjliggöra cykeltrafik i motsatt riktning på enkelriktade gator och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bilister måste lämna företräde för cyklister vid övergångsställen där det finns cykelbana och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag om komplettering av kollektivtrafiklagen så att det blir obligatoriskt, med vissa undantag, att ställa krav på både upphandlad och kommersiell trafik att resenärerna ska kunna ta med sig cyklar på kollektivtrafiken, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.

*2015/16:1693 av Edward Riedl (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att främja användning och försäljning av elcyklar i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

*2015/16:1728 av Edward Riedl (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en översyn av hastighetsbegränsningar för elcyklar i syfte att höja den högsta tillåtna hastigheten ifall detta kan göras utan försämrad säkerhet och tillkännager detta för regeringen.

*2015/16:1744 av Åsa Coenraads och Jessica Polfjärd (båda M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att beakta en cykelbana i Trafikverkets planering på sträckningen Västerås–Köping och tillkännager detta för regeringen.

*2015/16:2961 av Jan R Andersson (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om översyn av ansvar för nationella cykelleder och tillkännager detta för regeringen.

*2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M):*

31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inom ramen för kommande cykelstrategi se över möjligheterna att förenkla och göra det säkrare att cykla i stadsmiljö och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera mer forskning och statistik vad gäller cykel för att öka både användande och säkerhet och tillkännager detta för regeringen.

*2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD):*

34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av en sammanhängande och säker cykelinfrastruktur som bl.a. underlättar för arbetspendling, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.

*2015/16:3148 av Robert Halef m.fl. (KD):*

29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta det förebyggande arbetet för att minska antalet cykelolyckor och tillkännager detta för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka resurserna för cykelfrämjande åtgärder samt framtagande av en nationell cykelstrategi och tillkännager detta för regeringen.

*2015/16:3208 av Anders Åkesson m.fl. (C):*

6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna att via regelförändringar förbättra framkomligheten med cykel och tillkännager detta för regeringen.