

# Trafikutskottets betänkande 2019/20:TU9

## Cykelfrågor

---

### Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen avslår yrkanden i motioner om olika cykel-frågor, bl.a. infrastrukturåtgärder för ökad cykling, ändringar i väglagen för anläggande av cykelvägar, regler för elsparkcyklar samt ändringar i nuvarande trafikregler för cykling. Utskottet avstyrker motionsförslagen med hänvisning till bl.a. den nationella strategi för ökad och säker cykling som regeringen har presenterat samt de regelöversyner och regeländringar som har genomförts. Utskottet hänvisar vidare till att regeringen i maj 2018 fattade beslut om en nationell plan för transportinfrastrukturen 2018–2029. I betänkandet framhåller utskottet bl.a. att det är viktigt att infrastrukturen för cykling utformas både trafiksäkert och på ett sådant sätt att fler väljer att använda cykeln i stället för andra transportmedel med större miljöpåverkan.

I betänkandet finns 22 reservationer (M, SD, C, V, KD, L).

#### *Behandlade förslag*

Ett sjuttioal yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2019/20.

# Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....	3
Redogörelse för ärendet .....	6
Ärendet och dess beredning.....	6
Bakgrund .....	6
Utskottets överväganden.....	14
Mål och insatser för ökad cykling .....	14
Infrastruktur för ökad cykling.....	18
Underlättande av kombinerade resor med cykel.....	32
Utbildning och insatser för ökad cykling bland barn och vuxna .....	35
Trafiksäkerhet och trafikregler för cykling.....	38
Säkerhetsavstånd vid omkörning av cyklister .....	52
Cykelhjälmkrav.....	54
Mobilförbud på cykel .....	55
Färgsättningen av cykelbanor.....	57
Elsparkcyklar.....	59
Reservationer .....	67
1. Mål och insatser för ökad cykling, punkt 1 (M) .....	67
2. Infrastruktur för ökad cykling, punkt 2 (M).....	68
3. Infrastruktur för ökad cykling, punkt 2 (SD).....	69
4. Infrastruktur för ökad cykling, punkt 2 (C) .....	70
5. Infrastruktur för ökad cykling, punkt 2 (V) .....	71
6. Infrastruktur för ökad cykling, punkt 2 (L).....	72
7. Underlättande av kombinerade resor med cykel, punkt 3 (V) .....	73
8. Underlättande av kombinerade resor med cykel, punkt 3 (L).....	74
9. Utbildning och insatser för ökad cykling bland barn och vuxna, punkt 4 (SD) .....	75
10. Utbildning och insatser för ökad cykling bland barn och vuxna, punkt 4 (KD) .....	76
11. Trafiksäkerhet och trafikregler för cykling, punkt 5 (M).....	76
12. Trafiksäkerhet och trafikregler för cykling, punkt 5 (SD) .....	77
13. Trafiksäkerhet och trafikregler för cykling, punkt 5 (V) .....	78
14. Trafiksäkerhet och trafikregler för cykling, punkt 5 (KD) .....	79
15. Säkerhetsavstånd vid omkörning av cyklister, punkt 6 (KD) .....	80
16. Cykelhjälmkrav, punkt 7 (SD) .....	81
17. Mobilförbud på cykel, punkt 8 (SD).....	82
18. Färgsättningen av cykelbanor, punkt 9 (SD) .....	83
19. Elsparkcyklar, punkt 10 (M).....	83
20. Elsparkcyklar, punkt 10 (SD) .....	84
21. Elsparkcyklar, punkt 10 (V) .....	85
22. Elsparkcyklar, punkt 10 (L).....	86
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag .....	88
Motioner från allmänna motionstiden 2019/20 .....	88

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. Mål och insatser för ökad cykling

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:184 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkande 2,

2019/20:1529 av Emma Berginger (MP) yrkande 2,

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 52 och

2019/20:3304 av Emma Berginger och Lorentz Tovatt (båda MP) yrkande 1.

*Reservation 1 (M)*

## 2. Infrastruktur för ökad cykling

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:184 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkandena 1, 3–8 och 11,

2019/20:195 av Rickard Nordin (C) yrkande 1,

2019/20:397 av Per Lodenius (C),

2019/20:471 av Magnus Manhammar (S),

2019/20:868 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 1 och 2,

2019/20:1530 av Emma Berginger och Lorentz Tovatt (båda MP) yrkandena 1–5,

2019/20:1741 av Alireza Akhondi m.fl. (C),

2019/20:1947 av Ulrika Jörgensen (M),

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkandena 51 och 53 i denna del,

2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 17 i denna del,

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 14 och

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 26.

*Reservation 2 (M)*

*Reservation 3 (SD)*

*Reservation 4 (C)*

*Reservation 5 (V)*

*Reservation 6 (L)*

## 3. Underlättande av kombinerade resor med cykel

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:184 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkandena 14 och 15,

2019/20:868 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 6 och

2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 17 i denna del.

*Reservation 7 (V)*

*Reservation 8 (L)*

#### **4. Utbildning och insatser för ökad cykling bland barn och vuxna**

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:184 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkande 12,

2019/20:1531 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkande 1,

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 67 och

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 27.

*Reservation 9 (SD)*

*Reservation 10 (KD)*

#### **5. Trafiksäkerhet och trafikregler för cykling**

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:120 av Jörgen Grubb (SD),

2019/20:184 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkandena 9 och 10.1,

2019/20:195 av Rickard Nordin (C) yrkandena 2 och 4,

2019/20:868 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 4,

2019/20:1053 av Rikard Larsson (S),

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 53 i denna del,

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 66,

2019/20:3304 av Emma Berginger och Lorentz Tovatt (båda MP) yrkandena 2, 3, 6 och 7 samt

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 28.

*Reservation 11 (M)*

*Reservation 12 (SD)*

*Reservation 13 (V)*

*Reservation 14 (KD)*

#### **6. Säkerhetsavstånd vid omkörning av cyklister**

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 69 och

2019/20:3304 av Emma Berginger och Lorentz Tovatt (båda MP) yrkande 5.

*Reservation 15 (KD)*

#### **7. Cykelhjälmkrav**

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:1135 av Yasmine Bladelius (S) och

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 29.

*Reservation 16 (SD)*

#### **8. Mobilförbud på cykel**

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:2394 av Karin Enström (M) yrkandena 1 och 2 samt

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 30.

*Reservation 17 (SD)*

## 9. Färgsättningen av cykelbanor

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:195 av Rickard Nordin (C) yrkande 3 och

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 31.

*Reservation 18 (SD)*

## 10. Elsparkcyklar

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:184 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkande 16,

2019/20:293 av Robert Halef (KD) yrkandena 1–3,

2019/20:845 av Dag Larsson (S),

2019/20:868 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 11,

2019/20:1429 av Åsa Lindestam (S),

2019/20:1527 av Emma Berginger (MP) yrkandena 2–4,

2019/20:1778 av Alireza Akhondi m.fl. (C),

2019/20:2412 av Sofia Westergren (M),

2019/20:2483 av Hans Rothenberg (M),

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 26,

2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 18 och

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 32.

*Reservation 19 (M)*

*Reservation 20 (SD)*

*Reservation 21 (V)*

*Reservation 22 (L)*

Stockholm den 26 mars 2020

På trafikutskottets vägnar

*Jens Holm*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Jens Holm (V), Anna-Caren Säterberg (S), Maria Stockhaus (M), Jimmy Ståhl (SD), Monika Lövgren (SD), Hampus Hagman (KD), Mats Green (M), Josefin Malmqvist (M), Magdalena Schröder (M), Christer Nylander (L), Solveig Zander (C), Anna Johansson (S), Fredrik Lundh Sammeli (S), Lawen Redar (S), Rikard Larsson (S), Carina Ståhl Herrstedt (SD) och Karolina Skog (MP).

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet 74 motionsyrkanden från allmänna motions-tiden 2019/20.

I samband med beredningen av detta ärende bjöd utskottet in företrädare för Cykelfrämjandet, Svenska Cykelstäder och Svensk Cykling till sitt sammanträde den 18 februari 2020 för att få information om aktuella frågor inom cykelområdet.

I sammanhanget kan nämnas att utskottet under våren 2020 även behandlar frågor som i vissa delar berör cykling i betänkandena Infrastrukturfrågor (bet. 2019/20:TU7) och Trafiksäkerhet (bet. 2019/20:TU14).

## 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.

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 näringslivs-utveckling (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 hösten 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 cykel och kollektivtrafik bör förbättras. 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 i syfte 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).

I utredningen konstaterades bl.a. att cyklingens intressen i huvudsak kan tillgodoses inom ramen för gällande lagstiftning och planeringsprocesser och att det inte främst är regeländringar som krävs utan incitament för att lagstiftningen och planeringsprocesserna ska tillämpas på ett sådant sätt att cyklingen beaktas. Utredaren menade också att det behövs ytterligare ekonomiska satsningar på cykling och en ökad politisk prioritering av cyklingsfrågan nationellt, regionalt och lokalt. Utredaren underströk att ökad tillgänglighet och framkomlighet och ökad säkerhet och trygghet för cyklister är avgörande för att öka cyklingen. Utredaren menade att för detta krävs det att cykling ses som ett eget transportsätt inom trafikslaget väg men att det liksom övriga transportsätt hanteras utifrån sina egna förutsättningar. När det gäller trafikregler av betydelse för cykling konstaterade utredaren att de flesta problemen inte har sin grund i reglerna i sig och därför löses bättre genom åtgärder i trafikmiljön. När det gäller cykelparkeringar framhöll utredaren att ett arbete med att skapa en samlad policy för cykelparkeringar vid större kollektivtrafiknoder bör påbörjas. Utredaren menade även att det behöver tas fram utvecklingsplaner för driftsinsatser och att ansvaret för varje objekt behöver fastställas. Mot bakgrund av Cyklingsutredningens förslag beslutade regeringen om flera förordningsändringar för att förbättra förutsättningarna för cykling och dessa trädde i kraft hösten 2014.

## **Den nationella cykelstrategin**

Regeringen presenterade den 28 april 2017 en nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling. I förordet till strategin anges att den nationella cykelstrategin är den första i sitt slag och har som övergripande syfte att främja en ökad och säker cykling. Vidare anges att strategin ger uttryck för regeringens ambitioner inom cykling med inriktning på att hjälpa berörda aktörer att ta sitt ansvar. Strategin ska fungera som en plattform för det fortsatta gemensamma arbetet och ska både följas upp och vidareutvecklas. I förordet anges vidare att det fortsatta arbetet och förverkligandet av strategin utgår från dagens ansvarsfördelning och att det därför är beroende av berörda aktörers vilja och förmåga att bidra. De verktyg som regeringen främst har till sitt förfogande i strategin är regler, anslag, myndighetsstyrning samt forskning och utveckling. Strategin innehåller beskrivningar av nuläge och utmaningar samt prioriterade insatsområden som är särskilt viktiga i arbetet för ökad och säker cykling.

De fem insatsområdena är som följer:

- Lyft cykeltrafikens roll i samhällsplaneringen.

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

### *Lyft cykeltrafikens roll i samhällsplaneringen*

Regeringen framhåller att cykeln har fått en större betydelse i samhällsplaneringen men kan ges ännu högre prioritet. Det bör finnas potential att föra över bilresor till cykel, främst inom och nära tätorter. Planeringen av städer och tätorter har enligt regeringen stor påverkan på rörelsemönster och val av transportmedel. Vidare framhålls att transportsystemet behöver utvecklas i samspel med andra samhällsfunktioner så att det skapas goda förutsättningar för tillgänglighet samt effektiva resor och transporter där cykel ingår som ett viktigt alternativ. Regeringen uppmuntrar cykelvänliga kommuner och vill bidra till att sprida goda exempel från kommuner som framgångsrikt lyckats lyfta cykling i samhällsplaneringen. Regeringen pekar i strategin på att den har tagit initiativ till stadsmiljöavtal för att främja hållbara stadsmiljöer och att stöd kan sökas för bl.a. investeringar i anläggningar för cykeltrafik.

### *Öka fokus på grupper av cyklister*

I strategin konstateras att det behövs mer kunskap om och ökat fokus både på befintliga och potentiella grupper av cyklister och på vilka effekter olika åtgärder har för cykling. Det fortsatta arbetet bör enligt regeringen förstärka positiva trender inom cykling och få fler att börja cykla.

Strategin är även inriktad på att förbättra förutsättningarna för ökad fysisk aktivitet bland barn och unga genom ökat cyklande. Cykling kan enligt regeringen ha en positiv inverkan på tillgänglighet till arbete, studier och fritidsaktiviteter. Regeringen bedömer vidare att nyanlända och andra grupper bland utrikes födda kan ha behov av att lära sig att cykla och av att få ökade kunskaper om trafikregler och lämpliga beteenden i olika trafiksituationer. Ett sätt att påverka val av transportmedel är enligt regeringen att informera om cyklingens fördelar. Regeringen pekar också på att det fortsatta arbetet bör inriktas på att ta fram en nulägesbild av befintliga turist- och rekreationsleder, öka kunskapen om vad som utmärker framgångsrika cykelleder samt ta fram förslag till hur området kan utvecklas.

### *Främja en mer funktionell och användarvänlig infrastruktur*

I strategin pekar regeringen på att den ser ett behov av att utveckla cykelvägnätet och att detta handlar om såväl att förbättra befintlig infrastruktur som att skapa nya cykelförbindelser. För att cykeln ska vara ett attraktivt transportmedel är det enligt regeringen viktigt att cykelvägnätet hänger samman lokalt och regionalt och att det är kopplat till målpunkter i samhället. Regeringen framhåller att förbättringar i driften och underhållet av cykelvägnätet har betydelse för att fler ska cykla och för att öka trafiksäkerheten. Cykel-



infrastrukturen behöver enligt regeringen också klara av en större mångfald av cyklistar, och regeringen vill därför se demonstrationsprojekt som syftar till ökad och säkrare cykling. Regeringen avser att pröva möjligheten att genom en ändring i trafikförordningen låta kommunerna inrätta särskilda cykelgator. Regeringen menar också att det bör utredas om det under vissa förutsättningar är möjligt att medge undantag från reglerna om stopplik vid röd signal när fordonet gör en högersväng, vilket skulle gälla samtliga fordonsslag. Vidare anser regeringen att cyklingen behöver göras smidigare, säkrare och mer attraktiv, och för dessa ändamål kan det behövas nya innovativa lösningar i form av t.ex. ny ytbeläggning, mer anpassade cykelparkeringar och nya ITS-lösningar (intelligenta transportlösningar) för cykel. Enligt regeringen behövs ett ökat helhetsperspektiv och ibland helt nya lösningar.

### *Främja en säker cykeltrafik*

I strategin framhålls att det behöver bli säkrare att cykla för att cykeln ska bli mer attraktiv som transportmedel. Utformningen och underhållet av infrastrukturen ska enligt regeringen anpassas efter cyklisternas behov. Regeringen pekar på att underhållet har stor betydelse för säkerheten eftersom en stor del av de allvarliga cykelolyckorna beror på halka eller ojämnheter i vägbanan. I miljöer där bilister och cyklistar delar utrymme är det enligt regeringen viktigt att bilarnas hastighet så långt som möjligt anpassas så att kollisioner inte leder till dödsfall eller allvarliga skador. Regeringen pekar på att den därför i september 2016 gav Trafikanalys ett uppdrag som innefattar att utreda såväl de finansiella som de legala förutsättningarna för och konsekvenserna av en sänkt bashastighet i tätort. Även vikten av säkrare fordon samt bättre skydd och information lyfts upp.

### *Utveckla statistik och forskning*

I strategin konstateras att forskning och ny kunskap är avgörande i det fortsatta arbetet med ökad och säker cykling. Cyklandets koppling till folkhälsan bör enligt regeringen även i fortsättningen vara ett prioriterat utvecklingsområde. Regeringen framhåller att den ser positivt på att effektsamband tas fram, uppdateras och sprids. Regeringen uttalar att den avser att förbättra förutsättningarna för uppföljning av cyklandet och att den också avser att se närmare på de behov som finns inom cykelforskningen, bl.a. när det gäller hur den kan samordnas på ett bättre sätt.

### *Genomförande och uppföljning*

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

## Översyn av regler med betydelse för cykling

Parallellt med regeringens arbete med en nationell cykelstrategi gjordes en översyn av regler med betydelse för cykling. Övervägandena presenterades våren 2017 i departementspromemorian Cykelregler (N2017/03102/TIF).

I promemorian konstateras att ett ökat resande och transporter med cykel är viktiga faktorer för att åstadkomma ett hållbart transportsystem. Förutsättningarna för att välja cykel som transportsätt ska förbättras samtidigt som tillförlitligheten, tryggheten och bekvämligheten för cyklister ökas. I promemorian framhålls vikten av att det finns en god infrastruktur att cykla på och att trafikmiljön bör planeras och utformas på ett sådant sätt att trafikanter naturligt uppträder på det sätt som är avsett. För detta krävs att trafikmiljön stöder de trafikregler som finns. I promemorian konstateras vidare att trafikanter inte är någon enhetlig grupp och att det finns en mängd olika skäl till att man befinner sig i trafiken, något som i sin tur innebär att det är en mängd olika intressen som ska samsas och att det ständigt uppstår nya situationer i trafiken.

Promemorian om cykelregler togs fram mot bakgrund av de två tillkännagivanden som riksdagen riktade till regeringen våren 2015 i syfte att främja cykling (bet. 2014/15:TU5, rskr. 2014/15:123). I promemorian understryks att det är viktigt att stimulera långsiktigt hållbara transportlösningar, särskilt inom kollektivtrafik, gångtrafik och cykeltrafik. Vidare framhålls att åtgärder inom cykeltrafik kan bidra till att nå flera samhällsmål, såsom att minska resandets miljöpåverkan, minska trängseln i tätorter och bidra till en bättre folkhälsa.

Utifrån översynen har ett antal regeländringar därefter genomförts som avser följande:

- vägmarkering för cykelbox
- förenklad markering av cykelpassage och cykelöverfart
- lokaliseringsmärken för gång- och cykelhänvisning
- gående på gång- och cykelbana
- markering av övergångsställe på cykelbana.

## Myndigheter och organisationer m.m.

### *Myndigheter m.m.*

I enlighet med sin myndighetinstruktion ska Trafikverket 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. samla 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. Utifrån synen på cykeln som en viktig del av ett fungerande transportsystem tillhör det Trafikverkets uppgifter att skapa förutsättningar för ökad och säker cykling.

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

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. Myndigheten genomför även uppföljningar av bl.a. cyklandets utveckling i Sverige. Trafikanalys ska även kontinuerligt följa Trafikverkets arbete med att utveckla modeller för samhällsekonomiska analyser.

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) fick vid årsskiftet 2017/18 i uppdrag av regeringen att vara administrativ värd för Sveriges nya nationella kunskapscentrum för forskning och utbildning om cykling. Cykelcentrum invigdes i mars 2018. Satsningen uppgår till 5 miljoner kronor per år under perioden 2018–2021, och VTI ska rapportera uppdraget till Infrastrukturdepartementet (tidigare Näringsdepartementet) senast den 31 oktober varje år. Som administrativ värd ska VTI tillsammans med bl.a. andra forskare, intresseorganisationer, myndigheter och infrastrukturhållare utveckla cyklingens roll i Sverige. Cykelcentrum ska arbeta för att öka det tvärvetenskapliga samarbetet och knyta forskningen närmare till de problem som kommuner och andra aktörer har i sin strävan att göra det enklare och säkrare att cykla. I Cykelcentrums uppgifter ingår även att säkra en långsiktig kunskapsuppbyggnad inom cykelområdet, t.ex. genom att etablera doktorandprogram, verka för att kunskapen förmedlas inom högre utbildning samt anordna utbildningar för verksamma i branschen. Till Cykelcentrums uppgifter hör även att samla och sprida kunskap, genom bl.a. kunskaps-sammanställningar, webbportaler och seminarier.

### *Sveriges kommuner och regioner*

Sveriges Kommuner och Regioner (SKR, tidigare Sveriges Kommuner och Landsting, SKL) arbetar med att förbättra förutsättningarna för att cyklister ska kunna cykla på ett säkert och smidigt sätt. SKR arrangerar konferenser och seminarier, bevakar cykelfrågor på nationell nivå samt sprider goda exempel och kunskap i form av handböcker, rapporter och skrifter. SKR har även regeringens uppdrag att samla och sprida goda exempel på insatser som bidrar

till ökat cyklande. SKR har gjort en översyn av de handböcker och andra skrifter som finns att tillgå för kommuner som behöver stöd i cykelfrågor. Syftet med översynen har varit att ge dels en samlad bild av vad som finns skrivet, dels vägledning om vilka delar av cykelområdet som bör prioriteras i framtida projekt.

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

### *Cykelorganisationer*

I Sverige finns det flera cykelorganisationer. Svensk Cykling är en paraplyorganisation som arbetar med information och opinionsbildning om cykling. Syftet är att öka cyklandet i Sverige och att förbättra förutsättningarna för cykling i ett bredare perspektiv. I Svensk Cykling ingår organisationerna Cykelbranschen, Cykelfrämjandet, Naturskyddsföreningen, Svenska Cykelförbundet (SCF), Svenska Cykelstäder och Vätternrundan.

Cykelfrämjandet är en intresseorganisation för cyklister i Sverige och jobbar för en bättre cykelmiljö i Sverige, bl.a. genom att driva olika projekt, erbjuda cykelutbildningar eller påverka politiker och trafikplanerare. 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 bl.a. med trafik- och infrastrukturfrågor, kampanjer och aktiviteter, cykelturism och cykelturer.

Svenska Cykelförbundet (SCF) bildades 1900 och är ett av landets äldsta specialidrottsförbund. SCF består av 20 distriktsförbund och ca 485 föreningar. SCF är anslutet till Internationella cykelförbundet, Europeiska cykelförbundet, Nordiska cykelförbundet, Riksidrottsförbundet och Sveriges olympiska kommitté.

Cykelbranschen hette tidigare FoG (Svenska Cykelfabrikant- och Grossistföreningen) och har funnits sedan 1907. Cykelbranschen består av landets ledande varumärken inom cykel när det gäller både försäljning och tillverkning. Cykelbranschen strävar efter att cykeln ska få en högre status, bl.a. genom arbetet med europeiska cykelstandarder. Föreningen anser att Sverige framför allt behöver fler cykelbanor till och i städerna så att cykeln får sin rättmätiga plats.

Svenska Cykelstäder är en förening som bildades i maj 2015 och består av kommuner, regioner och organisationer. Ordinarie medlemmar är 31 svenska kommuner och fyra regioner. Föreningen stöds även av sju associerade medlemmar. Svenska Cykelstäder har som målsättning att öka andelen cykelresor, förbättra förutsättningarna för att cykla och höja cyklingens status bland de aktörer som är aktiva inom transportsektorn på kommunal, regional och nationell nivå. Föreningen fungerar som en plattform för opinionsarbete, kunskapsutbyte och samverkan mellan dess medlemmar och bedriver även ett nära samarbete med cykelorganisationer som bl.a. Svensk Cykling och Cykelfrämjandet.

### *Nationella cykelrådet*

Nationella cykelrådet är ett samverkansforum för det nationella arbetet för en ökad och säker cykling som leds av Trafikverket. Utöver Trafikverket ingår även Boverket, Cykelfrämjandet, Naturvårdsverket, Svensk Cykling, SKR, Transportstyrelsen, Region Sörmland, Folkhälsomyndigheten, Göteborgs stad, Linköpings kommun och VTI. Sedan våren 2014 tar det nationella cykelrådet fram nationella cykelbokslut. Syftet med de nationella cykelboksluten är att följa upp och redovisa cyklandet utveckling i Sverige kopplat till de transportpolitiska målen. Det senaste nationella cykelbokslutet avser 2018 (Trafikverket 2019:104).

# Utskottets överväganden

## Mål och insatser för ökad cykling

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om målsättningar, om en konkret handlingsplan för ökat cyklande och om uppdrag för ökad mobilitet. Utskottet hänvisar bl.a. till den nationella cykelstrategi som regeringen har presenterat med inriktning på ökad och säker cykling. Utskottet välkomnar att regeringen har vidtagit ett antal åtgärder för att främja utvecklingen inom området och ser positivt på regeringens uppdrag till Trafikanalys att formulera möjliga målsättningar för ökad cykling på nationell nivå.

Jämför reservation 1 (M).

### 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 regeringens preciseringar 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.

### Motionerna

Ola Johansson och Peter Helander (båda C) föreslår i motion 2019/20:184 yrkande 2 att det sätts ett dubbleringsmål till 2030 för antalet resor som görs med cykel. Motionärerna pekar på att Sverige till skillnad från många andra länder t.ex. saknar ett nationellt cykelmål.

Emma Berginger (MP) föreslår i motion 2019/20:1529 yrkande 2 att Trafikverket ska få i uppdrag att arbeta för en ökad aktiv mobilitet. Enligt motionären kan folkhälsan förbättras och en rad olika sjukdomar förebyggas genom åtgärder för en ökad aktiv mobilitet, såsom transporter med gång och cykel.

Jessika Roswall m.fl. (M) framför i kommittémotion 2019/20:2597 yrkande 52 att regeringen bör ta fram en konkret handlingsplan under innevarande mandatperiod för att öka cyklandet i hela landet. För att fler ska våga använda sig av cykeln måste det bli säkrare att cykla och bättre framkomlighet. En nationell handlingsplan bör enligt motionärerna vara utformad i dialog med regioner, kommuner och branschen.

Emma Berginger och Lorentz Tovatt (båda MP) föreslår i motion 2019/20:3304 yrkande 1 ett nationellt mål för ökad cykling. Motionärerna pekar på att det i dagsläget saknas ett sådant mål. För att åtgärder och resurser ska kunna inriktas på att öka cykeltrafiken behövs det enligt motionärerna ett konkret nationellt mål för hur mycket cykeltrafiken ska öka. Motionärerna anser att målet kan vara differentierat utifrån geografiska och demografiska förutsättningar och ska ligga till grund för Trafikverkets och andra berörda myndigheters arbete med transportinfrastruktur i Sverige.

## Utskottets ställningstagande

### *Åtgärder för ökad cykling*

När det gäller frågan om att utarbeta en handlingsplan eller utarbeta uppdrag för ökat cyklande i hela landet vill utskottet inledningsvis framhålla att det är mycket positivt att regeringen i april 2017 presenterade en nationell cykelstrategi med det uttalade syftet att främja en ökad och säker cykling. I den nationella cykelstrategin lyfter regeringen fram fem insatsområden som särskilt viktiga i arbetet för ökad och säker cykling. Enligt regeringen kommer utvecklingen inom dessa att följas så att regeringen och övriga relevanta aktörer kan fortsätta att arbeta och säkerställa att arbetet leder i önskvärd riktning. De fem insatsområdena är som följer:

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

Regeringen anger i den nationella cykelstrategin att den avser att vidta åtgärder som stöttar den rekommenderade riktningen i strategin samt att följa det fortsatta arbetet, vilket utskottet välkomnar.

Utskottet ser även positivt på att regeringen i anslutning till den nationella cykelstrategin har gett VTI i uppdrag att under perioden 2018–2021 leda Cykelcentrum, som är ett nationellt kunskapscentrum för cykel. VTI kommer som en del i detta att fungera som administrativ värd och leda arbetet med att samla forskning och utbildning inom cykling. Satsningen uppgår till 5 miljoner kronor per år under perioden 2018–2021, och VTI ska årligen rapportera uppdraget till Infrastrukturdepartementet senast den 31 oktober. Cykelcentrum invigdes i mars 2018.

Vidare ser utskottet positivt på Trafikverkets uppgift att leda det nationella cykelrådet, som är ett samverkansforum för det nationella arbetet för en ökad och säker cykling och där även Boverket, Cykelfrämjandet, Naturvårdsverket, Svensk Cykling, SKR, Transportstyrelsen, Region Sörmland, Linköpings kommun och VTI ingår. Sedan våren 2014 tar det nationella cykelrådet fram nationella cykelboks slut med syftet att följa upp och redovisa cykelandets utveckling i Sverige kopplat till de transportpolitiska målen.

Utskottet välkomnar även vad regeringen framhöll i budgetpropositionen för 2020 om att en ökad och säker cykling kan bidra till att minska resandets miljöpåverkan och trängseln i tätorter samt bidra till en bättre folkhälsa (prop. 2019/20:1 utg.omr. 22). Regeringen betonade samtidigt att det fortsatta arbetet för ökad och säker cykling är beroende av berörda aktörers vilja och förmåga att bidra. Utskottet delar denna uppfattning och ser samtidigt positivt på att regeringen har avsatt särskilda medel för att främja ökad cykling och att det inom ramen för de insatsområden som lyftes upp i cykelstrategin har beslutats om ett antal uppdrag till myndigheter som har återrapporterats. Enligt regeringen är inriktningen för det fortsatta arbetet att fortsätta att genomföra strategin samt att följa upp och utvärdera de insatser som redan gjorts.

### *Mål*

När det gäller frågan om mål för ökad cykling vill utskottet framhålla att regeringen i den nationella cykelstrategin pekar på ett antal politiska mål med betydelse för en ökad och säker cykling. Regeringen pekar bl.a. på det övergripande målet för transportpolitiken som riksdagen har beslutat om och som anger att en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet ska säkerställas samt att riksdagen därutöver har beslutat om ett funktionsmål och ett hänsynsmål (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU4, rskr. 2008/09:257 och prop. 2013/14:1, bet. 2013/14:TU1, rskr. 2013/14:131). De båda målen har konkretiserats av regeringen i form av preciseringar inom ett antal prioriterade områden, och en av preciseringarna för funktionsmålet är att förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras. I enlighet med vad trafikutskottet tidigare har efterfrågat har regeringen förtydligat sin syn på förhållandet mellan funktionsmålet och hänsynsmålet. I budgetpropositionen för 2020 konstaterar regeringen att transportsystemet ska utvecklas mot det övergripande transportpolitiska målet (prop. 2017/18:1 utg.omr. 22, bet. 2017/18:TU1). Funktions- och hänsynsmålen är jämbördiga. Regeringen anger vidare att den bedömer att funktionsmålet i huvudsak behöver utvecklas inom ramen för hänsynsmålet för att det övergripande transportpolitiska målet ska kunna nås. Utskottet välkomnar detta.

Utskottet vill vidare påminna om det uppdrag som Trafikanalys fick i april 2017 i vilket det bl.a. ingick att formulera möjliga målsättningar för ökad cykling på nationell nivå, att analysera bl.a. fördelar och nackdelar med att sätta mål för ökad cykling samt att redogöra för vilka konsekvenserna skulle bli om de mätmetoder, främjandeåtgärder och mål som Trafikanalys rekommenderar fastställs. Trafikanalys presenterade i januari 2018 rapporten *Cykeltrafik – mätmetoder och nationella mål (2018:1)*. I rapporten pekar Trafikanalys på att en ökad och säker cykling kan bidra till många viktiga samhällsmål som bl.a. folkhälsa, miljö, tillgänglighet och sysselsättning samt att det på regional och kommunal nivå förekommer målsättningar som anknyter till alla de nationella mål som cykling har potential att bidra till.



Trafikanalys framhåller att en ökad cykling inte är ett mål i sin egen rätt utan ett instrument eller medel för att nå andra mål. I utformningen av politik och åtgärder för att uppnå en ökad cykling måste det alltid vara de verkliga, i sig eftersträvansvärda, målen som sätts i fokus. Trafikanalys menar att den dagliga cyklingen i tätorter är den cykling som har störst potential att bidra till många andra mål, och att om ett etappmål för ökad cykling ska fastställas är det lämpligt att målet tar sikte på den delen av cyklingen. Mot denna bakgrund föreslår Trafikanalys ett möjligt nationellt mål om ökad cykling som framhåller att den ökade cyklingen ska bidra till andra målsättningar, och att detta mål kompletteras med ett särskilt etappmål som gäller ökad cykling i tätorter.

Utskottet vill i sammanhanget även peka på att regeringen i april 2018 beslutade om ett nytt etappmål i miljömålssystemet inriktat på att begränsa utsläpp från vägtrafik i större tätorter. Målet är att andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent 2025, uttryckt i personkilometer, i riktning mot att på sikt fördubbla andelen för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Regeringen gav i augusti 2018 Trafikanalys i uppdrag att följa upp det beslutade etappmålet och att utifrån de skilda förutsättningar som råder i kommunerna, t.ex. befolkningstäthet eller befolkningstäthet, föreslå indikativa målnivåer för kommuner med olika förutsättningar (N2018/04588/TS). Trafikanalys redovisade uppdraget i april 2019 (rapport 2019:7). I rapporten bedömer Trafikanalys att det finns anledning att föreslå fyra indikativa målnivåer för olika kommungrupper eller sammanslagningar av kommungrupper. Trafikanalys pekar på att det finns olika förutsättningar i varje kommungrupp som gör att det är stora skillnader mellan högsta och lägsta andel gång-, cykel- och kollektivtrafik. Enligt Trafikanalys ska de indikativa mål som föreslås motsvara mål för medelvärdet som ska uppnås inom respektive kommungrupp och ska inte ses som ett normativt värde som varje enskild kommun i gruppen bör eftersträva. Enligt Trafikanalys kommer det i varje kommungrupp att finnas både kommuner som når över det indikativa målet och kommuner som inte alls når målet. Indikativa mål kan enligt Trafikanalys vara en utgångspunkt för en lokal process att fastställa ett mål som är relevant för den enskilda kommunen.

### *Sammanfattande ställningstagande*

Utskottet konstaterar sammanfattningsvis att den nationella cykelstrategi som regeringen har presenterat har en ökad och säker cykling som inriktning och välkomnar att regeringen har vidtagit ett antal åtgärder för att främja utvecklingen inom området. Utskottet har tidigare uppmärksammat att det vore välkommet med en ytterligare precisering av målen och understrukit vikten av mål och uppföljning för ökad och säker cykling. Enligt utskottets mening är det därför mycket positivt att Trafikanalys har genomfört ett uppdrag med särskilt fokus på detta. Mot bakgrund av vad som här har anförts finner utskottet inte att det finns anledning att ta något initiativ på området och

avstyrker därmed motionerna 2019/20:184 (C) yrkande 2, 2019/20:1529 (MP) yrkande 2, 2019/20:2597 (M) yrkande 52 och 2019/20:3304 (MP) yrkande 1.

## Infrastruktur för ökad cykling

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om olika åtgärder i transportinfrastrukturen. Utskottet hänvisar bl.a. till den nationella plan för transportinfrastrukturen 2018–2029 som regeringen beslutade om i maj 2018. Utskottet framhåller samtidigt att det är viktigt att infrastrukturen för cykling utformas på ett sådant sätt att resvägarna och därmed restiderna med cykel så långt som möjligt upplevs som ett fullgott alternativ till andra transporter som har en större miljöpåverkan och att fler därför väljer att använda cykeln som transportmedel.

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

### Bakgrund

#### *Planeringsprocessen för transportinfrastruktur*

Beslut om vilka transportinfrastrukturåtgärder 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 och planering av genomförande av åtgärder på kort och medellång sikt.

Enligt modellen bör infrastrukturplaneringens långsiktiga inriktning 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. regionen.

I vilken takt åtgärder i den nationella planen ska få genomföras beslutas årligen. Baserat på förslag från Trafikverket fattar regeringen ett beslut om vilka åtgärder som får byggstartas de tre närmast följande åren (år 1–3) och ett

beslut om vilka åtgärder som bör förberedas för byggstart de tre därpå följande åren. 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 det finns nödvändiga avgöranden enligt tillämpliga regelverk 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 är väghållare som även andra väghållare kan använda sig av. 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 om i den nationella planen och länsplanerna blir genomförda. Kommunerna ansvarar för åtgärder längs kommunala vägar och gator.

### *Den nationella planen för transportsystemet 2018–2029*

Trafikverket remitterade den 31 augusti 2017 ett förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029 till ett antal remissinstanser som gavs möjlighet att senast den 30 november 2017 lämna synpunkter på förslaget till Näringsdepartementet.

I förslaget till nationell plan för transportsystemet 2018–2029 pekade Trafikverket på att säkerheten för cyklister är oacceptabelt låg och riskerar att försämrats. Den största andelen allvarligt skadade i trafikolyckor är cyklister, och denna grupp har inte minskat de senaste åren. Tvärtom visar analyser att om cykeltrafiken ökar kommer det att leda till ett ökat antal omkomna och allvarligt skadade cyklister, om inte motåtgärder sätts in. Trafikverket konstaterade vidare att bristerna i cyklisters säkerhet i hög grad är kopplade till brister i infrastrukturens utformning och skötsel, samtidigt som det även finns säkerhetsbrister i cykeln som fordon, beteenden och användningen av cykelhjälm.

Trafikverket pekade på att prioriteringar inom ramen för den nationella planen tillsammans med länsplanerna har stor påverkan på möjligheten till säker cykling längs statlig infrastruktur, genom bl.a. investeringsåtgärder och underhållsåtgärder. Trafikverket uttalade även att den nationella planen dessutom kan bidra med statlig medfinansiering till åtgärder på det kommunala vägnätet genom stadsmiljöavtal. Mycket av cyklandet sker utanför det statliga vägnätet, vilket enligt Trafikverket innebär att samordning med andra aktörers, främst kommunernas, insatser är av stor betydelse.

I förslaget till nationell plan för perioden föreslog Trafikverket att ca 1,5 miljarder kronor satsas på cykelvägar längs nationella vägar inom ramen för trimnings- och miljöåtgärder, framför allt cykelvägar som förbättrar möjligheten till arbetspendling i större tätortsregioner. Vidare framhölls att cykling många gånger är kombinerat med en kollektivtrafikresa och att förslaget därför också innehåller åtgärder som förbättrar möjligheterna att parkera cyklar vid viktiga bytespunkter, framför allt vid busshållplatser längs infartsleder till större tätorter.

I den nationella planen ingår vidare satsningar på trafiksäkerhetshöjande åtgärder som gång- och cykelpassager och portar. Målsättningen är att vidta åtgärder där potentialen för en ökad och säker cykling är störst. Det innebär satsningar i första hand inom eller mellan ett fyrtiotal större tätorter som skapar sammanhängande säkra stråk främst för pendling till arbete och studier. Planförslaget innehåller också investeringar som innefattar cykelåtgärder.

Under planperioden föreslås även en satsning på förbättrat underhåll av cykelvägar längs nationella och regionala vägnät som används frekvent året om. I förslaget till nationell plan framhålls att behovet av förbättringar främst gäller vintertid eftersom tillgängligheten behöver förbättras året om.

I förslaget till nationell plan redogörs för vad planförslaget försöker lösa med utgångspunkt från konstaterade tillstånd och brister i förhållande till de transportpolitiska målen. I en samlad måluppfyllelsebedömning konstateras att en av de allvarigaste bristerna när det gäller funktionsmålet är ett stort behov av mer sammanhängande cykelvägnät med god underhållsstandard. Samtidigt konstateras att prioriteringar i den nationella planen har måttlig till stor påverkan, beroende på hur åtgärderna genomförs i samverkan med andra aktörers åtgärder, då den största delen cykelvägar ligger på regional och kommunal infrastruktur.

Regeringen fattade den 31 maj 2018 beslut om en nationell plan för transportinfrastrukturen 2018–2029 (Fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029, beslut om byggstartar 2018–2020, beslut om förberedelse för byggstartar 2021–2023 samt fastställelse av definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2018–2029). Regeringen fattade beslut om en skrivelse till riksdagen med anledning av den fastställda planen den 14 juni 2018 (skr. 2017/18:278). Skrivelsen behandlades därefter av trafikutskottet under våren 2019 (bet. 2018/19:TU5).

## **Motionerna**

Ola Johansson och Peter Helander (båda C) föreslår i motion 2019/20:184 yrkande 1 att Trafikverket i sitt regleringsbrev får ett uttalat krav att göra cykling till ett eget trafikslag. Om cykling upptas som ett trafikslag vid sidan av vägtrafiken och inte som i dag ett trafiksätt inom detsamma bör det enligt motionärerna kunna medföra att cyklingen ges ett utrymme i den nationella pott för infrastrukturinvesteringar som det fattas beslut om.

I samma motion efterfrågas även riktlinjer till kommunerna från Boverket för att Sveriges städer ska utformas med en högre prioritet för cykeltrafiken (yrkande 3). Motionärerna menar att sådana riktlinjer behövs för att beakta bostädernas placering i förhållande till bl.a. skolor, arbetsplatser, handel och restauranger.

Motionärerna anser vidare att en nationell handbok för utformning av cykelparkeringar bör tas fram (yrkande 4). Motionärerna pekar på att cyklar är olika och att det är stor skillnad på om en cykel ska parkeras för ett snabbt besök i en affär eller vara parkerad en hel dag vid en station. Kommunerna ska enligt motionärerna därför arbeta efter tydliga normer och riktlinjer för cykelparkeringar så att Sveriges cyklister får cykelparkeringar som håller måttet.

I samma motion framhålls även behovet av infrastruktur (yrkande 5). Enligt motionärerna saknas det infrastruktur för att ta till vara den potential som finns i att fler väljer cykeln som transportmedel, och det behöver därför byggas hållbara livsmiljöer som i högre utsträckning möjliggör för enskilda att välja klimatvänliga transportsätt. Om infrastrukturen i högre utsträckning vore anpassad för cykelpendling skulle enligt motionärerna fler välja att cykla.

Motionärerna föreslår i samma motion en nationell cykelplan som utgår från att det byggs cykelbanor längs med det nationella vägnätet (yrkande 6). Motionärerna anser att detta behövs för att det inte ska vara som i dag då det i många fall bara finns möjlighet att cykla i vägrenen.

I samma motion föreslås en ändring i väglagen som gör det möjligt att förlägga cykelvägar på andra platser än längs det ordinarie vägnätet (yrkande 7). Motionärerna pekar på att Trafikverket enligt lag inte får bygga friliggande cykelvägar där det inte finns ett funktionellt samband med en statlig allmän väg. Exempelvis kan inte en nationell plan eller länsplan finansiera bygge eller drift av en gång- och cykelväg som går genom en skog eller längs en järnväg där det inte finns en väg. Enligt motionärerna kan detta leda till att vägar inte byggs eller att de får omvägar beroende på minskade möjligheter till markåtkomst när en markägare säger nej. Motionärerna anser att väglagen i dag är omodern. Gång- och cykelväg borde enligt motionärerna likställas med bilväg i stället för att som i dag räknas som tillbehör till väg.

Motionärerna anför i samma motion att planen också bör hantera de saknade länkar som uppstått i och med anläggandet av de s.k. två-plus-ett-vägarna med vajer (yrkande 8). Motionärerna anser att dessa omöjliggör säker cykeltrafik längs många sträckningar där alternativa cykelvägar saknas.

Motionärerna påtalar vidare i samma motion behovet av väl belysta cykelbanor och andra trygghetsskapande åtgärder som underlättar cykling året runt (yrkande 11). Motionärerna anser att bra cykelbanor behöver vara tillräckligt breda för att möjliggöra omkörning samt väl belysta så att hinder och korsningar syns väl. Säkra cykelbanor innebär enligt motionärerna också att de är väl underhållna och inte har sprickor, hål, kanter eller utstickande vegetation.

Rickard Nordin (C) påtalar i motion 2019/20:195 yrkande 1 behovet av hänsyn till samtliga trafikslag när vägar byggs. Motionären pekar på att många vägar i Sverige har behov av underhållsåtgärder och förbättringar, bl.a. för att förverkliga nollvisionen. I det pågående arbetet för att minska antalet bilolyckor är det vanligt att göra om vägar till mötesfria vägar med två-plus-ettsträckning med räfflor i vägbanan. Motionären pekar på att detta ibland tyvärr också för med sig att cyklister, elcyklister och mopedister trängs undan då de inte vågar köra längs med vägen längre. Enligt motionären krävs här ett helhetstänk och en annan syn från planerande myndigheter så att inte cyklister, elcyklister och mopedister får försämrade förutsättningar. Enligt motionären är det viktigt att skapa utrymme för alla och att inte bara ha bilisterna i åtanke när vägar underhålls och förbättras. Motionären anser att det därför är av största vikt att regeringen ger i uppdrag till de myndigheter och beslutande församlingar som ansvarar för vägar och deras byggande att se till samtliga trafikslag.

Per Lodenius (C) pekar i motion 2019/20:397 på möjligheten till fler cykelvägar. Sett till både miljö och hälsa är cykeln ett färdmedel som kan användas mer än i dag för t.ex. arbetspendling vid inte alltför långa avstånd eller för att ta sig till fritidssysslor eller skola. Motionären menar att detta gäller även på landsbygden. Enligt motionären behöver det dock vidtas åtgärder för att detta ska kunna ske på ett bättre och säkrare sätt då det vid många, ofta vältrafikerade, statliga vägar ännu saknas säkert utrymme för cyklister. Enligt motionären behöver därför fler cykelvägar projekteras och byggas utefter de statliga vägarna, inte minst runt omkring och i närheten av mindre och medelstora orter.

Magnus Manhammar (S) efterfrågar i motion 2019/20:471 en översyn i infrastrukturplaneringen av förutsättningarna för att en större andel av alla bilvägar i Sverige på sikt ska ha cykelbanor. Motionären pekar på att det i den nationella cykelstrategin bl.a. föreslås att cykeln ska kunna ges högre prioritet i samhällsplaneringen än bilar, särskilt i tätort. Fler cykelvägar på landsbygden och i städerna ger enligt motionären både en friskare befolkning och en miljövänligare trafik. Enligt motionären bör regeringen därför få i uppdrag att utreda möjligheterna att planera för cykelbanor utmed alla större vägbyggen från början och att bygga till cykelbanor på de vägar där sådana saknas. Motionären pekar vidare på att det är viktigt att möjligheten att cykla inte tas bort när nya, mer trafiksäkra vägar byggs, t.ex. när landsvägar byggs om till två-plus-ett-vägar. Dessa vägar bör få tydligt avgränsade cykelbanor så att vägarna även blir tillgängliga för cyklister. Motionären framhåller även betydelsen av utbyggda och nya cykelvägar för turismen.

Jens Holm m.fl. (V) anför i kommittémotion 2019/20:868 yrkande 1 att regeringen bör återkomma med förslag på ändring i väglagen för att stärka cyklingens status i infrastrukturplaneringen och möjliggöra byggande av gång- och cykelvägar utan krav på allmän samfärdsel eller funktionellt samband med statlig väg. Enligt motionärerna är ett hinder för ökad cykling myndigheternas tolkning av väglagen och anläggningslagen som innebär att

cykelleder inte får byggas om de inte ligger i närheten av och har ett funktionellt samband med en statlig väg för allmän samfärdsel. Att bygga separata cykelvägar som inte är i anslutning till bilväg har enligt motionärerna tolkats stå i strid med principen om allmän samfärdsel eller funktionellt samband med bilväg, och det finns därför stort behov av att tydliggöra lagstiftningen så att gång- och cykelvägar ska kunna byggas separat. När cykelvägar inte definieras som allmän väg skapas enligt motionärerna också problem med ägandeskapet av den färdiga cykelvägen och otydlighet om vem som ansvarar för drift och underhåll av den färdiga cykelvägen. Motionärerna anser att väglagen bör ändras genom att begreppet funktionellt samband omtolkas så att det tydliggörs att gång- och cykelvägar kan byggas oavsett koppling till väg för allmän samfärdsel samt att ansvaret för drift och underhåll av färdiga gång- och cykelvägar ska tydliggöras.

Motionärerna framhåller vidare i samma motion att cykeltrafikanternas framkomlighet alltid ska vara lika viktig att beakta som trafiksäkerheten för bilister vid byggande av två-plus-ett-vägar (yrkande 2). Motionärerna pekar på att staten och kommunerna har ett delat ansvar för att bidra till att det skapas cykelnät som knyter ihop kommuner. Trafikverket behöver enligt motionärerna en tydligare gränsdragning för när investeringar ska göras i cykelinfrastruktur vid två-plus-ett-vägarnas utbyggnad. Dessa vägar har ett flertal fördelar men innebär ofta försämrade framkomlighet för cyklister. Enligt motionärerna behöver därför riktlinjerna till Trafikverket göras tydligare för när insatser ska göras för att åtgärda saknade cykellänkar i och med anläggande av två-plus-ett-väg.

Emma Berginger och Lorentz Tovatt (båda MP) föreslår i motion 2019/20:1530 yrkande 1 en statlig satsning på cykelleder och cykelturism. Motionärerna anser att det behövs en satsning på cykelleder för att ta till vara Sveriges cykelturismpotential. Enligt motionärerna räcker det inte med marknadsföring. Det behövs även en god cykelinfrastruktur för att stärka Sverige som ett mål för cykelturister.

Motionärerna framhåller vidare i samma motion behovet av ett nationellt stomvägnät för cykel (yrkande 2). Enligt motionärerna finns det en stor potential att skapa bättre förutsättningar för cykelturism och cykling på landsbygd genom att bygga ut ett nationellt stomvägnät av sammanhängande cykelleder.

Motionärerna önskar vidare att tillräckliga avsättningar till cykelinfrastruktur säkerställs i länstransportplanerna (yrkande 3). Motionärerna pekar på att regionala cykelvägar huvudsakligen finansieras via länstransportplanerna för regional infrastruktur. Enligt motionärerna visar samtidigt erfarenheten även från ambitiösa regioner att det trots satsningar och ökade avsättningar till cykelinfrastruktur saknas tillräckliga medel för att bygga ut cykelinfrastrukturen i tillfredsställande omfattning. Motionärerna menar därför att regeringen i kommande nationell plan för transportinfrastruktur behöver säkerställa att regionerna avsätter tillräckliga resurser för utbyggnad av regionala cykelvägar.

Motionärerna framhåller också i samma motion behovet av att säkerställa cykeltillgänglighet i samband med om- och utbyggnad av s.k. två-plus-ettvägar (yrkande 4). Motionärerna pekar på att cykeltillgängligheten på landsbygden och mellan tätorter har försämrats på senare år då satsningar på s.k. två-plus-ettvägar har genomförts och att det efter ombyggnader inte längre är möjligt för cyklister att nyttja vägen. Enligt motionärerna behöver Trafikverket framöver säkerställa cykeltrafikens framkomlighet i samband med ombyggnad av bilvägar och därutöver återställa framkomligheten för cyklister vid redan genomförda ombyggnadsprojekt.

I samma motion föreslås vidare att väglagen ändras för att säkerställa markåtkomst för cykelvägar (yrkande 5). Vid utbyggnad av cykelleder, bl.a. Kattegattleden, har enligt motionärerna problemet med markåtkomst för anläggande av cykelväg aktualiserats. Motionärerna pekar på att väglagens definition av väg och kraven på funktionellt samband och samfärdsel innebär att möjligheten att få raka och logiska cykelstråk omöjliggörs. En enskild markägare kan med anledning av detta blockera en cykelvägsutbyggnad men skulle inte kunna förhindra en utbyggnad av en vanlig väg. Enligt motionärerna hindras vidare också Trafikverket från att genomföra satsningar på cykelvägar som inte har ett funktionellt samband med deras anläggning. Motionärerna anser att dessa juridiska svårigheter har varit kända länge och behöver åtgärdas snarast.

Alireza Akhondi m.fl. (C) påpekar i motion 2019/20:1741 att det finns ett behov av att se över åtgärder vad gäller cyklar. Enligt motionärerna har cykling stor potential i Sverige. Samtidigt försvåras anläggningen av cykelstråk av skilda ambitioner i kommunerna, otillräckliga resurser och delat ansvar mellan kommunerna och Trafikverket där staten dragit tillbaka finansiering av viktiga cykelstråk. För att få verklig effekt skulle det enligt motionärerna behövas en gemensam kraftsamling och för att få till stånd en samordnad, kostnadseffektiv utbyggnad behöver staten vara beredd på medfinansiering. Enligt motionärerna behöver Trafikverket bli mer samarbetsvilligt när det gäller att anlägga cykelvägar längs både nationella vägar och länsvägar då det skapar förbättrade stråk för arbetspendling, mer levande samhällen och förbättrade möjligheter för rekreation och turism. Genom att man bygger ut nationella cykelleder runt om i Sverige kan besöksnäringen stärkas även i de mer glest befolkade delarna av landet. Det finns dock stora utmaningar i Sverige i fråga om genomförande av infrastruktur för cykling som bl.a. handlar om finansieringsproblematik och kommunal medfinansiering. Enligt motionärerna måste det statliga finansieringsansvaret för utbyggnad av cykelvägar öka, och Trafikverket bör i sitt regleringsbrev få ett uttalat krav att göra cykel till ett eget trafikslag. Väglagen borde enligt motionärerna likställa cykelväg med bilväg, så att det inte måste byggas en bilväg för att det ska gå att bygga en cykelväg. Motionärerna pekar vidare på att en nationell plan eller länsplan inte kan finansiera bygg eller drift av en gång- och cykelväg som går genom en skog eller längs en järnväg där det inte finns en väg, vilket i sin tur kan leda till att cykelvägarna inte alls byggs eller



får omvägar på grund av minskade möjligheter att få markåtkomst om en markägare säger nej.

Ulrika Jörgensen (M) betonar i motion 2019/20:1947 behovet av säkra pendlingsvägar för cyklister. Motionären pekar på att andelen som pendlar med cykel ökar i de större städerna och att satsningen på elcyklar har skapat en typ av cykelpendling samtidigt som en ny typ av cyklar har börjat säljas för transport av barn eller last fram till. Motionären pekar vidare på forskning som visar att vägunderlaget som halka, rullgrus och ojämnheter är den största orsaken till singelolyckor på cykel. Att skapa säkra pendlingsvägar för cyklar i prioriterade huvudstråk i de större städerna bidrar enligt motionären även till en bättre folkhälsa. Dessa pendlingsvägar ska vara breda nog att rymma en samtrafik av pendlingscykel, elcykel, lådcyklar och racercyklar och i möjligaste mån vara planskilda från annan motortrafik och gångtrafikanter. För att få höjd säkerhet och en ny typ av pendlingsbeteende i städerna anser motionären att dessa pendlingsvägar bör prioriteras året runt när det gäller sopning, halkbekämpning och gatuunderhåll.

Jessika Roswall m.fl. (M) vill i kommittémotion 2019/20:2597 yrkande 51 uppmantra cykling genom att prioritera sammanhängande cykelstråk och snabbcykelvägar. Motionärerna framhåller att cykeln som transportmedel har en rad fördelar, bl.a. en positiv inverkan på hälsan och att den minskar utsläppen av växthusgaser och trängseln. Motionärerna anser att det är viktigt att få fler att välja cykeln och att det finns flera förbättringar att göra för cyklister. En prioritering av sammanhängande cykelstråk och snabbcykelvägar i utbyggnaden av cykelinfrastrukturen skulle enligt motionärerna på allvar göra cykeln till ett alternativ till bilen i många av våra städer.

Motionärerna påtalar vidare behovet av att främja användningen av elcyklar genom att anpassa utformningen av infrastruktur för cykling (yrkande 53 i denna del). Enligt motionärerna väljer vissa bort cykeln på långa avstånd eftersom den upplevs som fysiskt utmanande eller för långsam. Lösningen på det är enligt motionärerna en elcykel som innebär att cyklisten kan ta sig fram bekvämt och utan nämnvärd ansträngning. En ökad användning av elcykel som transportmedel skulle enligt motionärerna med största sannolikhet innebära att fler väljer cykeln framför bilen på längre pendlingsavstånd än i dag.

Helena Gellerman m.fl. (L) föreslår i kommittémotion 2019/20:2746 yrkande 17 i denna del satsningar på fler sammanhängande regionala cykelstråk för att göra det lättare att cykla längre sträckor. Motionärerna pekar på att cyklingen ökar snabbt i Sverige då allt fler upptäcker hur smidigt det är att cykla till jobbet eller på fritiden. Att fler cyklar är enligt motionärerna bra för både miljön och folkhälsan, samtidigt som trängseln minskar i trafiken, framför allt i storstäderna. Enligt motionärerna är ett problem för många cyklister att det finns alltför många ogenomtänkta trafikmiljöer som inte främjar cyklingen och inte heller någon sammanhållen planering. Motionärerna pekar vidare på att det inte är rimligt att standarden på cykelvägen försämrats när man kommer till en kommungräns.

Anders Åkesson m.fl. (C) föreslår i kommittémotion 2019/20:3246 yrkande 14 en utredning av förutsättningarna för att via regelförändringar förbättra framkomligheten med cykel. Motionärerna vill öka framkomligheten med cykel genom att bygga fler lokala och regionala cykelbanor och s.k. cykelmotorvägar. Motionärerna anser att cykling bör få ta större del av resurserna i den nationella infrastrukturplaneringen och att det är viktigt att se över behovet av åtgärder, regelförenklingar och lagändringar som möjliggör cykling i hela landet. Motionärerna anser även att cyklisterna och gångtrafikanterna ska ges en säkrare plats i trafikplaneringen genom t.ex. cykelfartsgator och säkra korsningar och att parkeringsplatser längs gator omvandlas till cykelfält. Enligt motionärerna skulle cyklandet kunna öka betydligt med bra cykelleder, bättre vinterunderhåll på cykelvägarna och bättre bytespunkter mellan cykel och kollektiva färdmedel. En stor del av de beslut som rör cykeltrafik fattas lokalt eller regionalt, och motionärerna anser därför att den nationella nivån måste skapa förutsättningar för regionalt och kommunalt samarbete och enklare regler för uppförande av cykelinfrastruktur som cykelparkeringar.

Thomas Morell m.fl. (SD) framför i kommittémotion 2019/20:3347 yrkande 26 att cykelstråk och snabbcykelvägar bör prioriteras i utbyggnaden av cykelinfrastrukturen – detta för att uppmuntra till ökad cykling då det har positiv inverkan på hälsan samtidigt som det innebär minskad trängsel i trafiken och minskade utsläpp av växthusgaser. Motionärerna pekar samtidigt på att hänsyn till framkomlighet för biltrafik samt trafiksäkerhetsperspektivet måste beaktas. Motionärerna menar att en sådan utbyggnad på allvar skulle medverka till att göra cykeln till ett attraktivt alternativ till bilen i många av våra städer.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet kan inledningsvis konstatera att det i den sakpolitiska överenskommelse som gjordes mellan Socialdemokraterna, Centerpartiet, Liberalerna och Miljöpartiet i januari 2019 bl.a. anges att stadsmiljöavtalen ska utvecklas och effektiviseras för att bl.a. främja alternativ till bil i städerna liksom att andelen som reser med cykel ska öka.

#### *Satsningar på cykelinfrastruktur och sammanhängande cykelvägnät*

Utskottet vill i likhet med tidigare år framhålla den stora betydelsen av att infrastrukturen för cykling utformas både trafiksäkert och på ett sådant sätt att resvägarna och därmed restiderna med cykel så lång som möjligt upplevs som ett fullgott alternativ till andra transporter som har en större miljöpåverkan och att fler därför väljer att använda cykeln som transportmedel.

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

insatsområden pekades ut för det fortsatta arbetet. För det insatsområde som avser att främja en mer funktionell och användarvänlig infrastruktur understryker regeringen bl.a. att cykeln ska vara ett attraktivt transportsätt och att det är viktigt att cykelvägnätet hänger samman både lokalt och regionalt samt är kopplat till olika målpunkter i samhället. Ett sammanhängande och välskyltat cykelvägnät med så enhetlig standard som möjligt framhålls som en viktig faktor. Vidare anges att cykelvägnätet behöver utformas så att det blir både attraktivt och trafiksäkert med god framkomlighet och att det ska vara tillgängligt och lätt att använda för olika grupper av medborgare. Utskottet välkomnar den inriktning som regeringen har gett uttryck för i den nationella cykelstrategin och anser att strategin är ett viktigt verktyg i det fortsatta utvecklingsarbetet för ökad och säker cykling.

Regeringen beslutade i maj 2018 om en nationell plan för transportinfrastrukturen 2018–2029. Regeringen har därefter överlämnat skrivelsen Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029 (skr. 2017/18:278) till riksdagen. Utskottet vill framhålla att regeringen i skrivelsen tydligt redogör för att den vill främja cykling, att den nationella planen innehåller många större väginvesteringar som inkluderar åtgärder för cyklister och att det inom de s.k. trimnings- och miljöåtgärderna görs särskilda satsningar på cykelbanor och vägar utmed det allmänna vägnätet som förbättrar möjligheten till arbetspendling i större tätortsregioner. Utskottet välkomnar detta och vill peka på att satsningarna i den nationella planen innebär att Trafikverket kan genomföra åtgärder för att möjliggöra pendling med cykel inom eller mellan ett fyrtiotal större tätorter och skapa sammanhängande stråk. Vidare finns satsningar på åtgärder för att förbättra möjligheterna för barns resor med cykel samt åtgärder för ökad trafiksäkerhet i passager och överfarter i tätorter längs det nationella stamvägnätet. Inom ramen för trimnings- och miljöåtgärder satsas ca 1,5 miljarder kronor på cykelvägar längs nationella vägar. I detta ingår även åtgärder som förbättrar möjligheterna att parkera cyklar vid viktiga bytespunkter samt trafiksäkerhetshöjande åtgärder som gång- och cykelpassager och portar. Målsättningen är att genomföra åtgärder där potentialen för en ökad och säker cykling är störst. Potentialen för ökad och säker cykling ligger framför allt hos kommunerna, och förutom medel till investeringar i det nationella vägnätet omfattar planen statlig medfinansiering till cykelåtgärder i annan infrastruktur. Sådan medfinansiering till cykelvägar eller andra anläggningar för cykeltrafik i kommunerna möjliggörs inom ramen för de s.k. stadsmiljöavtalen och storstadsförhandlingarna. När det gäller drift och underhåll är inriktningen i den nationella planen att underhållet av cykelvägar som används frekvent hela året kommer att förbättras. Behovet av förbättringar gäller främst vintertid. Det finns även en ambition att höja drift- och underhållsstandarden på begränsade delar av cykelvägnätet för att bidra till ökad cykling. Enligt Trafikverket kommer satsningen att göras på de delar där det är samhällsekonomiskt lönsamt med en standardhöjning och i vissa fall i samband med andra satsningar på cykelvägar.

Utöver den nationella planen finns det även 21 länsplaner för regional transportinfrastruktur som upprättas av aktörer med regionalt utvecklingsansvar (länsplaneupprättare) i respektive län. Länsplaneupprättarna har i sin egenskap som ansvariga för att upprätta och fastställa planer för regional transportinfrastruktur (länsplaner) en central roll i arbetet med transportsystemet. Därutöver ansvarar de för att ta fram samlade strategier för att skapa hållbar regional tillväxt och utveckling. Från länsplanerna kan statlig medfinansiering av kommunala åtgärder ske, t.ex. för trafiksäkerhets- och miljöåtgärder.

Utskottet vill understryka betydelsen av de s.k. stadsmiljöavtalen som lanserades under 2015 och som syftar till att främja hållbara stadsmiljöer genom att bl.a. ge stöd till kommuner och regioner för åtgärder i städer som leder till ökad andel persontransporter med kollektivtrafik eller cykeltrafik. Åtgärder ska leda till energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser och bidra till att uppfylla miljökvalitetsmålet God bebyggd miljö. Stadsmiljöavtalen baseras på att staten medfinansierar investeringar i infrastrukturen och att kommunen genomför motprestationer i form av andra åtgärder än de som stödet avser och som bidrar till en ökad andel hållbara transporter eller ökat bostadsbyggande. Det kan t.ex. vara åtgärder för fotgängare, hastighetsanpassningar eller förändrade parkeringspolicier. Det ekonomiska utrymmet för stadsmiljöavtalen har successivt utökats sedan starten och för planperioden 2018–2029 finns nu totalt 12 miljarder kronor att tillgå. Utskottet ser i sammanhanget med tillfredsställelse på de uppgifter som Trafikverket har lämnat om att många av de ansökningar om medfinansiering inom stadsmiljöavtalen som myndigheten hittills har beviljat innehåller satsningar på cykelvägar och andra åtgärder kopplade till cykel. Utskottet vill att stadsmiljöavtalen utvecklas och effektiviseras för att bl.a. främja alternativ till bil i städerna och att andelen som reser med cykel ska öka. När det gäller storstadsåtgärder noterar utskottet att det inom ramen för den s.k. Sverige-förhandlingen finns en uttalad inriktning att öka kollektivtrafiken, förbättra tillgängligheten och öka bostadsbyggandet i storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Skåne och att det i detta även ingår cykelåtgärder. Resultatet av de genomförda storstadsförhandlingarna innebär för planperioden 2018–2029 att den statliga medfinansieringen kommer att ta i anspråk totalt ca 5,8 miljarder kronor av den nationella planen samt medel ur länsplanerna.

Utskottet välkomnar vidare de genomförda insatser som regeringen pekar på i budgetpropositionen för 2020 och som innebär att 92 kilometer nya gång- och cykelvägar byggdes under 2018, varav 73 kilometer med medel från länsplaner, liksom att 23 nya planskilda korsningar för gång och cykel byggts, varav merparten med medel från den nationella planen (prop. 2019/20:1 utg.omr. 22). Utskottet noterar även att det enligt Nationell vägdatabas (NVDB) fanns 2 802 mil statlig cykelväg i landet i slutet av 2018.

### *Snabba cykelstråk*

Med snabba cykelstråk avses längre stråk som förbinder städer, större tätorter eller olika stadsdelar med varandra där olika grupper av cyklister ska kunna ta sig fram snabbt, smidigt och bekvämt året runt.

Utskottet vill betona betydelsen av förbättrad framkomlighet för ökad cykling och kan konstatera att regeringen i den nationella cykelstrategi som presenterades våren 2017 pekar på att de snabba cykelstråken ska erbjuda god tillgänglighet, säkerhet och framkomlighet och att man kan se ökade satsningar inom området, både i lokala och i regionala sammanhang. Vidare ska de snabba cykelstråken både förbättra för dem som redan cyklar i form av kortare restid och ökad trafiksäkerhet och få fler att börja cykla.

Regeringen framhåller också att den vill främja fler pendlingsresor på cykel och pekar på att snabbcykelstråk är en åtgärd som kan ge positiva effekter för ökat arbetspendlande. Dessa är enligt regeringen särskilt viktiga på längre sträckor där restidsvinsterna kan vara stora, och det är därför angeläget att viktiga stråk för arbetspendling pekas ut och prioriteras i det fortsatta arbetet med regionala cykelplaner. Utskottet välkomnar detta liksom att det i den nationella cykelstrategin framhålls att cykelinfrastrukturen behöver klara en större mångfald av cyklister, t.ex. att fler och snabbare cyklister behöver samsas på ytor med fritidscyklister, motionärer, nya cykelfordon samt fotgängare. Utskottet delar regeringens uppfattning att det därför kan finnas behov av separering på olika delar av cykelvägnätet samt att det i de fall där separering inte är möjligt kan finnas andra lösningar.

Utskottet välkomnar även den kunskapsuppbyggnad som sker kring cykling vid Cykelcentrum vid VTI och den utvärdering av åtgärder på cykelstråk och effekter på flöden och resmönster som initierades där i maj 2019 och som kommer att pågå t.o.m. december 2023. Syftet med projektet är dels att utvärdera effekten av de förbättrings- och uppmuntransåtgärder som Region Skåne planerar att genomföra på cykelstråk under projektets gång, dels att ta fram en metod som regioner och kommuner själva kan använda för att mäta, analysera och utvärdera cykling på cykelstråk. Av projektbeskrivningen framgår att det behövs åtgärder för att öka cyklingens attraktivitet och att detta bl.a. kan göras genom att skapa sammanhållna cykelstråk där cyklisters framkomlighet prioriteras. Vidare konstateras att Region Skåne arbetar för att förbättra pendlingsstråk med cykel till de större städerna och att även många kommuner i andra delar av landet arbetar med cykelstråk.

### *Cyklistperspektiv vid mittseparering och utbyggnad av två-plus-ettvägar*

Utskottet har vid flera tidigare tillfällen behandlat motioner om två-plus-ettvägar, senast våren 2019 (bet. 2018/19:TU6). Utskottet underströk då vikten av att alltid beakta de oskyddade trafikanternas förutsättningar och behov inför ombyggnad av vägar och att detta ansvar ligger på alla infrastrukturhållare, såväl Trafikverket som kommunerna.

I Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029 framhålls att cykelinfrastrukturen har en stor påverkan på andelen cykelresor när det gäller resor till arbete, skola och affärer och att det finns stora behov av mer sammanhängande trafiksäkra vägnät, såväl inom som mellan orter. I förslaget pekar Trafikverket samtidigt på bl.a. brister i kompensation när cykeltrafik försvåras, t.ex. vid mittseparering, och att detta är ett hinder för ett ökat aktivt resande.

Utskottet välkomnar mot denna bakgrund att regeringen i skrivelsen Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029 anger att möjligheten att minska barriäreffekter och att underlätta för gång- och cykeltrafikanter i samband med möttesepareringsåtgärder bör övervägas i rese-relationer där det kan anses vara motiverat (skr. 2017/18:278).

### *Trygghetsskapande belysning*

Vägbelysningens huvudsakliga funktion är att förbättra synförhållandena i trafiken under dygnets mörka timmar, vilket kan bidra till att minska risken för mörkerolyckor samt öka tryggheten, tillgängligheten och framkomligheten. En huvudprincip är att vägbelysning ska användas där man kan förvänta sig att den fyller en funktion för trafikanterna, till en rimlig kostnad.

Trafikverket presenterade i oktober 2017 tillsammans med SKR (dåvarande SKL) rapporten Belysning där det behövs. I rapporten konstateras bl.a. att ägarförhållandena för landets belysningsanläggningar på det statliga vägnätet är komplicerade. Till viss del är det staten som genom Trafikverket äger belysning, men det finns också många sträckor där andra intressenter äger, sköter och ansvarar för belysningen. I rapporten konstateras även att det i de flesta fall är kommunerna som ansvarar för den belysning som inte är Trafikverkets samt att väghållaren generellt så långt som möjligt bör svara för alla anordningar inom vägområdet som är nödvändiga vid användandet av vägen.

När det gäller trygghet för cyklister med väl belysta cykelbanor kan utskottet peka på vad som anges i rapporten om att Trafikverket tillsammans med länsplaneupprättare och kommuner även medverkar i regionala forum och finansierar vid upprättande av regional transportplan. Inom dessa regionala forum finns möjligheter för kommunerna att påverka var belysning ska byggas längs med de statliga vägarna inom respektive region. I dessa forum ska även frågan om belysning av cykelvägar hanteras och prioriteras enligt riktlinjerna om belysning av cykelnät utanför tätort.

### *Möjlighet till markanvändning för nationella och regionala cykelleder*

Cykelvägar kan anläggas inom ramen för väglagen om de är att betrakta som väganordningar. Däremot kan en cykelled inte anläggas enligt väglagen om den helt saknar samband med allmän väg.

Utskottet påminner om att det i Cyklingsutredningen (SOU 2012:70) framhölls att det finns ett behov av att ytterligare bygga ut samt förbättra cykelvägnätet, både längs de statliga vägarna och inom samt mellan orter respektive kommuner. Trafikutskottet har även tidigare behandlat frågor relaterade till möjligheten att ta mark i anspråk för utbyggnad av nationella och regionala cykelleder, senast våren 2019 (bet. 2018/19:TU6). Utskottet vill nu liksom tidigare framhålla vikten av att infrastrukturen för cykling utformas på ett sådant sätt att resvägarna och därmed restiderna med cykel så långt som möjligt upplevs som ett fullgott alternativ till andra transporter som har en större miljöpåverkan och att fler därför väljer att använda cykeln som transportmedel.

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

Enligt uppgift från Trafikverket utreds frågan och en avrapportering planeras ske till Regeringskansliet senast i maj 2020. Utskottet ser med stort intresse fram emot att få ta del av resultatet av denna utredning.

### *Sammanfattande ställningstagande*

Mot bakgrund av bl.a. regeringens beslut i maj 2018 om den nationella planen för transportinfrastruktur 2018–2029 och de insatser som beskrivs ovan finner utskottet inga skäl att ta särskilda initiativ med anledning av de motionsförslag som behandlas här. Därmed avstyrks motionerna 2019/20:184 (C) yrkandena 1, 3–8 och 11, 2019/20:195 (C) yrkande 1, 2019/20:397 (C), 2019/20:471 (S), 2019/20:868 (V) yrkandena 1 och 2, 2019/20:1530 (MP) yrkandena 1–5, 2019/20:1741 (C), 2019/20:1947 (M), 2019/20:2597 (M) yrkandena 51 och 53 i denna del, 2019/20:2746 (L) yrkande 17 i denna del, 2019/20:3246 (C) yrkande 14 och 2019/20:3347 (SD) yrkande 26.

## Underlättande av kombinerade resor med cykel

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om möjligheten att ta med sig cykeln i kollektivtrafiken. Utskottet hänvisar bl.a. till pågående arbete inom EU samt till den inriktning som anges i den nationella cykelstrategin. Utskottet uttalar vidare att den nuvarande ordningen, där de regionala kollektivtrafikmyndigheterna gör avvägningar om vilka krav som bör ställas på den offentligt organiserade kollektivtrafiken i läget, är en lämplig ordning.

Jämför reservation 7 (V) och 8 (L).

### Gällande rätt

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (tågpassagerarförordningen) trädde i kraft 2009. Förordningens syfte är att stärka och skydda tågresenärers rättigheter i EU. Tågpassagerarförordningen innebär en harmonisering inom EU av rättigheter för tågresenärer vid såväl inrikes som internationella tågresor inom unionen. När det gäller frågor som rör kombinerade resor med cykel inom kollektivtrafiken har tågpassagerarförordningen betydelse för eventuell svensk reglering. I artikel 5 i förordningen anges att järnvägsföretagen ska ge resenärerna möjlighet att, mot extra betalning, ta med cyklar på tåget. Detta gäller förutsatt att det inte har någon negativ effekt på trafikjänsen 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 samt planer och program av betydelse för en hållbar utveckling och tillväxt. I samband med upprättandet av planerna förs även en dialog med bl.a. operatörer, kollektivtrafikföretag och övriga intressenter.

### Motionerna

Ola Johansson och Peter Helander (båda C) anser i motion 2019/20:184 yrkande 14 att möjligheten att ta med cykel ska vara ett krav vid upphandling av trafik och fordon. Motionärerna vill att detta ska gälla både i de nationella och i de lokala kollektivtrafiknäten. Därför anser motionärerna att SJ och andra organisationer som upphandlar kollektivtrafik bör ha cykel på tåg som ett krav.

Motionärerna framhåller vidare i samma motion behovet av att underlätta kombinationsresor (yrkande 15). Motionärerna anser att transportsystemet bör möjliggöra kombinationsresor med cykel och att infartsparkeringar bör göra



det möjligt att parkera bilen och fortsätta resan med cykel. Kollektivtrafik bör enligt motionärerna medge cykeltransport liksom säker och väderskyddad förvaring och parkering. Motionärerna pekar på att detta förutsätter planering, vilket är viktigt för möjligheterna att välja cykeln framför andra färdmedel. Motionärerna anser även att det i betydligt större utsträckning än i dag måste bli möjligt att reservera platser på tåg och bussar för cyklar.

Jens Holm m.fl. (V) framhåller i kommittémotion 2019/20:868 yrkande 6 att Trafikverket bör få befogenhet att ställa krav på att tågoperatörer ska använda sig av tåg som kan medföra cykel där behov finns. Motionärerna pekar på att ett miljöanpassat samhälle måste arbeta målmedvetet för att undanröja hinder för hållbara transporter. Med ett hela-resan-perspektiv skulle fler kunna välja cykeln som en del av resan till arbete och studier. För att öka möjligheterna att ta med cykeln inom kollektivtrafiken måste det enligt motionärerna bli möjligt att ställa detta krav på kommersiell trafik. I dag har Trafikverket inga befogenheter att tvinga tågoperatörer att använda sig av tåg som kan medföra cykel, och motionärerna anser att en ändring krävs inom detta område.

Helena Gellerman m.fl. (L) vill i kommittémotion 2019/20:2746 yrkande 17 i denna del göra det enklare att ta med cykeln i kollektivtrafiken. Motionärerna pekar på att ju fler som kan ta med cykeln på pendeltåget, desto fler kan låta bilen stå, vilket är något som miljön tjänar på.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis peka på vad som anges i lagen om kollektivtrafik (2010:1065) om att det är de regionala kollektivtrafikmyndigheterna som är ansvariga för kollektivtrafiken, dvs. för utbud, kvalitet och annat som är av betydelse för kollektivtrafikresenärerna.

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 möjligheten att ta med cykel på tåg och bussar. I Cyklingsutredningens betänkande Ökad och säkrare cykling (SOU 2012:70) lämnades dock inga förslag när det gäller frågan om att underlätta för resenärer att kunna ta med sig cykel i kollektivtrafiken. Däremot föreslogs att regeringen skulle ge Trafikverket i uppdrag att i samråd med Transportstyrelsen ta fram en idékatalog inom området. Utskottet konstaterar att någon sådan idékatalog ännu inte har tagits fram. Utskottet vill dock i sammanhanget peka på vad som framhålls i den nationella cykelstrategi som regeringen presenterade i april 2017 om behovet av ett tydligt integrerat hela-resan-perspektiv vid planering av ökad cykling. I cykelstrategin betonas att en resenär kan vara cyklist under en del av resan och kollektivtrafikresenär eller annan typ av resenär under andra delar av resan, vilket innebär att det behöver skapas goda förutsättningar för tillgänglighet och för effektiva resor och transporter där cykel ingår som ett viktigt alternativ. Vidare framhålls behovet av goda parkeringsmöjligheter

för cyklar vid målpunkter och att cykelnätet har god koppling till dessa. Utskottet instämmer i detta.

När frågan om möjligheterna att kombinera cykeltrafik med kollektivtrafik tidigare har behandlats i riksdagen har utskottet bl.a. pekat på den inriktning som anges i den nationella cykelstrategin och att det är lämpligt att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna gör avvägningar av vilka krav som bör ställas på den offentligt organiserade kollektivtrafiken i landet. (bet. 2018/19:TU6).

Utskottet vill vidare även peka på att EU-kommissionen i september 2017 presenterade ett förslag om ett antal ändringar i tågpassagerarförordningen där ett av ändringsförslagen rör möjligheterna att medföra cykel ombord på tåg (COM(2017) 548). I skälen till förordningsförslaget anges att järnvägsföretag bör göra det lättare att kombinera cykel- och tågresor i så hög grad som möjligt, i synnerhet genom att tillåta transport av cyklar ombord på tågen. Kommissionens ändringsförslag innebär att järnvägsföretagen ska göra det möjligt för resenärerna att ta med cyklar ombord på tågen mot rimlig ersättning om de är lätthanterliga, inte har någon negativ effekt på trafiktjänsten i fråga och om vagnarna tillåter det. Vidare ska resenärerna hålla uppsikt över sina cyklar under resan och säkerställa att inga besvär eller skador orsakas andra resenärer m.m. Tillståndet att ta med cyklar får vägras eller begränsas av säkerhetsskäl eller operativa skäl så länge resenärerna informeras om villkoren. Kommissionens förslag behandlas för närvarande inom EU-institutionerna.

När Europaparlamentets utskott för transporter och turism (TRAN) i oktober 2018 justerade sitt betänkande om kommissionens förslag föreslogs att rätten att ta med en cykel på tåget ska förstärkas ytterligare gentemot kommissionens förslag så att resenärerna ska ha rätt att ta med cyklar ombord på tåget, inbegripet på höghastighetståg, fjärrtåg, gränsöverskridande tåg och lokala tåg, samt att alla nya eller upprustade passagerartåg ska vara utrustade med en tydligt angiven plats för transport av minst åtta monterade cyklar. Vidare ska järnvägsföretag, biljettutfärdare, researrangörer och stationsförvaltare senast i samband med biljettköp informera resenärerna om villkoren för transport av cyklar på alla tåg.

Vid rådet för transport, telekommunikation och energis (TTE-rådet) möte den 2 december 2019 enades EU:s transportministrar om en allmän inriktning i fråga om den föreslagna rättsakten. Enligt rådets förslag ska resenärerna ha rätt att ta med cyklar ombord, dock med förbehåll för ett antal begränsningar. Enligt förslaget ska järnvägsföretagen få begränsa rätten att medföra cyklar av säkerhetsskäl eller operativa skäl, i synnerhet kapacitetsbegränsningar under rusningstid. Järnvägsföretag föreslås också få begränsa transporten av cyklar på grundval av deras vikt och dimensioner. Vilka villkor som gäller för transport av cyklar, inklusive uppdaterad information om kapacitetstillgången, ska enligt förslaget framgå av järnvägsföretagens officiella webbplatser. Vidare föreslås att det för tåg där det krävs obligatorisk bokning ska vara möjligt att boka transport av en cykel. Om detta trots bokning vägras utan

motiverat skäl har resenären enligt förslaget rätt till ombokning eller återbetalning. I rådets förslag anges även att medlemsstaterna ska få kräva att järnvägsföretagen utarbetar planer för hur man ska kunna öka och förbättra transporten av cyklar samt andra lösningar som uppmuntrar till kombinerad användning av järnväg och cyklar, och att de håller dessa planer uppdaterade. Utskottet noterar att interinstitutionella förhandlingar om förslaget förväntas påbörjas under våren 2020.

Utskottet finner ingen anledning att för närvarande ta något initiativ i frågan om kombinerade resor med cykel, mot bakgrund av såväl det pågående arbetet på EU-nivå som att utskottet anser att det är lämpligt att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna gör avvägningar av vilka krav som bör ställas på den offentligt organiserade kollektivtrafiken i länet liksom den inriktning som regeringen ger uttryck för i den nationella cykelstrategin. Därmed avstyrks motionerna 2019/20:184 (C) yrkandena 14 och 15, 2019/20:868 (V) yrkande 6 och 2019/20:2746 (L) yrkande 17 i denna del.

## Utbildning och insatser för ökad cykling bland barn och vuxna

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om utbildning och andra främjande insatser för ökad cykling bland barn och vuxna. Utskottet hänvisar bl.a. till olika utredningsinsatser som har genomförts och att det finns särskilt riktade insatser för ändamålet. Utskottet framhåller även att cykling är utmärkt vardagsmotion för både barn och vuxna och att det är angeläget att samhället genom olika insatser verkar för och på olika sätt främjar möjligheten att lära sig cykla och få kunskap om trafiksäkerhet.

Jämför reservation 9 (SD) och 10 (KD).

### Motionerna

Ola Johansson och Peter Helander (båda C) framhåller i motion 2019/20:184 yrkande 12 behovet av en nationell satsning på barns resor och behovet av fysisk aktivitet samt en nationell satsning på att lära vuxna cykla. Motionärerna pekar på att barns cykelresor har sjunkit dramatiskt sedan 1980-talet och att många nyanlända flyktingar som kommer till Sverige inte har lärt sig cykla i sina hemländer. Enligt motionärerna finns det därför ett stort behov av utbildning vad gäller att lära sig cykla, med cykelteknik, situationsövningar och cykellek, men också utbildning i lagar och regler. Svenska skolor behöver enligt motionärerna stöd för att få in cykling på schemat, men också för att få bukt med den situation som uppstått i och med att allt fler föräldrar väljer att skjutsa sina barn.

Emma Berginger m.fl. (MP) anser i kommittémotion 2019/20:1531 yrkande 1 att regeringen bör återkomma med förslag på åtgärder för att få fler barn och unga att cykla. Motionärerna pekar på att barn och unga cyklar allt mindre. Vidare pekar motionärerna på att fysisk aktivitet är av stor vikt för såväl fysisk som psykisk hälsa samt för att förebygga olika sjukdomar. Aktiv mobilitet är ett sätt att göra motion och rörelse till en del av vardagen och cykeln är då ett transportmedel som gör att barnen får både en större rörelsefrihet och mer fysisk aktivitet. Om barn tidigt lär sig att göra cykling till en del av sin vardag ökar enligt motionärerna sannolikheten för att de även senare i livet kommer att cykla och vara fysiskt aktiva.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) betonar i kommittémotion 2019/20:2775 yrkande 67 behovet av cykelfrämjande åtgärder. För att öka intresset och verka för ökad cykling bland personer som inte är vana att cykla anser motionärerna att det behövs satsningar på informationsspridning på olika språk via ideella organisationer. Enligt motionärerna behöver cykling främjas inte minst bland barn och ungdomar och bland nya svenskar.

Thomas Morell m.fl. (SD) framhåller i kommittémotion 2019/20:3347 yrkande 27 behovet av att utöka barns möjlighet att lära sig att cykla och få kunskap om trafiksäkerhet. Motionärerna pekar på att cykling är en utmärkt vardagsmotion för alla, inte minst för barn, men att många barn i dag inte lär sig cykla eller lär sig cykla i ett sent stadium. Om man tidigt får lära sig trafiksäkerhet och att cykla, blir medvetenheten om faror i trafiken större, vilket enligt motionärerna bör leda till färre olyckor. Att främja barns cykling och att utbilda barn i trafiksäkerhet stärker barns hälsa. Eftersom det finns föräldrar som inte kan cykla och därmed har svårt att lära sina barn anser motionärerna att samhället behöver ta ansvar i dessa fall.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet har även tidigare behandlat motionsyrkanden om att främja cyklande bland barn, ungdomar och vuxna, senast våren 2019 (bet. 2018/19:TU6). Utskottet vill nu liksom tidigare framhålla att cykling är utmärkt vardagsmotion för både barn och vuxna och att det är angeläget att samhället genom olika insatser verkar för och på olika sätt främjar att alla barn ges möjlighet att lära sig cykla och få kunskap om trafiksäkerhet.

I den nationella cykelstrategi som regeringen presenterade våren 2017 handlar ett av de fem fokusområden som pekas ut om att öka fokus på grupper av cyklister. Enligt regeringen vill den skapa bättre förutsättningar för asylsökande, nyanlända och andra utrikes födda att cykla. Regeringen anger i strategin att den bedömer att olika grupper av utrikes födda, bl.a. nyanlända, kan ha behov av att både lära sig att cykla och få ökade kunskaper om trafikregler och beteenden i olika trafiksituationer. Mot bakgrund av att Sverige har höga ambitioner i trafiksäkerhetsarbetet och ambitioner om en ökad cykling anser regeringen att detta måste följas av åtgärder för att också göra cyklingen säker. Ökade förutsättningar för cykling kan enligt regeringen

även skapa ökade möjligheter för asylsökande på asylboenden utanför tätorter att nå olika samhällstjänster. Utskottet delar den hållning som regeringen för fram i strategin, att det fortsatta arbetet bör ha fokus på att vidareutveckla utbildnings- och informationsunderlag samt att genomföra utbildningsinsatser som kan användas för att främja ökad och säker cykling bland nyanlända och andra grupper av utrikes födda.

Utskottet vill i sammanhanget även påminna om det uppdrag som regeringen gav Trafikverket i juni 2017 att ta fram ett målgruppsanpassat informations- och utbildningsmaterial för ökad och säker cykling. Trafikverket redovisade i januari 2018 regeringsuppdraget i en rapport (N2017/04203/TS). Målgrupperna för materialet har i första hand varit barn och unga samt nyanlända och andra grupper av utrikes födda. I rapporten redovisas fakta om målgrupperna, vad forskningen visar för effekter av beteendepåverkande insatser samt exempel på befintligt material och insatser. I rapporten konstateras bl.a. att det redan i dag finns åtskilligt med material och exempel på insatser som kan fungera som lärande exempel och inspirationskällor, t.ex. cykelkurser för nyanlända och instruktioner för handledare av dessa. Samtidigt uppmärksammas att det saknas utvärderingar av insatser som kan visa på vilken eller vilka åtgärder som ger störst effekt. Vidare framkommer att det inte heller finns någon tydligt utpekad samlingsplats eller kunskapsbanker för lärande exempel, beskrivningar av olika angreppssätt eller material. Enligt Trafikverkets bedömning bör material och arbetssätt kvalitetsssäkras så att aspekter på såväl trafiksäkerheten som tillgänglighet, miljö, hälsa och genus beaktas och hanteras på ett fullgott sätt. Trafikverket drar även slutsatsen att det finns en brist på kunskap om nyanländas och andra grupper av utrikes föddas förutsättningar att cykla.

Mot denna bakgrund ser utskottet positivt på det uppdrag som Trafikverket fick från regeringen 2017 att fördela 9 miljoner kronor i projektmedel till ideella organisationer för informations- och utbildningsinsatser som främjar ökad och säker cykling. Av den redovisning som Trafikverket har gjort av hur medlen har fördelats framgår att de målgrupper som prioriterats för utbildnings- och informationsinsatser inom ökad och säker cykling är barn och unga, nyanlända och andra grupper av utrikes födda. Utskottet noterar att Trafikverket för ändamålet har beviljat projektmedel till Cykelfrämjandet, Friluftsförbundet, Föreningen Resurscentrum för kvinnor i Malmö, MHF Stockholm och NTF. Därutöver vill utskottet även påminna om Cykelcentrum vid VTI som invigdes våren 2018 och som har en viktig roll i arbetet med att öka det tvärvetenskapliga samarbetet och knyta forskningen närmare de problem som kommuner och andra aktörer har i sin strävan att göra det enklare och säkrare att cykla.

Med anledning av de insatser som gjorts finner utskottet inte anledning att för närvarande ta något ytterligare initiativ i frågan och avstyrker därmed motionerna 2019/20:184 (C) yrkande 12, 2019/20:1531 (MP) yrkande 1, 2019/20:2775 (KD) yrkande 67 och 2019/20:3347 (SD) yrkande 27.

## Trafiksäkerhet och trafikregler för cykling

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om ändrade cykelregler. Utskottet hänvisar bl.a. till den nationella cykelstrategin för ökad och säker cykling och de regelöversyner och regeländringar som har gjorts när det gäller cykling.

Jämför reservation 11 (M), 12 (SD), 13 (V) och 14 (KD).

### Bakgrund

#### *Olycksfallsutvecklingen för cyklisterna*

Enligt den officiella statistik som Trafikanalys presenterar årligen om vägtrafikskador omkom totalt 324 personer i vägtrafiken under 2018, vilket kan jämföras med att 270 omkom under 2017. Av de 324 som omkom under 2018 var 23 cyklisterna, vilket kan jämföras med 26 under 2017. Av de 23 cyklisterna som omkom under 2018 dog 14 i kollisioner med motorfordon. Enligt den officiella statistik som Trafikanalys redovisar om antalet svårt skadade personer i polisrapporterade vägtrafikolyckor uppgick antalet svårt skadade personer som färdades med cykel till 237 under 2018, vilket kan jämföras med 204 personer under 2017. Den officiella vägtrafikskadestatistiken för 2019 kommer att presenteras av Trafikanalys den 22 april 2020.

I Trafikverkets rapport *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2018 – Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålet 2020* redovisas att cyklisterna och bilisterna fortfarande står för ca 80 procent av alla allvarligt skadade i trafiken. Samtidigt konstateras att medan antalet allvarligt skadade bilisterna fortsätter att minska har antalet skadade cyklisterna däremot inte förbättrats i någon högre utsträckning. I rapporten konstateras att antalet skadade cyklisterna därmed fortfarande uppgår till ca 2 000 personer per år.

VTI har i en rapport som publicerades i april 2017 om omkomna cyklisterna i Sverige 2005–2015 analyserat omständigheter och skador vid olyckor och lämnat förslag på förbättringar av säkerheten. I rapporten konstateras att cykling är en del av det hållbara transportsystemet, och det finns planer för att utöka denna grupp i transportsystemet i Sverige, Europa och globalt. Förbättringar av säkerheten för denna trafikantgrupp är därför av stor betydelse. Syftet med studien har varit att identifiera mönster bland dödligt skadade cyklisterna i Sverige, för att kunna föreslå allmänna säkerhetsförbättringar eller förbättringar som riktar sig till särskilda grupper av cyklisterna eller särskilda trafikförhållanden. I studien har sammanlagt 271 dödsfall identifierats och analyserats, och majoriteten av olyckorna inträffade under perioden vår–höst. Två tredjedelar av de undersökta dödsfallen var män, och i åldrarna över 40 år var det dubbelt så många män som kvinnor bland dödsfallen. I studien framkommer bl.a. att den största gruppen av dödsfall konstaterades vara av olyckstypen Motorfordon med platstypen Korsning i tätbebyggt område, följt

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

### *Trafikregler*

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

Trafikförordningen innehåller bestämmelser som i olika utsträckning rör cyklande och förhållandet till andra trafikantgrupper eller olika trafikområden. Dessa återfinns under 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 om en viss väg ska vara gågata eller gångfartsområde eller en viss

plats ska vara cykelöverfart, förbud mot trafik med fordon, förbud mot eller påbud att svänga eller köra i en viss riktning eller avvikelser från de bestämmelser 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 och miljön.

Något förenklat kan det sägas att det finns två typer av trafikregler. Den ena typen är regler som exakt anger hur man ska bete sig, t.ex. att man ska stanna för rött ljus, medan den andra typen anger beteenden i olika situationer, t.ex. att man får byta körfält endast om man kan göra det utan att hindra andra vägtrafikanter. När det gäller den första typen av regler kan man enkelt mäta beteendet och därmed avgöra om någon bryter mot bestämmelserna, medan man vid den andra typen får göra en bedömning i det enskilda fallet.

### *Forskning inom området hjulburna oskyddade trafikanter*

VTI genomförde inom ramen för Länsförsäkringsbolagens forskningsfonds satsning på en stark forskningsmiljö inom området hjulburna oskyddade trafikanter ett antal projekt under perioden 2015–2017. Forskningsprogrammet syftade till att öka kunskapen om hjulburna oskyddade trafikanter och deras speciella förutsättningar i trafikmiljön. I detta ingick även att ta fram en modell för säker transport av hjulburna oskyddade trafikanter som ska fokusera på vilka säkerhetshöjande åtgärder som ska sättas in i olika skeden för att reducera antalet omkomna och skadade så mycket som möjligt.

Resultaten från det treåriga forskningsprogrammet En stark forskningsmiljö inom området hjulburna oskyddade trafikanter sammanfattas i rapporten En modell för säker cykling. Inom ramen för forskningsprogrammet genomfördes följande åtta projekt vid VTI:

- *Krocktester av cyklar:* Syftet var att öka kunskapen om vilken betydelse sitthöjd och körställning har för skadeutfallet vid en singelolycka med cykel.
- *Däcktester:* Syftet var att bidra till en ökad förståelse för i vilka situationer en cyklist förlorar väggreppet och hur åtgärder kan anpassas för att förhindra att en cyklist kör omkull.
- *Säker användning av extrautrustning – trafikanters uppmärksamhet och behov:* Liksom andra trafikanter håller många cyklister och mopedister på med annat under sin färd. Syftet var att samla kunskap om vilka extrauppgifter som är vanligt förekommande hos cyklister, elcyklister och mopedister, hur vanliga de är samt vilka strategier och taktiker som trafikanterna använder för att utföra extrauppgifterna.
- *Samspel i trafiken – formella och informella regler bland cyklister:* I projektet studerades samband och underliggande faktorer, t.ex. attityder, regelkunskap, regelefterlevnad samt informella regler, beteendemönster bland cyklister och cyklisters samspel med andra typer av trafikanter.



- *Synen på nykterhet i samband med cykling:* I studien undersöktes cykelolyckor där alkoholpåverkan kan ha varit en bidragande orsak samt cyklisters syn på alkohol i samband med cykling.
- *Hur anpassar hjulburna oskyddade trafikanter hastigheten?:* I projektet undersöktes hastigheterna på olika typer av infrastruktur för cyklister, hur hastighetsfördelningen ser ut, vilka typer av hjulburna trafikanter som färdas på dem och vilka anspråk de har på hastighet. Vidare undersöktes trafikanternas attityder och beteenden.
- *Hjulburna oskyddade trafikanter på landsväg:* I projektet undersöktes bl.a. hur utformningen av vägrenar på landsväg påverkar cyklisters säkerhet.
- *Kartläggning av cyklister i den nya trafikmiljön:* Projektet syftade till att samla in och analysera olycks- och exponeringsdata samt beräkna olycksrisker.

## Motionerna

Jörgen Grubb (SD) vill i motion 2019/20:120 förbjuda framförande av alla typer av moped på cykelbanor inom detaljplanerat område. Motionären pekar på att det finns ett väl utbrett nät av cykelbanor i Sverige som många använder sig av. Enligt motionären är det dock ett problem att vissa typer av mopeder, moped klass II, får möjlighet att använda cykelbanorna, och att det har blivit alldeles för vanligt att mopeder används för att råna cyklister. Motionären anser att det skulle bli tryggare för övriga cyklister och övriga trafikanter om mopederna oavsett klassificering förbjöds på cykelbanor inom detaljplanerat område.

Ola Johansson och Peter Helander (båda C) föreslår i motion 2019/20:184 yrkande 9 en översyn av vissa trafikregler. Motionärerna pekar på att cyklister i dag har företräde vid cykelöverfarter, men att det även finns andra varianter där cykeltrafiken har företräde genom att väjningslinjer och skyltar placerats före cykelpassager. Skyltarna är i regel endast riktade till bilister, vilket gör det svårt för cyklister att veta vad som gäller. Enligt motionärerna bör cykeltrafiken hanteras på samma sätt som gångtrafiken vid samtliga oövakade passager, dvs. att cyklister har företräde. På så sätt blir det en tydlighet gentemot biltrafiken och detsamma gäller enkelriktningar, där det enligt motionärerna bör göras tillåtet att cykla mot enkelriktningen överallt som det är i många andra länder. Motionärerna vill vidare i samma motion att vägtypen cykelgata införs där högsta tillåtna hastighet är 30 kilometer i timmen (yrkande 10.1).

Rickard Nordin (C) anser i motion 2019/20:195 yrkande 2 att det bör ställas krav på att minimera döda vinkeln på tunga fordon. Motionären pekar på att det inträffar många olyckor i stadsmiljö mellan cyklister och tunga fordon och att det finns ett stort behov av att säkerhetsanpassa den tunga trafiken och minska döda vinkeln. Motionären pekar vidare på att de tunga fordonens förare ofta har svårt att se cyklister och att detta beror på både att de sitter högt upp och att det finns en död vinkel. Motionären konstaterar att det finns teknik för

att radera den döda vinkeln och att det bör ställas krav på detta eftersom det både ökar trafiksäkerheten och förbättrar arbetsmiljön för de som kör tunga fordon.

Motionären föreslår vidare att reglerna för väjningsplikt mellan cyklisterna och biltrafik ses över (yrkande 4). Enligt motionären är reglerna om vem som har väjningsplikt många gånger snåriga. Därför finns det enligt motionären mycket att göra, inte minst när det gäller skillnaden mellan cykelpassager och cykelöverfarter. Motionären pekar på att en förenkling av lagstiftningen t.ex. skulle kunna vara att bilister på väg både in i och ut ur en rondell ska ha väjningsplikt mot korsande cykelbana.

Jens Holm m.fl. (V) anser i kommittémotion 2019/20:868 yrkande 4 att regeringen bör återkomma med ett förslag till skyltning som tillåter undantag från rött ljus för cyklisterna vid högersväng. Motionärerna pekar på att många europeiska städer tillåter högersväng även när trafikljuset visar rött för att underlätta för cyklisterna. Där det tillämpas finns det enligt motionärerna särskilda trafikmärken som tillåter cyklisterna att svänga till höger vid röd signal samtidigt som de fortfarande har väjningsplikt mot fotgängare vid högersväng. Motionärerna pekar på att det finns ett stort intresse från kommuner i Sverige att tillåta högersväng vid rött men att rättsläget är oklart. Motionärerna pekar på att det har gått över två år sedan regeringen i den nationella cykelstrategin lovade att utreda möjligheterna till undantag från röd signal vid högersväng, men att det ännu inte har kommit något konkret förslag. Motionärerna anser att det är angeläget att regeringen vidtar nödvändiga åtgärder för att möjliggöra detta på lämpliga platser.

Rikard Larsson (S) framhåller i motion 2019/20:1053 behovet av åtgärder för ökad och säker cykling. Motionären pekar på det nationella cykelboksutslaget för 2018 av vilket det framgår att säkerheten mätt som antalet allvarligt skadade i trafiken inte har samma positiva utveckling när det gäller cykel som biltrafik sett över de senaste tio åren. Enligt motionären behöver det göras en samlad och proaktiv analys av regler och beteenden och av om dessa bör förändras och påverkas.

Jessika Roswall m.fl. (M) påtalar i kommittémotion 2019/20:2597 yrkande 53 i denna del behovet av att främja användningen av elcyklar genom att anpassa utformningen av regler för cykling. Motionärerna pekar på att ny teknik bidrar till nya möjligheter även inom cykelområdet. En ökad användning av elcykel som transportmedel skulle enligt motionärerna med största sannolikhet innebära att fler väljer cykeln framför bilen på längre pendlingsavstånd än i dag.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) påtalar i kommittémotion 2019/20:2775 yrkande 66 behovet av att fortsätta det förebyggande arbetet för att minska antalet cykelolyckor. Motionärerna pekar på att målet med allt trafiksäkerhetsarbete är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. De anser därför att det behövs mer strategiskt och förebyggande arbete för att minska antalet cykelolyckor.

Emma Berginger och Lorentz Tovatt (båda MP) betonar i motion 2019/20:3304 yrkande 2 behovet av cykelgator. Motionärerna pekar på att regeringen under den förra mandatperioden genomförde flera förändringar för att gynna cykeltrafiken. Enligt motionärerna återstår det dock fortfarande att införa en möjlighet för kommuner att genom lokala trafikföreskrifter inrätta cykelgator eller cykelfartsgator.

Motionärerna framhåller vidare att cykling mot enkelriktat behöver underlättas (yrkande 3). Enligt motionärerna kräver cykeltrafiken inte särskilt mycket yta i bredd och i många fall är det därför logiskt att låta cykeltrafiken vara dubbelriktad även på gator som är enkelriktade för biltrafiken. Motionärerna pekar på att många kommuner har löst detta genom tilläggs-skytning. I Stockholm beslutade dock länsstyrelsen under våren 2019 att denna skytning strider mot regelverket för trafikskyltar. Enligt motionärerna har det därmed blivit nödvändigt med ett nationellt förtydligande som gör det möjligt för kommunerna att fortsätta att medge undantag för att cyklister ska kunna färdas i båda riktningarna på enkelriktade gator.

Motionärerna anför vidare i samma motion att det bör bli möjligt för kommuner att införa allgrönt för cyklister (yrkande 6). Enligt motionärerna innebär detta att alla anslutande cykelbanor får grönt samtidigt medan motorfordon fortfarande har rött ljus. Cyklisterna kan då cykla tvärs genom korsningen i stället för att i omgångar cykla runt korsningen. Enligt motionärerna finns lösningen i flera nederländska städer och har visat sig öka såväl framkomligheten som säkerheten för cyklister.

Motionärerna föreslår även att det blir möjligt för kommuner att tillåta högersväng för cyklister vid rödljus (yrkande 7). För att förbättra cyklisternas framkomlighet och säkerhet skulle det genom en tilläggstavla tillåtas att trafiksignalens rödljus för cyklister endast innebär stopplikt. Enligt motionärerna kan en cyklist därmed göra ett stopp och därefter cykla vidare, i de fall då en högersväng inte går ut över trafiksäkerhet eller gångtrafikanter. Motionärerna pekar även på att det redan finns flera länder i Europa som har infört dessa undantag för cyklister.

Thomas Morell m.fl. (SD) framhåller i kommittémotion 2019/20:3347 yrkande 28 behovet av att se över lagstiftningen om trafikregler för cyklister. Motionärerna pekar på att reglerna om vem som har väjningsplikt många gånger är snåriga och att många felaktigt tror att cyklister alltid har väjningsplikt gentemot bilister. Lagstiftningen skulle enligt motionärerna kunna förenklas genom att cyklister vid såväl cykelpassager som cykelöverfarter lämnar bilister företräde. En sådan förändring och förenkling skulle enligt motionärerna ligga i linje med trafiksäkerhetsintresset och samhällets mål om att minska antalet svårt skadade och döda i trafiken.

## Utskottets ställningstagande

### *Översyn av trafikreglerna för att underlätta cykling*

När det gäller översyner av trafikreglerna för att underlätta cykling vill utskottet inledningsvis påminna om att den dåvarande regeringen hösten 2010 tillkallade en särskild utredare för att se över de regler som påverkar förutsättningarna för att cykla. I oktober 2012 presenterade utredaren betänkandet *Ökad och säkrare cykling – en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv* (SOU 2012:70). Mot bakgrund av förslagen i utredningen beslutade regeringen under sommaren 2014 att genomföra ett antal förordningsändringar för att förbättra förutsättningarna för cykling. Regeländringarna avsåg bl.a. cykling på vägren, cykling på gångbana, cykling på körbanan, cykelöverfart och cykelpassage.

Utskottet vill även peka på att det parallellt med regeringens arbete med en nationell cykelstrategi genomfördes en översyn av regler med betydelse för cykling. Resultatet av översynen presenterades i departementspromemorian *Cykelregler* (N2017/03102/TIF) där det föreslogs ett antal regeländringar för att underlätta ett ökat cyklande.

Regeringen beslutade i juni 2018 om ändringar i trafikförordningen (1998:1276) som innebär att det införs en möjlighet för cyklande från 15 år (och förare av moped klass II) att färdas på körbanan även om det finns en cykelbana om den högsta tillåtna hastigheten på körbanan är högst 50 kilometer i timmen. Vidare fattade regeringen i augusti 2018 beslut om ytterligare fem regeländringar som syftar till att främja en ökad och säker cykling och som trädde i kraft den 15 oktober 2018. Regeländringarna avser följande:

- vägmarkering för cykelbox
- förenklad markering av cykelpassage och cykelöverfart
- lokaliseringmärken för gång- och cykelhänvisning
- gående på gång- och cykelbana
- markering av övergångsställe på cykelbana.

Utskottet vill i sammanhanget framhålla att det är viktigt att de gällande trafikreglerna är utformade så att de underlättar en ökad cykling. Regler som gör det enklare och mer attraktivt att cykla kan ha positiv effekt på cyklandet. Utskottet anser därför att de översyner som har initierats under de senaste åren har varit av stort värde. Enligt vad utskottet har erfarit pågår det också för närvarande beredning inom Regeringskansliet av möjligheten att införa cykelgata. Utskottet välkomnar detta.

### *Säkrare cykling*

Utskottet kan med stor tillfredsställelse konstatera att Sverige sedan lång tid tillhör föregångsländerna när det gäller trafiksäkerhetsarbetet och att en viktig grundpelare i detta är nollvisionen som riksdagen beslutade om 1997. Utskottet vill också peka på att regeringen i augusti 2016 har lagt fram en

inriktning för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet under namnet Nystart för nollvisionen. Utskottet delar här regeringens syn på trafikanternas ansvar liksom att det är viktigt att det finns tydliga trafikregler och att trafikanten använder sitt goda omdöme och ges ett gott stöd för att följa reglerna genom utformningen av trafikmiljöer, utbildning och information. Oskyddade trafikanter som cyklister är särskilt utsatta, och samhällets satsningar för att öka möjligheterna att gå och cykla i kombination med en åldrande befolkning kan få antalet olyckor med oskyddade trafikanter att öka och deras konsekvenser att bli mer allvarliga än i dag. Mot denna bakgrund anser utskottet i likhet med regeringen att dessa grupper av oskyddade trafikanter behöver uppmärksammas särskilt i trafiksäkerhetsarbetet. Utskottet vill även understryka att trafiksäkerhetsarbetet är en kontinuerlig process och att det därför är viktigt att myndigheter, organisationer och branschen m.fl. tillsammans fortsätter det betydelsefulla arbete som bedrivs på området.

Utskottet vill i sammanhanget framhålla att det redan har initierats ett antal olika insatser för att förbättra säkerheten för cyklister. Bland annat har Trafikverket tillsammans med andra myndigheter och organisationer tagit fram strategin Säkrare cykling – gemensam strategi för år 2014–2020. Denna ingår som en del i aktörernas gemensamma arbete Tillsammans för Nollvisionen och för en ökad cykling som syftar till att berörda aktörer ska kunna bidra effektivt till förbättrad säkerhet för cyklister.

När det gäller regeringens arbete för ökad säkerhet för cyklister vill utskottet även uppmärksamma den nationella cykelstrategi för ökad och säker cykling samt den departementspromemoria med ett antal förslag på ändrade regler för cykling som regeringen presenterade under 2017. Utskottet ser positivt på att de förslag om regeländringar som lämnades har genomförts eller håller på att genomföras.

Utskottet vill vidare uppmärksamma att VTI, inom ramen för Länsförsäkringsbolagens forskningsfonds satsning på en stark forskningsmiljö inom området hjulburna oskyddade trafikanter, genomförde ett antal projekt under 2015–2017 med syftet att öka kunskapen om hjulburna oskyddade trafikanter och deras speciella förutsättningar i trafikmiljön. I detta ingick även att ta fram en modell för säker transport av hjulburna oskyddade trafikanter med fokus på vilka säkerhetshöjande åtgärder som ska sättas in i olika skeden för att reducera antalet omkomna och skadade så mycket som möjligt. Resultaten från det treåriga forskningsprogrammet finns sammanfattade i rapporten En modell för säker cykling. Utskottet vill understryka behovet av att fortsätta det arbete som initierats för att bygga upp kunskaperna om cyklister och om hur säkerheten för dessa kan förbättras. Det är enligt utskottets mening därför mycket betydelsefullt att Cykelcentrum har inrättats vid VTI och att de driver många olika kunskapsuppbyggande projekt inom området.

Utskottet vill i sammanhanget även uppmärksamma FN:s tredje globala ministermöte om trafiksäkerhet där Sverige stod som värd och som hölls i

Stockholm den 19–20 februari 2020. Vid den globala trafiksäkerhetskonferensen pekade Sveriges infrastrukturminister i sitt anförande bl.a. på betydelsen av att världens ledare samlas och tillsammans knyter trafiksäkerheten till de globala hållbarhetsmålen för att rädda liv. Utskottet välkomnar den s.k. Stockholmsdeklarationen som infrastrukturministern presenterade under konferensen som innehåller viktiga slutsatser och rekommendationer för perioden 2011–2020. I Stockholmsdeklarationen, som ska ligga till grund för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet i världen, uppmanas bl.a. FN:s medlemsländer att minska antalet dödsfall i trafiken med minst 50 procent till 2030, och att begränsa hastigheten till 30 kilometer i timmen i områden där risken är stor för dödsfall och allvarligt skadade i trafiken.

### *Väjningsplikt och företräde för cyklister*

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

Utskottet konstaterar att regeringen i flera steg har genomfört översyner av olika regler som har betydelse för cykling och utifrån detta genomfört ändringar i regelverken för att förbättra säkerheten och framkomligheten för cyklister. Sedan den 1 september 2014 har ändringar gjorts i såväl trafikförordningen och vägmärkesförordningen som förordningen om vägtrafikdefinitioner, och ändringarna innebär bl.a. att samtliga väghållare fått möjlighet att behålla de tidigare obevakade cykelöverfarterna om de i stället definierar dem som cykelpassager. Cykelpassagerna kan anges med vägmärkingar. För att förbättra trafiksäkerheten vid cykelpassager ska den cyklande sänka farten och visa hänsyn för fordon som närmar sig. Cykelöverfarterna ska anges med vägmärkingar och vägmärken. Vid cykelöverfarter ska trafikmiljön vara utformad så att det säkras att fordon inte framförs med högre hastighet än 30 kilometer i timmen. Även vid cykelöverfarter ska cyklande ta hänsyn till andra fordon, men förare har väjningsplikt mot cyklande som är ute på eller just ska färdas ut på cykelöverfarten. För att förenkla märkingen av cykelpassager och cykelöverfarter infördes ändringar i vägmärkesförordningen (2007:90) den 15 oktober 2018.

### *Cykling på enkelriktade gator*

Inom ramen för Cyklingsutredningen (SOU 2012:70) som presenterades i oktober 2012 konstaterades bl.a. att de flesta problemen kopplade till trafikregler och cykling inte har sin grund i reglerna i sig utan bättre lösas genom åtgärder i trafikmiljön. Utredaren konstaterade bl.a. att när det gäller möjligheten att tillåta cykling i båda trafikriktningar på enkelriktade gator är detta redan i dag möjligt.

Utskottet noterar att det således redan i dag finns möjligheter för kommunerna att tillåta cykeltrafik i motsatt riktning på enkelriktade gator och att det redan finns 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 utrymme 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 trafiksäkerhetsaspekter såväl som framkomlighet och parkeringsmöjligheter.

Utskottet vill även peka på det svar som infrastrukturministern lämnade på en interpellation den 17 mars 2020 där ministern konstaterade att det redan i dag är möjligt att tillåta cykeltrafik i båda riktningarna, även om biltrafiken går i bara den ena riktningen, och att det fungerar så i många svenska städer. Utskottet välkomnar även ministerns uttalande att om det skulle visa sig att det är ett bekymmer och att det behövs förändringar kring detta är ministern också beredd att pröva att gå vidare. Utskottet ser även positivt på ministerns uttalade intention om att fortsätta att utveckla goda möjligheter för cykling och att det är bra för klimatet och för folkhälsan. Mot denna bakgrund ser utskottet för närvarande inget behov av att rikta något tillkännagivande gentemot regeringen.

### *Inrättande av cykelgator*

Cykelgator erbjuder en möjlighet att främja cykeltrafiken på gator med blandtrafik. På sådana gator kommer t.ex. bilar att få anpassa sin hastighet till cykeltrafik och även ha väjningsplikt mot cyklar som färdas där. Syftet med cykelgatan är att skapa nya och förbättrade möjligheter för cykeltrafiken utan att nödvändigtvis utesluta motorfordonstrafik. Cykelgator är primärt avsedda för tätastadsmiljöer men kan också vara aktuella som en kompletterande åtgärd i viktiga cykelstråk i mer glesbebyggda områden.

I den nationella cykelstrategi som presenterades våren 2017 anger regeringen att den avser att pröva möjligheten att genom en ändring i trafikförordningen (1998:1276) låta kommuner inrätta särskilda cykelgator.

I den översyn av cykelregler som därefter genomfördes inom Regeringskansliet och som sedan redovisades i en promemoria lämnas förslag om att införa en möjlighet för kommuner att inrätta cykelgator genom att utfärda lokala trafikföreskrifter om att en väg eller vägsträcka ska vara cykelgata. Förslaget innebär att den högsta tillåtna hastigheten på en cykelgata ska vara

30 kilometer i timmen och att fordon inte får parkeras på någon annan plats än särskilt anordnade parkeringsplatser. En förare som kör in på en cykelgata har väjningsplikt mot fordon på cykelgatan, och förare av motordrivna fordon ska anpassa sin hastighet till cykeltrafiken. Den som bryter mot hastighetsbestämmelser eller bestämmelsen om väjningsplikt ska dömas till böter. Förslaget innebär även att en ny beteckning, cykelgata, införs i förordningen om vägtrafikdefinitioner samt att ett vägmärke för cykelgata införs.

Enligt uppgifter som utskottet har fått från Infrastrukturbedepartementet pågår beredning inom Regeringskansliet av möjligheten att införa cykelgata. Utskottet ser fram emot resultatet med stort intresse.

### *Högersväng vid röd ljus och s.k. allgrönt*

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

Frågan om möjligheten för cyklister att svänga höger mot rött ljus har även behandlats tidigare av utskottet, senast våren 2019 (bet. 2018/19:TU6). Utskottet vill nu liksom tidigare peka på att det i samband med Cyklingsutredningen togs fram en konsultrapport som bl.a. innefattade s.k. fokusintervjuer. Där framkom bl.a. att ett skäl till att cyklister cyklar mot rött kan vara att de i vissa fall inte ser något skäl att stanna trots att det är rött ljus baserat på att de inte anser sig hamna i konflikt med annan trafik med hänsyn till sin färdväg, vilket märks särskilt tydligt vid högersväng. I Cyklingsutredningen framfördes mot denna bakgrund att det ibland argumenteras för att cyklister på något sätt borde undantas från skyldigheten att stanna vid rött när de ska svänga höger eftersom de inte hindrar eller stör fordonsströmmen för annan trafik i dessa situationer och därmed troligen inte heller påverkar trafiksäkerheten. I utredningen konstaterades att en sådan regel skulle öka cyklisters framkomlighet och minska deras väntetid i signalreglerade korsningar men att en sådan regeländring samtidigt skulle leda till minskad trafiksäkerhet, särskilt om den fick den effekten att trenden att cykla mot rött ökade även i andra situationer och att regeln urholkades. Vidare framhölls att det också finns en risk att barn får svårare att begripa regeln. I Cyklingsutredningen lämnades inte något förslag till regeländring för att tillåta högersväng vid rött ljus för cyklar.

Utskottet konstaterar också att regeringen i den nationella cykelstrategi som presenterades våren 2017 framförde att det bör utredas om det är möjligt att, under vissa förutsättningar, för samtliga fordonsslag medge undantag från reglerna om stopplikt vid röd signal när fordonet gör en högersväng.

Bland motionsförslagen finns också frågan om att införa s.k. allgrönt. Detta innebär att cyklister som ska passera en korsning kommer att ha grönt ljus i alla fyra riktningar vid ett trafikljus. Detta används vid vissa korsningar i



städerna Groningen och Enschede i Nederländerna. Utskottet noterar att frågan om att införa s.k. allgrönt inte har behandlats i Cyklingsutredningen eller i den regelöversyn om cykling som tidigare genomförts inom Näringsdepartementet. Enligt utskottets uppfattning skulle införandet av allgrönt å ena sidan kunna ge cyklisterna fördelar såsom kortare väntetider. Å andra sidan finns det ett antal trafiksäkerhetsaspekter som noggrant bör tas i beaktande. Utskottet konstaterar att det i dag är möjligt att i enlighet med vägmärkesförordningen (2007:90) signalreglera olika för motortrafik och cykel.

### *Förebyggande av olyckor med högersvängande lastbilar*

Trafikverket presenterade i juni 2018 rapporten Gemensam inriktning för säker trafik med cykel och moped 2018. Inriktningen har utarbetats i samverkan mellan olika myndigheter och aktörer, och syftet är att på ett systematiskt sätt försöka förstå och hantera utmaningen att öka säkerheten för både cyklister och mopedister. I rapporten redovisas för perioden 2007–2016 att det bland kollisioner mellan cyklister och lastbilar eller bussar var två av fem dödsolyckor som orsakades av högersvängande fordon. I rapporten framhålls samtidigt att det finns stora möjligheter att förbättra lastbilars och bussars egenskaper i samspelet med oskyddade trafikanter. Som exempel anges att det kan handla om bättre sikt från förarplatsen, men också andra tekniska hjälpmedel som hjälper till att uppfatta oskyddade trafikanter runt fordonet. I rapporten konstateras att detta är relativt väl uppmärksammat och att det pågår en utveckling av dessa fordon. Samtidigt konstateras att de system som i dag finns i personbilar, som nödbromsar för oskyddade trafikanter, ännu inte har införts i någon större skala i tyngre fordon och att det här finns behov av utveckling och genomförande. Det konstateras även att de krav som finns på personbilars fronter, att de ska vara islagsvänliga för oskyddade trafikanter, saknas för tunga fordon.

Utskottet anser att det är mycket angeläget att minska cyklisternas utsatthet vid högersvängar. Bland annat behövs säkrare och bättre anpassade fordon som tar hänsyn till oskyddade trafikanter. Utskottet välkomnar därför att EU-kommissionen inom ramen för det s.k. mobilitetspaketet i maj 2018 antog ett förordningsförslag om krav för typgodkännande av motorfordon och deras släpvagnar samt de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, med avseende på deras allmänna säkerhet och skydd för personer i fordonet och oskyddade trafikanter. Efter förhandlingar i EU-institutionerna nåddes under våren 2019 en överenskommelse om kommissionens förslag. Detta innebär i korthet att det införs nya bestämmelser som föreskriver skärpta säkerhetsnormer för biltillverkare, och syftet är att åstadkomma en avsevärd minskning av antalet dödsolyckor och skadade i vägtrafiken. I skälen till förordningen betonas att det utöver säkerhetsåtgärder för att skydda personer i fordonet även måste vidtas specifika åtgärder för att förhindra dödsfall och skador bland oskyddade trafikanter, t.ex. cyklister och fotgängare. Det anges vidare att antalet olyckor kan minskas avsevärt genom

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

När det gäller att öka trafiksäkerheten för cyklister vill utskottet avslutningsvis även peka på att det den 15 oktober 2018 infördes en vägmarkering för s.k. cykelboxar, ett område närmast trafikljusen där cyklar kan samlas och där motorfordon måste stanna före boxen.

### *Mopeder på cykelväg*

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

Utskottet vill betona vikten av att cyklister kan känna sig trygga och att det råder hög trafiksäkerhet på cykelvägarna. När det gäller förslaget om att införa ett generellt förbud mot mopeder klass II på cykelbanor inom detaljplanerat område anser utskottet att det för närvarande inte finns anledning att införa ett sådant förbud. Utskottet hänvisar i stället till den möjlighet som redan finns att sätta upp en tilläggstavla där det står ”ej moped” och som kan användas i förekommande fall för att öka tryggheten.

### *Användning av elcyklar*

I Sverige finns flera olika typer av tvåhjuliga fordon med elassistans. De klassificeras olika och har även olika regler. I lagen om vägtrafikdefinitioner finns närmare bestämmelser om klassificeringarna. Ett fordon med tramp- eller vevanordning och elassistans räknas som cykel om elmotorn kopplas in

när trycket på tramporna ökar. Motorn får dock endast förstärka kraften från tramporna och får inte ge något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen, och motorns kontinuerliga märkeffekt får vara högst 250 watt. Utöver detta finns motoriserade cyklar som går max 25 kilometer i timmen med elassistans men med motoreffekt på 250–1 000 watt samt snabelcyklar som går 25–45 kilometer i timmen med elassistans och motoreffekt på 1 000–4 000 watt. Dessa kategorier klassificeras som olika typer av moped och ska därmed följa de regelverk som gäller för dessa fordonstyper. Elcyklar får liksom cyklar utan elassistans köras på cykelbanor.

Enligt uppgifter från Cykelbranschen såldes ca 86 000 elcyklar i Sverige säsongen 2018/19, 103 000 säsongen 2017/18 och 67 500 säsongen 2016/17. Elcyklar utgör i dag ca 20 procent av den svenska cykelmarknaden.

När det gäller trafiksäkerhet och elcyklar vill utskottet peka på VTI:s rapport En modell för säker cykling som publicerades i juni 2018. VTI konstaterar här att den ökade användningen av elcyklar i Europa ses som både ett problem och en möjlighet. Samtidigt som elcykeln möjliggör bl.a. högre hastighet och att längre sträckor kan tillryggaläggas innebär den högre hastigheten också en säkerhetsrisk och ställer högre krav på såväl cykelinfrastruktur som fordonets stabilitet. VTI rekommenderar i sin rapport bl.a. åtgärder i form av informationsinsatser och kampanjer riktade till både handeln och konsumenterna för att motverka att cyklister trimmar sin elcykel.

Utskottet vill avslutningsvis peka på att regeringen sedan hösten 2014 har genomfört ett antal regeländringar i flera steg för att förbättra förutsättningarna för cykling. Utskottet kan konstatera att de nya reglerna syftar till att underlätta och göra resorna säkrare för såväl cyklister på elcykel som cyklister på cykel utan elassistans.

### *Sammanfattande ställningstagande*

Mot bakgrund av vad som har anförts ovan finner utskottet inte skäl att ta särskilda initiativ med anledning av de motionsförslag som behandlas här. Därmed avstyrks motionerna 2019/20:120 (SD), 2019/20:184 (C) yrkandena 9 och 10.1, 2019/20:195 (C) yrkandena 2 och 4, 2019/20:868 (V) yrkande 4, 2019/20:1053 (S), 2019/20:2597 (M) yrkande 53 i denna del, 2019/20:2775 (KD) yrkande 66, 2019/20:3304 (MP) yrkandena 2, 3, 6 och 7 samt 2019/20:3347 (SD) yrkande 28.

## Säkerhetsavstånd vid omkörning av cyklister

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om avståndskrav vid omkörning av cyklister. Utskottet hänvisar bl.a. till vad som föreskrivs i trafikförordningen om att lämna ett betryggande avstånd i sidled mellan det egna fordonet och det fordon som körs om. Utskottet pekar även på den regelöversyn som regeringen har genomfört och vad som där konstateras om att det kan vara svårt att säga hur långt ett betryggande avstånd är och att det därmed inte går att bestämma mått.

Jämför reservation 15 (KD).

### Gällande rätt

I 3 kap. trafikförordningen finns bl.a. regler om möte och omkörning på väg. I 32 § föreskrivs att en förare endast får köra om när det kan ske utan fara. I 33 § föreskrivs vidare att den förare som kör om ska lämna ett betryggande avstånd i sidled mellan sitt fordon och det fordon som körs om.

### Motionerna

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) efterfrågar i kommittémotion 2019/20:2775 yrkande 69 lagstiftning om ett säkerhetsavstånd på 1,5 meter vid omkörning av cyklister. Motionärerna påtalar att många cyklister blir skrämde då bilister inte tar tillräcklig hänsyn vid omkörning och att de nuvarande reglerna i trafikförordningen endast anger att det ska lämnas ett betryggande avstånd i sidled mellan fordonet och det fordon som körs om. Därmed finns det inte något angett mått på vad som anses vara ett betryggande avstånd.

Emma Berginger och Lorentz Tovatt (båda MP) pekar i motion 2019/20:3304 yrkande 5 på behovet av respektavstånd vid omkörning av cyklister, detta för att öka säkerheten för cyklister och möjliggöra för fler att cykla. Motionärerna pekar på att det på flera håll i Europa finns regler om att motorfordon ska hålla ett avstånd om minst 1,5 meter från cyklisten vid omkörning och att det är rimligt att även i Sverige tydliggöra vad som är ett gott respektavstånd.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis peka på att det i trafikförordningens grundbestämmelser i 2 kap. 1 § föreskrivs att en trafikant ska iaktta den omsorg och varsamhet som krävs med hänsyn till omständigheterna för att undvika trafikolyckor. I samma paragraf föreskrivs även att en trafikant ska uppträda så att han eller hon inte i onödan hindrar eller stör annan trafik och visa hänsyn mot dem som uppehåller sig vid vägen.

När det gäller frågan om att införa regler som innebär att det i regelverket införs ett preciserat avstånd om 1,5 meter i sidled vid omkörningar av cyklister kan utskottet konstatera att något sådant förslag inte har kommit upp i samband med de senaste regelöversyner som har gjorts i syfte att främja en ökad cykling. Detta gäller såväl Cyklingsutredningen som presenterades 2012 som departementspromemorian Cykelregler som remitterades i april 2017 och som innefattar en översyn av regler av betydelse för cykling. Utskottet noterar samtidigt att frågan om säkrare omkörningar av cyklister behandlades i departementspromemorian Cykelregler och att det där konstateras att trafikanter inte är någon enhetlig grupp och att det finns en mängd olika skäl till att man befinner sig i trafiken, något som i sin tur innebär att det är en mängd olika intressen som ska samsas och att det ständigt uppstår nya situationer i trafiken. I promemorian framhålls samtidigt vikten av åtgärder för att stimulera långsiktigt hållbara transportlösningar. Vidare påminns det om att det finns flera generella trafikregler som också är tillämpliga mellan motorfordonstrafik och cyklister. På samma sätt som när en bilförare kör om en annan bil ska en bilförare, när han eller hon kör om en cyklande, enligt 3 kap. 33 § trafikförordningen, lämna ett betryggande avstånd i sidled mellan det egna fordonet och det fordon som körs om. I promemorian konstateras vidare att det kan vara svårt att säga hur långt ett betryggande avstånd kan vara och att det är av just den anledningen som det inte går att bestämma ett visst mått. Det framhålls även att vissa fordon kan passeras med mindre avstånd medan det t.ex. krävs ett större avstånd när man passerar barn som cyklar. Den slutsats som dras i promemorian är utifrån detta att det därför är upp till den som gör en omkörning att avgöra vilket avstånd som är lämpligt vid varje situation, och regeringen har hittills inte föreslagit några ändringar i frågan. Utskottet finner för närvarande inte skäl att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motionerna 2019/20:2775 (KD) yrkande 69 och 2019/20:3304 (MP) yrkande 5.

## Cykelhjälmskrav

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om utökade krav på cykelhjälmsanvändning. Utskottet pekar bl.a. på den nationella cykelstrategin och vad regeringen där konstaterade om att cykelhjälmsanvändningen har ökat successivt de senaste åren och att detta visar att det går att åstadkomma förändring utan tvingande lagstiftning.

Jämför reservation 16 (SD).

### Gällande rätt

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

### Motionerna

Yasmine Bladelius (S) framför i motion 2019/20:1135 att en översyn bör övervägas av om det ska vara obligatoriskt för alla att använda cykelhjälm när man cyklar. Motionären pekar på att cykelolyckorna ökar i antal och att deras konsekvenser har varit ett dolt problem eftersom cyklisternas säkerhet har varit lågt prioriterad. Motionären pekar vidare på att det är viktigt att arbeta förbyggande i trafiken och att cykelhjälm har stor betydelse för att förhindra skullskador. Det finns i dag en åldersgräns på 15 år i lagen för cykelhjälm. I likhet med vad som gäller för andra trafiksäkerhetsregler som vi har i fråga om t.ex. säkerhetsbälte och hastighetsbegränsningar ska lagstiftningen enligt motionären självklart omfatta alla åldrar.

Thomas Morell m.fl. (SD) föreslår i kommittémotion 2019/20:3347 yrkande 29 att kravet på att använda cykelhjälm utökas. Motionärerna pekar på att cyklandet har ökat kraftigt liksom de cykelrelaterade olyckorna, där skullskador är vanliga. Dessa kan vara mycket svåra och innebära ett stort lidande för den som drabbas. Motionärerna pekar på dagens lagstiftning som anger att barn under 15 år ska bära cykelhjälm. Detta hjälmtvång upphör dock och motionärerna anser att det i stället bör förlängas, ett år i taget, upp till 18 års ålder. Därmed kommer samtliga barn inom en kort tid att vara skyldiga att bära cykelhjälm, vilket enligt motionärerna skulle ha positiva effekter.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att många av dem som dödas eller skadas i cykeltrafiken får huvudskador samt att en till synes liten smäll mot

huvudet kan innebära att den intellektuella och sociala förmågan försvagas allvarligt. Medicinsk forskning visar att de svåra skallskador som kan uppkomma vid cykelolyckor effektivast kan lindras eller stoppas helt av en cykelhjälm. Användningen av cykelhjälm minskar risken för dödliga skallskador med ca 40 procent.

I Trafikverkets rapport Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2018 – Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020 görs en uppföljning av cyklisters hjälm användning. Målet för cykelhjälmsanvändningen är att minst 70 procent av cyklisterna ska använda hjälm 2020. Av rapporten framgår att den observerade cykelhjälmsanvändningen för 2018 uppgick till 42,4 procent och att det finns en stor potential att öka användningen. I rapporten görs bedömningen att målet om 70-procentig cykelhjälmsanvändning kommer att bli mycket svårt att nå till 2020 och att cykelhjälmsanvändningen behöver öka för att vi ska få ett vägtransportsystem som är både attraktivt och säkert för cyklister.

I den nationella cykelstrategi som presenterades våren 2017 togs frågan om bättre skydd och information upp, och regeringen framhöll att cykelhjälmsanvändningen bör öka mot bakgrund av att risken för allvarliga skallskador vid en olycka minskar betydligt om man använder hjälm. Regeringen konstaterade samtidigt att cykelhjälmsanvändningen har ökat successivt de senaste åren och att detta visar att det går att åstadkomma förändring utan tvingande lagstiftning.

När det gäller frågan om att införa ytterligare krav på cykelhjälm efter 15 års ålder så att hjälm tvånget förlängs med ett år i taget upp till 18 års ålder eller att hjälmkrav ska omfatta alla åldrar anser utskottet att det för närvarande inte finns anledning att ta något sådant initiativ. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2019/20:1135 (S) och 2019/20:3347 (SD) yrkande 29.

## Mobilförbud på cykel

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om förbud mot att använda handhållen mobiltelefon vid cykling. Utskottet hänvisar bl.a. till begränsad forskning inom området.

Jämför reservation 17 (SD).

### Motionerna

Karin Enström (M) föreslår i motion 2019/20:2394 yrkande 1 att det görs en översyn av möjligheterna att undersöka hur många olyckor som orsakas av mobilsurfande cyklister. Motionären föreslår vidare en översyn av möjligheterna att utöka förbudet mot att hålla en mobiltelefon i handen till att också gälla cykelfordon (yrkande 2). Motionären pekar på att det sedan den 1 februari 2018 är förbjudet i Sverige att hålla en mobiltelefon i handen vid

framförande av motorfordon och att syftet med detta är att minska den trafikfarliga användningen och därigenom skydda såväl förare som omgivning. Motionären pekar vidare på att trafikpolisen i delar av landet uppger att mobilsurfande cyklister är en allt vanligare trafikfara. Mobilanvändning vid cykling är i sig inte olaglig men har blivit allt vanligare i takt med de smarta telefonernas frammarsch. Motionären noterar att det i dagsläget inte finns någon statistik i Sverige över hur många olyckor som orsakats av mobilsurfande cyklister. Motionären pekar på att det i Nederländerna sedan sommaren 2019 är förbjudet för cyklister att använda mobiltelefonen i trafiken och att detta innebär att det är förbjudet att hålla i en elektronisk enhet av något slag medan man cyklar. Ett av argumenten är att användningen av elcyklar, med högre hastighet än cyklar, har ökat. Motionären pekar vidare på att det finns förbud i Danmark mot att prata i en mobiltelefon som man håller i handen samtidigt som man kör bil, mc eller moped eller cyklar.

Thomas Morell m.fl. (SD) framför i kommittémotion 2019/20:3347 yrkande 30 att ett förbud mot användande av mobiltelefon och smarta telefoner under cykelfärd behöver utredas. Motionärerna pekar på att det sedan den 1 februari 2018 är förbjudet i Sverige att hålla en mobiltelefon i handen vid framförande av motorfordon och att syftet med detta är att minska den trafikfarliga användningen och därigenom skydda såväl förare som omgivning. Motionärerna pekar vidare på att trafikpolisen i delar av landet uppger att mobilsurfande cyklister är ett allt vanligare inslag i trafiken. Företeelsen är inte olaglig men har enligt motionärerna blivit allt vanligare i takt med de smarta telefonernas frammarsch i kombination med ökat cyklande. Motionärerna påpekar att problemen med mobilsurfande cyklister även har uppmärksammats i andra länder och att det i Danmark och Nederländerna redan är förbjudet för cyklister att använda mobiltelefoner i trafiken.

### Utskottets ställningstagande

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

Som en del i VTI:s forskningsprogram En stark forskningsmiljö inom området hjulburna oskyddade trafikanter ingick bl.a. delprojektet Säker användning av extrautrustning – Trafikanter uppmärksamhet. VTI redovisade i juni 2017 sina resultat i rapporten Cyklisters interaktion med extrautrustning, infrastrukturen och andra trafikanter – En semi-kontrollerad fältstudie (VTI Rapport 940). I rapporten konstaterades bl.a. att det är svårt att överföra



resultat från bilkörning till cykling eftersom det inte är säkert att mobiltelefonen används på samma sätt och cykling kräver helt andra motoriska färdigheter än bilkörning. Vidare konstaterades att utöver detta är cyklisternas förflyttning i trafikmiljön en helt annan än bilisters, med andra möjligheter att stanna, välja färdväg och förhålla sig till andra trafikanter. I rapporten konstaterades även att antalet studier om cyklisters användning av mobil-it (framför allt mobiltelefon) är litet och att kunskapen än så länge är begränsad. De åtgärder som rekommenderades i rapporten var att skapa incitament för smarta lösningar som underlättar ett trafiksäkert och enkelt användande och handhavande av mobil-it. Vidare rekommenderades att det skulle skapas självklara och attraktiva platser där cyklister kan hantera mobil-it utan att vara i vägen för andra trafikanter.

Utskottet ser positivt på den pågående satsning som regeringen gör på forskning och ökad kunskap om cykling med bl.a. årlig finansiering under 2018–2021 av det nationella cykelcentrum som invigdes vid VTI våren 2018. Till uppgifterna för det nationella cykelcentrumet hör bl.a. att säkra en långsiktig kunskapsuppbyggnad om cykling, och utskottet kan konstatera att detta innebär att det finns avsevärt förbättrade förutsättningar för kunskapsbaserade underlag som kan medverka till att väl underbyggda beslut kan fattas för att på olika sätt öka trafiksäkerheten för cyklister och deras omgivning. Utskottet finner för närvarande inte anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motionerna 2019/20:2394 (M) yrkandena 1 och 2 samt 2019/20:3347 (SD) yrkande 30.

## Färgsättningen av cykelbanor

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionsförslag om färgsättning av cykelbanor. Utskottet hänvisar bl.a. till att cykelbanor ska märkas ut på ett sådant sätt att det är förenligt med vägmärkesförordningen.

Jämför reservation 18 (SD).

### **Motionerna**

Rickard Nordin (C) betonar i motion 2019/20:195 yrkande 3 behovet av att standardisera färgsättningen av cykelbanor. Motionären pekar på att många kommuner som arbetar aktivt med trafiksäkerhet väljer att markera hela eller delar av cykelbanan med färg vid t.ex. trafik Korsningar för att uppmärksamma bilar och andra trafikanter på att det är en cykelbana. Ambitionen är enligt motionären god och på många håll eftertraktad. Det finns dock ingen standardisering kring färgval, och färger som röd, blå eller grön används. Enligt motionären skulle tydligheten och trafiksäkerheten öka genom en nationell standardisering av färgval.

Även Thomas Morell m.fl. (SD) framhåller i kommittémotion 2019/20:3347 yrkande 31 att färgsättningen av cykelbanor bör standardiseras. Enligt motionärerna är säkerhetsfrågan extra viktig och det behövs fler anpassningar som beaktar cyklisternas villkor för att fler ska vilja använda detta färdmedel. Många kommuner som arbetar trafiksäkerhetsinriktat markerar hela eller delar av cykelbanan med färg, t.ex. vid trafik Korsningar, för att uppmärksamma bilar och andra trafikanter på att det är en cykelbana. Motionärerna konstaterar att ambitionen är god och på många håll eftertraktad samtidigt som det saknas en standardisering av färgval. Enhetliga markeringar av cykelbanor tillhör enligt motionärerna de åtgärder som kan underlätta för cyklister och fotgängare.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att det inom EU och Sverige inte finns någon standardfärg för färgsatta cykelbanor och cykelfält. Både rött och blått förekommer, och internationellt finns också exempel på gröna cykelbanor. I Sverige har de färgsatta cykelbanorna och cykelfälten hittills använts sparsamt. I vägmärkesförordningen (2007:90) finns regler om hur skyltar och markeringar på vägbanan ska markeras. I 4 kap. 3 § anges att vägmärkingar i vägbanan ska vara vita om inget annat anges. Vägmärkingar i vägbanan kan dock vara i gul färg om det finns ett tillfälligt behov som vid t.ex. vägarbete. I 8 kap. 4 § vägmärkesförordningen anges vidare att man inte får sätta upp anordningar som kan förväxlas eller riskerar att missförstås.

I Cyklingsutredningen (SOU 2012:70) uppmärksammades att cykelfält kan markeras med avvikande färg och att detta i förekommande fall görs för att öka uppmärksamheten. Utredningen pekade samtidigt på att detta inte har någon ytterligare regelmässig effekt och att det därmed inte ger cyklister prioritet i korsningar.

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

även här är av vikt att inte avvika från bestämmelserna i vägmärkesförordningen. I promemorian lämnades inte några förslag till ändringar i fråga om färgsättning.

Utskottet vill avslutningsvis peka på att kommunen är skyldig att följa vägmärkesförordningen och endast ska märka upp cykelbanor på ett sådant sätt som är förenligt med denna. En kommun kan dock välja att använda färgad asfalt, något som t.ex. förekommer i Malmö där kommunen har använt blå asfalt för att uppmärksamma att det är en cykelbana. Utskottet finner för närvarande inte anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motionerna 2019/20:195 (C) yrkande 3 och 2019/20:3347 (SD) yrkande 31.

## Elsparkeyklar

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag i olika frågor om elsparkcyklar. Utskottet pekar på att det finns begränsad kunskap om de nya fordonen i transportsystemet men att det samtidigt riktats ökat fokus på behovet av att samla kunskaper inom området. Utskottet framhåller det breda utredningsuppdrag som regeringen har gett Transportstyrelsen i fråga om eldrivna enpersonsfordon, däribland elsparkcyklar, och anser att de frågeställningar som tas upp i motionsyrkandena därigenom synes vara väl beaktade.

Jämför reservation 19 (M), 20 (SD), 21 (V) och 22 (L).

### Bakgrund

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

### Motionerna

Ola Johansson och Peter Helander (båda C) anser i motion 2019/20:184 yrkande 16 att en myndighet bör ges i uppdrag att ta fram en vägledning till kommunerna för tillsyn över uthyrning av elsparkcyklar. Motionärerna oroas över uthyrningsföretagarnas bristande ansvar för ordningen i gatumiljön, fordonens påstått korta livslängd och batteriernas miljöpåverkan. Motionärerna oroas även över hur elsparkcyklarna framförs i strid med trafikregler och med brist på hänsyn till andra trafikanter. Motionärerna månar om

framkomligheten för synskadade och andra personer med funktionsnedsättning och menar att kommunerna måste ställa krav på uthyrarna och utarbeta ordningsregler som underlättar samverkan. Motionärerna anser att regeringen bör ge ett uppdrag till någon myndighet att kartlägga problemen och ge kommunerna vägledning om tillstånd och tillsyn. Motionärerna pekar på att en sådan tillsyn kräver finansiering och därmed en möjlighet för kommuner att ta ut en tillstånds- och tillsynsavgift av uthyrarna.

Robert Halef (KD) anför i motion 2019/20:293 yrkande 1 att elsparkcyklar bör förbjudas på gågator och trottoarer. Motionären pekar på att antalet elsparkcyklar har ökat kraftigt och att det finns ett antal olika företag som erbjuder uthyrning av elsparkcyklar. I takt med det ökade intresset har också olyckorna ökat kraftigt. Motionären pekar på att elsparkcyklar även när de körs utgör en säkerhetsrisk för synskadade och andra gående, då de kan färdas i upp till 20 kilometer i timmen bland stora folkmassor. Motionären framhåller vidare att det ska finnas uppställningsplatser och organiserade parkeringsplatser för elsparkcyklar (yrkande 2). Motionären anser att i de städer där det finns elsparkcyklar bör de styrande ta sitt ansvar och se till att det finns uppställningsplatser och organiserade parkeringsplatser för elsparkcyklarna. När dessa som i dag ligger slängda på trottoarer och gågator utgör de enligt motionären en säkerhetsrisk för synskadade och andra gående. Motionären anser att den som slänger en elsparkcykel på gatan i stället för att lämna den på en särskild uppställningsplats bör bötfällas. I samma motion framhålls vidare att de företag som tillhandahåller elsparkcykeltjänster måste ta sitt ansvar och plocka bort omkullkastade elsparkcyklar (yrkande 3). Lyckas de inte med detta anser motionären att man bör dra in deras tillstånd att bedriva verksamheten.

Dag Larsson (S) påtalar i motion 2019/20:845 att det behöver övervägas åtgärder för att stärka den kommunala beslutsrätten vad gäller elsparkcyklar. Motionären pekar på att flera städer i Sverige under de senaste åren har översvämmats av elsparkcyklar. Flera bolag konkurrerar med varandra och detta har lett till att ett stort utbud av billiga elsparkcyklar placerats ut på städernas gator. Enligt motionären har elsparkcyklar många fördelar samtidigt som det finns skäl att överväga om detta är lösningen på städernas trafik- och miljöutmaningar. Flera patientorganisationer larmar om problem med elsparkcyklarna och att de gör det svårare att ta sig fram på städernas trottoarer. Motionären pekar även på att det finns flera olika problem med färdmedlet utifrån hållbarhetsaspekter. Rättsläget verkar enligt motionären vara i högsta grad oklart, bl.a. när det gäller huruvida kommunerna har rätt att reglera verksamheten och i så fall i vilken utsträckning. Motionären anser att kommunerna borde få möjlighet att reglera antalet hyrsparksbolag, bötfälla bolag som inte ser till att deras kunder parkerar cyklarna säkert samt kräva geofencing av trafiksäkerhetsskäl.

Jens Holm m.fl. (V) anför i kommittémotion 2019/20:868 yrkande 11 att regeringen skyndsamt bör återkomma med en lämplig klassificering av elskotrar för att öka säkerheten och förbättra kontrollen samt, om nödvändigt,

vidta alla ytterligare åtgärder för en trafiksäker och hållbar reglering av färdmedlet. Motionärerna pekar på att elskotrarna samtidigt som de skapar frihet för användarna även begränsar framkomligheten för många andra, inte minst för personer med funktionsnedsättning. Felaktigt använda skotrar kan utgöra en stor trafikfara för både användarna och andra. Enligt motionärerna är det uppenbart att lagstiftare, lokalpolitiker och myndigheter inte har hunnit följa med i den snabba utveckling som elsparkcyklarna är ett uttryck för och att det på många håll i dag råder kaos kring både användning och uppställande av elskotrarna. Som exempel på att samhället inte har följt med i utvecklingen anges att elsparkcyklar i dag klassas som cyklar i lag och förordning. Det innebär i sin tur att det inte finns någon åldersgräns för användandet eller krav på hjälm för personer över 15 år och att elsparkcyklarna får framföras på samma sätt som vanliga cyklar, bl.a. på gångvägar så länge gångfart tillämpas. Motionärerna menar att ordningslagen och lokala ordningsföreskrifter redan nu borde kunna användas för att reglera verksamheten och att en klassning av elskotrarna i en egen fordonskategori sannolikt skulle underlätta kontrollen av verksamheten. Motionärerna pekar även på att Transportstyrelsen arbetar med möjliga regeländringar med anledning av de personskador som elskotrarna orsakat men konstaterar samtidigt att det är oklart i vilken omfattning regeländringar och förbättrad kontroll kommer att införas och när dessa kommer att vara på plats.

Åsa Lindestam (S) anför i motion 2019/20:1429 att en översyn av ordningsstadgan när det gäller elsparkcyklar bör övervägas. Motionären pekar på att elsparkcyklarna ökar i antal och att de har många förtjänster då de genom att ersätta taxi och privatbilism vid kortare transporter kan bidra till att minska städernas totala utsläpp. Motionären pekar samtidigt på utmaningar när elsparkcyklarna parkeras och läggs utan ordning och att det kan innebära problem för personer som är rullstolsburna eller har synnedsättning. En annan utmaning är enligt motionären att elsparkcyklarna framförs tillsammans med gående, på cykelbanor och tillsammans med biltrafik och att det inte heller ställs några krav på förarbevis eller hjälm. Motionären pekar även på att kommunerna inte heller har någon annan möjlighet att reglera trafiken med elsparkcyklar än via ordningsstadgor.

Emma Berginger (MP) anser i motion 2019/20:1527 yrkande 2 att regeringen bör återkomma med lagförslag om att definiera elsparkcyklar, segways och liknande eldrivna enpersonsfordon som ett eget trafikslag i lagen om vägtrafikdefinitioner. Motionären anser vidare att regeringen bör återkomma med förslag om att göra nödvändiga ändringar i förordningar för att möjliggöra lokala trafikföreskrifter som förbjuder framförande av elsparkcyklar, segways och liknande eldrivna enpersonsfordon på trottoarer och gångstråk (yrkande 3). Motionären pekar på att elsparkcyklar och liknande transporter är kategoriserade som cyklar i lagen om vägtrafikdefinitioner och att detta bl.a. innebär att kommuner inte kan särreglera cyklar och elsparkcyklar. Enligt motionären borde det i stället vara möjligt för kommuner att sätta upp en skylt om parkeringsförbud specifikt för elsparkcyklar på platser

där många människor rör sig och det lätt blir rörigt. Detta skulle enligt motionären kräva att lagen om vägtrafikdefinitioner reformeras och att elsparkcyklar, segways och liknande enpersonsfordon definieras som en egen fordonskategori. Därigenom skulle också kommunerna ges möjlighet att införa specifika lokala trafikföreskrifter för denna fordonskategori.

Vidare anser motionären att regeringen bör återkomma med förslag om att göra elsparkcyklar och liknande kommersiellt utställda mobilitetslösningar tillståndspliktiga (yrkande 4). Motionären pekar på att om lagstiftningen förtydligas så att kommersiell och storskalig utplacering av elsparkcyklar blir tillståndspliktig enligt lag kan kommuner kräva att aktörerna uppfyller ett antal kriterier för att få och behålla sitt tillstånd. Enligt motionären skulle kommuner då kunna kräva att företagen själva tar ansvar för felparkerade fordon och ställa krav på var de placeras ut så att elsparkcyklarna inte är i vägen. Vidare skulle en tillståndsplikt enligt motionären innebära att kommuner ges möjlighet att begränsa antalet elsparkcyklar och antalet uthyrningsaktörer som får finnas i en stad. Motionären pekar på att liknande reglering redan finns i t.ex. Köpenhamn.

Alireza Akhondi m.fl. (C) betonar i motion 2019/20:1778 behovet av att vidta åtgärder vad gäller reglering och hantering av elsparkcyklar. Motionärerna pekar på att samtidigt som elsparkcyklarna snabbt har blivit populära och ökat i antal finns även utmaningar och problem, inte minst när det gäller hur de parkeras och hur snabbt de körs i trängre utrymmen. Samtidigt som olyckorna med elsparkcyklar har mångdubbats finns det få formella möjligheter att ställa krav på elsparkcykelföretagen på regional nivå. Motionärerna pekar på att flera europeiska länder har infört stränga regleringar av elsparkcyklar men att elsparkcykelparkering i stort sett är helt oreglerat i Sverige. Enligt motionärerna krävs det insatser på nationell nivå för att inte fler olyckor, och även dödsfall, ska inträffa på grund av elsparkcyklarna. Det är enligt motionärerna därför dags att regeringen startar en utredning om hanteringen av elsparkcyklar och hur de kan regleras.

Sofia Westergren (M) pekar i motion 2019/20:2412 på behovet av att se över reglerna för och användandet av eldrivna sparkcyklar i stadsmiljö. Samtidigt som elsparkcyklarna är ett smidigt transportmedel har de enligt motionären även ställt till problem. Många har klagat på hur de parkeras och att de framförs utan hänsyn till gällande trafikregler eller sunt förnuft. Motionären pekar på att det uppstår problem när gående och elsparkcyklar ska samsas på samma utrymme. Situationen har förvärrats särskilt när det gäller de synskadades mobilitet och möjlighet att ta sig fram. Enligt motionären behövs därför en total översyn av regelverk och användande för att elsparkcyklarna ska bli hållbara i stadsmiljö.

Hans Rothenberg (M) framhåller i motion 2019/20:2483 behovet av att tydliggöra förutsättningarna och klargöra ansvarsfrågorna när det gäller hur elsparkcyklar får användas och placeras i stadsmiljöer. Motionären pekar på att de många elsparkcyklar som på kort tid placerats ut i svenska städer har mött blandade reaktioner och att detta beror på hur de framförs och hur de

parkeras. Enligt motionären verkar det bristfälliga ansvarstagandet och handhavandet av dessa fordon från såväl producenter och ägare som användare inte vara av övergående karaktär. För att bringa ordning kring dessa fordon som är nya i trafikmiljön är det enligt motionären dags att införa bestämmelser som definierar och tydliggör vilken sorts fordon elsparkcykeln är, eventuella åldersbegränsningar för dess användande och hur de får placeras ut i stadsmiljöer. Enligt motionären behövs vidare ett tydliggörande av producenternas, fordonsägarnas och användarnas ansvar liksom kommunernas möjligheter att genom ordningsföreskrifter skapa säkrare och mer ordnad hantering av elsparkcyklar i stads- och trafikmiljöerna.

Jessika Roswall m.fl. (M) betonar i kommittémotion 2019/20:2597 yrkande 26 behovet av att komma till rätta med den problematik som kan uppstå i samband med de elsparkcyklar och hyrcyklar som finns att tillgå i vissa städer. Motionärerna pekar på att möjligheten att hyra cyklar och elsparkcyklar i städerna ökar mobiliteten och förenklar vardagslivet för människor. Samtidigt håller dock elsparkcyklarna enligt motionärerna på att bli ett allt större problem när det gäller t.ex. olyckor, och parkeringen av sparkcyklar leder till försämrad tillgänglighet i stadsmiljö. Motionärerna anser att regelverket är otydligt och att regeringen därför bör utreda om reglerna behöver förändras eller förtydligas i dessa delar.

Helena Gellerman m.fl. (L) anför i kommittémotion 2019/20:2746 yrkande 18 att elsparkcykelns möjligheter ska tillvaratas, samtidigt som ett regelverk behöver utredas för att undvika dess negativa effekter framför allt i stadsmiljön.

Thomas Morell m.fl. (SD) framhåller i kommittémotion 2019/20:3347 yrkande 32 behovet av att skapa ett regelverk för elsparkcyklar. Motionärerna pekar på att användningen av elsparkcyklar har ökat kraftigt och att detta även har inneburit en kraftig ökning av antalet olyckor. Enligt motionärerna placeras elsparkcyklarna ofta fel och utgör därmed ett hinder för bl.a. synskadade och personer med rörelsehinder. Elsparkcyklarna välter lätt och följden blir ofta att de ligger på gångbanor i vägen för övriga trafikanter. Enligt motionärerna är det inte heller ovanligt att se två personer på dessa elsparkcyklar trots att de är byggda för en person. Motionärerna anser utifrån detta att det behövs en utredning av parkeringssituationen och av hur ett regelverk kan utformas för att minska olycksrisken.

### **Utskottets ställningstagande**

Det snabba intåget av de nya fordonen i transportsystemet har inneburit att bl.a. cyklar, elcyklar och elsparkcyklar i dag samsas på cykelvägar och vägar. Utskottet vill inledningsvis peka på att det finns begränsad kunskap inom området men att det samtidigt riktats ökat fokus på behovet av att samlas kunskaper inom området. Här kan nämnas att det med finansiering av Trafikverkets skyltfond i juni 2018 presenterades en kunskapsöversikt om de eldrivna enpersonsfordonens plats i trafiken. I utredningen ingick bl.a. att

belysa hur eldrivna enpersonsfordon används och upplevs av förare, hur lagstiftning, reglering och klassificering ser ut i andra länder, olyckor och orsaker till dessa samt vad som kan göras för att öka trafiksäkerheten för användare och medtrafikanter. Utskottet kan konstatera att en av de iakttagelser som gjordes i kunskapsöversikten är att det finns mycket lite forskning och studier som berör trafiksäkerhetsaspekterna av ökat användande av eldrivna enpersonsfordon och att det inte har genomförts någon forskning i Sverige utifrån svenska förhållanden. Utifrån den snabba tekniska utvecklingen och en kontinuerlig introduktion av nya fordon anfördes det i rapporten att det behövs ökad kunskap om dessa fordons potential och egenskaper och marknadsutvecklingen, inte minst utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv. Vidare konstaterades att tydliga och enkla regler skulle förenkla kontrollen av fordonen i trafiken och därmed bidra till en ökad handlingskraft bland berörda myndigheter.

Utskottet välkomnar mot denna bakgrund och med utgångspunkt från nollvisionen det breda uppdrag som regeringen i oktober 2019 beslutade att ge Transportstyrelsen och som syftar till att beskriva de regelverk som gäller och utreda behovet av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon, däribland elsparkcyklar och elcyklar. Som skäl för uppdraget anger regeringen bl.a. att ny teknik och innovation tillsammans med möjligheterna med delningsökonomi är viktiga för utvecklingen av ett hållbart transportsystem. Regeringen uppmärksammar samtidigt att det i vissa sammanhang har framförts att det är oklart vilka regler som gäller för dessa eldrivna enpersonsfordon, t.ex. hur och var de får framföras och vilka konstruktionskrav som kan ställas på fordonen och vilka andra krav som kan ställas på den som framför fordonet. Regeringen pekar på att det redan i dag finns tillämpliga regler på området, men att det finns anledning att tydliggöra vilka dessa regler är och se över möjligheten att förenkla reglerna för att underlätta för användarna och öka säkerheten. I uppdragsdirektiven anges vidare att utredningen ska omfatta alla regler som är relevanta för användningen av dessa fordon, t.ex. trafikregler, konstruktionsregler, ordningsregler och regler om flyttning av fordon. I uppdraget ingår även att överväga om det ska överlämnas till kommunerna att avgöra behovet av särskilda regler för den egna kommunen. I uppdraget ingår därför att analysera hur de befintliga möjligheterna att utfärda föreskrifter enligt nuvarande trafiklagstiftning kan och bör förtydligas eller utökas för att ge kommunerna bättre möjligheter att reglera eldrivna enpersonsfordon. Utifrån den snabba tekniska utveckling som sker anger regeringen att utgångspunkten för utredningen är att eventuella förslag på regler ska vara funktionsbaserade och teknikneutrala och kunna vara tillämpliga på framtida eldrivna enpersonsfordon så att behovet av framtida regeländringar minimeras. Utskottet välkomnar även att det i uppdraget till Transportstyrelsen ingår att

- beskriva omfattningen av olyckor och olyckstillbud där sådana fordon är inblandade samt utreda behovet av regeländringar för att åstadkomma en



trafiksäker och miljövänlig användning av eldrivna enpersonsfordon, som också underlättar för användarna

- redovisa hur ett lämpligt urval av andra länder arbetar med trafiksäkerheten för motsvarande typer av fordon
- belysa vad utformningen av infrastrukturen eller stadsplaneringen innebär för ett trafiksäkert framförande av dessa fortskaffningsmedel
- analysera om det bör införas krav på uthyrare att lämna information om gällande regler till användare av dessa fordon
- utreda möjligheten att införa ett krav på tillstånd för att få hyra ut elsparkcyklar.

Utskottet ser positivt på att Transportstyrelsen i enlighet med direktiven vid genomförandet av uppdraget ska begära in synpunkter från Trafikverket, Polismyndigheten och andra berörda myndigheter, kommuner samt övriga aktörer och allmänheten i lämplig omfattning. Utskottet ser med mycket stort intresse fram emot resultatet av det uppdrag som Transportstyrelsen i enlighet med direktiven ska redovisa till Infrastrukturdepartementet i tre delar enligt följande:

- Senast den 29 april 2020 ska en beskrivning redovisas av de regelverk som gäller för eldrivna enpersonsfordon.
- Senast den 1 november 2020 ska en beskrivning redovisas av omfattningen av olyckor och olyckstillbud där sådana fordon är inblandade. Redovisningen ska även omfatta de åtgärder för en höjd trafiksäkerhet som ett urval av länder har vidtagit inom området. Redovisningen ska vidare omfatta en analys av nulägesbeskrivningen av de åtgärdsalternativ som har genomförts i respektive land.
- Senast den 1 mars 2021 ska en slutredovisning lämnas med en beskrivning av uppdragets resultat i sin helhet inklusive eventuella förslag till regelförändringar med tillhörande konsekvenser.

Utskottet vill i sammanhanget även uppmärksamma att elsparkcyklar och elskotrar också har varit föremål för interpellationer i riksdagen. Infrastrukturministern deltog i oktober 2019 i en interpellationsdebatt om elsparkcyklar i stadsmiljöer (ip. 2018/19:295) och ordning och reda kring elskotrar (ip. 2018/19:307). Vid interpellationsdebatten pekade ministern på att det uppdrag som har getts till Transportstyrelsen är brett och att det utförs på förekommen anledning. Vidare framhöll infrastrukturministern bl.a. att säkerheten och behovet av ordning och reda kommer först i Sverige och att detta kommer att vara vägledande för uppdraget. Ministern pekade samtidigt på den möjlighet som det innebär att kunna använda elsparkcyklarna även framöver. Utskottet delar den uppfattning som ministern också framförde om behovet av att få tydliga regler för användningen av elsparkcyklar, behovet av en ordentlig dialog med branschen, behovet av att kommunerna tar sitt ansvar och får ett klagörande av vilka regler som står till deras förfogande samt behovet av förändringar, inte minst vad gäller klassificeringen. Ministern framhöll även

att regeringens ambition är att skapa ordning och reda och inte att förbjuda elsparkcyklar. Enligt ministern vill regeringen därför se till att kommunerna och branschen tar sitt ansvar, och regeringen ska utreda och skapa bästa grund för en reglering av användningen. Avslutningsvis framhöll ministern att det med gemensamma krafter kommer att bli både ordning och reda inom detta område och dessutom en bra möjlighet till mobilitet i städerna även framöver. Utskottet välkomnar detta.

Genom det breda utredningsuppdrag som regeringen har gett Transportstyrelsen synes de frågeställningar som tas upp i motionsyrkandena vara väl beaktade. Utskottet finner därför inte anledning att för närvarande ta något initiativ i frågan. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2019/20:184 (C) yrkande 16, 2019/20:293 (KD) yrkandena 1–3, 2019/20:845 (S), 2019/20:868 (V) yrkande 11, 2019/20:1429 (S), 2019/20:1527 (MP) yrkandena 2–4, 2019/20:1778 (C), 2019/20:2412 (M), 2019/20:2483 (M), 2019/20:2597 (M) yrkande 26, 2019/20:2746 (L) yrkande 18 och 2019/20:3347 (SD) yrkande 32.

# Reservationer

## 1. Mål och insatser för ökad cykling, punkt 1 (M)

av Maria Stockhaus (M), Mats Green (M), Josefin Malmqvist (M) och Magdalena Schröder (M).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 52 och avslår motionerna

2019/20:184 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkande 2,

2019/20:1529 av Emma Berginger (MP) yrkande 2 och

2019/20:3304 av Emma Berginger och Lorentz Tovatt (båda MP) yrkande 1.

### *Ställningstagande*

Cykeln minskar utsläppen av växthusgaser och trängseln, och därför är det viktigt att få fler att välja att cykla. Vi anser att cykeln som transportmedel har en rad fördelar. Den har en positiv inverkan på hälsan, vilket är viktigt eftersom vi i dagens moderna samhälle är alltmer stillasittande. För att fler ska våga använda sig av cykeln måste det dock bli säkrare att cykla och bättre framkomlighet. Vi konstaterar att alla som någon gång cyklat i Köpenhamn eller Amsterdam vet att Sverige har en lång väg kvar att gå, och för det krävs krafttag och konkreta reformer.

Mot denna bakgrund anser vi att regeringen bör ta fram en konkret handlingsplan under innevarande mandatperiod för att öka cyklandet i hela landet. En nationell handlingsplan bör enligt vår uppfattning vara utformad i dialog med regionerna, kommunerna och branschen.

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

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

av Maria Stockhaus (M), Mats Green (M), Josefin Malmqvist (M) och Magdalena Schröder (M).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkandena 51 och 53 i denna del och

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 26, bifaller delvis motionerna

2019/20:397 av Per Lodenius (C),

2019/20:1947 av Ulrika Jörgensen (M),

2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 17 i denna del och

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 14 och avslår motionerna

2019/20:184 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkandena 1, 3–8 och 11,

2019/20:195 av Rickard Nordin (C) yrkande 1,

2019/20:471 av Magnus Manhammar (S),

2019/20:868 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 1 och 2,

2019/20:1530 av Emma Berginger och Lorentz Tovatt (båda MP) yrkandena 1–5 och

2019/20:1741 av Alireza Akhondi m.fl. (C).

### *Ställningstagande*

Vi vill framhålla att cykeln är ett transportmedel som har en rad fördelar, bl.a. en positiv inverkan på hälsan och att den minskar trängseln och utsläppen av växthusgaser. Vi anser att det är viktigt att få fler att välja cykeln och att det finns flera förbättringar att göra för cyklister. En prioritering av sammanhängande cykelstråk och snabbcykelvägar i utbyggnaden av cykelinfrastrukturen skulle enligt vår uppfattning på allvar göra cykeln till ett alternativ till bilen i många av våra städer.

Vi vill vidare peka på att vissa väljer bort att använda cykeln på långa avstånd eftersom den upplevs som fysiskt utmanande eller för långsam. Lösningen på det kan enligt vår mening vara användningen av elcykel som innebär att cyklisten kan ta sig fram bekvämt och utan nämnvärd ansträngning. En ökad användning av elcykeln som transportmedel skulle med största sannolikhet innebära att fler väljer cykeln framför bilen på längre pendlingsavstånd än i dag.

Sammanfattningsvis vill vi framhålla behovet av att främja användningen av elcyklar genom att anpassa utformningen av infrastruktur för cykling samt uppmuntra cykling genom att prioritera sammanhängande cykelstråk och snabbcykelvägar.

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

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

av Jimmy Ståhl (SD), Monika Lövgren (SD) och Carina Ståhl Herrstedt (SD).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna  
2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 51 och  
2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 26,  
bifaller delvis motionerna  
2019/20:397 av Per Lodenius (C),  
2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 17 i denna del och  
2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 14 och  
avslår motionerna  
2019/20:184 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkandena 1, 3–8  
och 11,  
2019/20:195 av Rickard Nordin (C) yrkande 1,  
2019/20:471 av Magnus Manhammar (S),  
2019/20:868 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 1 och 2,  
2019/20:1530 av Emma Berginger och Lorentz Tovatt (båda MP) yrkandena  
1–5,  
2019/20:1741 av Alireza Akhondi m.fl. (C),  
2019/20:1947 av Ulrika Jörgensen (M) och  
2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 53 i denna del.

#### *Ställningstagande*

Vi vill framhålla att cykling har en positiv inverkan på hälsan. Cykling har även många andra fördelar som att bidra till minskad trängsel i trafiken och minskade utsläpp av växthusgaser. Vi anser att det är viktigt att fler får möjlighet att välja cykeln som färdmedel. I utbyggnaden av cykelinfrastruktur bör cykelstråk och snabbcykelvägar prioriteras eftersom en sådan utbyggnad på allvar skulle medverka till att göra cykeln till ett attraktivt alternativ till bilen i många av våra städer. Samtidigt vill vi understryka att detta bör ske med

hänsyn till framkomlighet för biltrafiken och att trafiksäkerhetsperspektivet måste beaktas.

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

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

av Solveig Zander (C).

##### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna  
2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 17 i denna del och  
2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 14,  
bifaller delvis motionerna  
2019/20:397 av Per Lodenius (C),  
2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 51 och  
2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 26 och  
avslår motionerna  
2019/20:184 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkandena 1, 3–8  
och 11,  
2019/20:195 av Rickard Nordin (C) yrkande 1,  
2019/20:471 av Magnus Manhammar (S),  
2019/20:868 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 1 och 2,  
2019/20:1530 av Emma Berginger och Lorentz Tovatt (båda MP) yrkandena  
1–5,  
2019/20:1741 av Alireza Akhondi m.fl. (C),  
2019/20:1947 av Ulrika Jörgensen (M) och  
2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 53 i denna del.

##### *Ställningstagande*

Att fler väljer att cykla är bra för både miljön och folkhälsan och det minskar även trängseln i trafiken, framför allt i storstäderna. Ett problem för många cyklister är dock att det inte finns någon sammanhållen planering och att det finns alltför många ogenomtänkta trafikmiljöer som inte främjar cyklingen. Jag anser att det inte är rimligt att t.ex. standarden på cykelvägen försämras när man kommer till en kommungräns. Jag vill därför framhålla behovet av att öka framkomligheten med cykel. Detta bör kunna åstadkommas genom att fler lokala och regionala cykelbanor och s.k. cykelmotorvägar byggs, och cyklingen bör få ta större del av resurserna i den nationella infrastrukturplaneringen. Jag anser att det är viktigt att se över behovet av åtgärder,

regelförenklningar och lagändringar som möjliggör cykling i hela landet. Vidare anser jag att cyklisterna och gångtrafikanterna ska ges en säkrare plats i trafikplaneringen, t.ex. genom cykelfartsgator och säkra korsningar och genom att parkeringsplatser längs gator omvandlas till cykelfält. Jag vill peka på att cyklandet skulle kunna öka betydligt med bra cykelleder, bättre vinterunderhåll på cykelvägarna och bättre bytespunkter mellan cykel och kollektiva färdmedel. En stor del av de beslut som rör cykeltrafik fattas lokalt eller regionalt, och jag anser därför att den nationella nivån måste skapa förutsättningar för regionalt och kommunalt samarbete och enklare regler för uppförande av cykelinfrastruktur som cykelparkeringar. Mot denna bakgrund anser jag att förutsättningarna för att via regelförändringar förbättra framkomligheten med cykel bör utredas. Därutöver anser jag att det behövs satsningar på fler sammanhängande regionala cykelstråk för att göra det lättare att cykla längre sträckor.

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

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

av Jens Holm (V).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:868 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 1 och 2,

bifaller delvis motionerna

2019/20:184 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkandena 7 och 8,

2019/20:195 av Rickard Nordin (C) yrkande 1,

2019/20:471 av Magnus Manhammar (S),

2019/20:1530 av Emma Berginger och Lorentz Tovatt (båda MP) yrkandena 4 och 5 samt

2019/20:1741 av Alireza Akhondi m.fl. (C) och avslår motionerna

2019/20:184 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkandena 1, 3–6 och 11,

2019/20:397 av Per Lodenius (C),

2019/20:1530 av Emma Berginger och Lorentz Tovatt (båda MP) yrkandena 1–3,

2019/20:1947 av Ulrika Jörgensen (M),

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkandena 51 och 53 i denna del,

2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 17 i denna del,

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 14 och  
2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 26.

### *Ställningstagande*

Jag vill inledningsvis framhålla att ett hinder för ökad cykling är myndigheternas tolkning av väglagen och anläggningslagen som innebär att cykelleder inte får byggas om de inte ligger i närheten av och har ett funktionellt samband med en statlig väg för allmän samfärdsl. Att bygga separata cykelvägar som inte är i anslutning till bilvägar har dessvärre tolkats stå i strid med principen om allmän samfärdsl eller funktionellt samband med bilväg, och det finns enligt min uppfattning därför ett stort behov av att tydliggöra lagstiftningen så att gång- och cykelvägar ska kunna byggas separat. När cykelvägar inte definieras som allmän väg skapas också problem med ägandeskapet för den färdiga cykelvägen och otydlighet om vem som ansvarar för drift och underhåll av denna. Jag anser att väglagen därför bör ändras genom att begreppet funktionellt samband omtolkas så att det tydliggörs att gång- och cykelväg kan byggas oavsett koppling till väg för allmän samfärdsl samt att ansvaret för drift och underhåll av färdiga gång- och cykelvägar ska tydliggöras. Mot denna bakgrund anser jag att regeringen bör återkomma med förslag på ändring i väglagen för att stärka cyklingens status i infrastrukturplaneringen och möjliggöra byggande av gång- och cykelvägar utan krav på allmän samfärdsl eller funktionellt samband med statlig väg.

Jag vill vidare peka på att staten och kommunerna har ett delat ansvar för att bidra till att det skapas cykelnät som knyter ihop kommuner. Jag anser att Trafikverket behöver en tydligare gränsdragning för när investeringar ska göras i cykelinfrastruktur vid två-plus-ett-vägarnas utbyggnad. Dessa vägar har ett flertal fördelar men innebär ofta försämrad framkomlighet för cyklister. Jag anser därför att riktlinjerna till Trafikverket behöver göras tydligare i fråga om när insatser ska göras för att åtgärda saknade cykellänkar i och med anläggande av två-plus-ett-väg. Jag anser att cykeltrafikanternas framkomlighet alltid ska vara lika viktig att beakta som trafiksäkerheten för bilister vid byggande av två-plus-ett-vägar.

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

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

av Christer Nylander (L).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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



Därmed bifaller riksdagen motion  
2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 17 i denna del,  
bifaller delvis motionerna  
2019/20:397 av Per Lodenius (C),  
2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 51,  
2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 14 och  
2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 26 och  
avslår motionerna  
2019/20:184 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkandena 1, 3–8  
och 11,  
2019/20:195 av Rickard Nordin (C) yrkande 1,  
2019/20:471 av Magnus Manhammar (S),  
2019/20:868 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 1 och 2,  
2019/20:1530 av Emma Berginger och Lorentz Tovatt (båda MP) yrkandena  
1–5,  
2019/20:1741 av Alireza Akhondi m.fl. (C),  
2019/20:1947 av Ulrika Jörgensen (M) och  
2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 53 i denna del.

### *Ställningstagande*

Cyklingen ökar snabbt i Sverige då allt fler upptäcker hur smidigt det är att cykla till jobbet eller på fritiden. Att fler väljer att cykla är bra för både miljön och folkhälsan och det minskar även trängseln i trafiken, framför allt i storstäderna. Ett problem för många cyklister är dock att det inte finns någon sammanhållen planering och att det finns alltför många ogenomtänkta trafikmiljöer som inte främjar cyklingen. Jag anser att det inte är rimligt att standarden på cykelvägen försämras när man kommer till en kommungräns. Därmed anser jag att det behövs satsningar på fler sammanhängande regionala cykelstråk för att göra det lättare att cykla längre sträckor.

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

## **7. Underlättande av kombinerade resor med cykel, punkt 3 (V)**

av Jens Holm (V).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag 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 motion  
2019/20:868 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 6,  
bifaller delvis motion

2019/20:184 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkande 14 och avslår motionerna

2019/20:184 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkande 15 och 2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 17 i denna del.

### *Ställningstagande*

Jag vill framhålla att ett miljöanpassat samhälle måste arbeta på ett målmedvetet sätt för att undanröja hinder för hållbara transporter. Med ett helaresan-perspektiv skulle fler kunna välja cykeln som en del av resan till bl.a. arbete och studier. För att öka möjligheterna att ta med cykeln inom kollektivtrafiken anser jag att det måste bli möjligt att ställa detta krav på kommersiell trafik. Dessvärre har Trafikverket i dag inte några befogenheter att tvinga tågoperatörer att använda sig av tåg som kan medföra cykel. Jag anser att det krävs en ändring inom detta område. Trafikverket bör därför få befogenheter att kräva att tågoperatörer använder sig av tåg som kan medföra cykel där behov finns.

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

## **8. Underlättande av kombinerade resor med cykel, punkt 3 (L)**

av Christer Nylander (L).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag 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 motion

2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 17 i denna del och avslår motionerna

2019/20:184 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkandena 14 och 15 samt

2019/20:868 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 6.

### *Ställningstagande*

Jag vill framhålla att väl fungerande kommunikationer och modern infrastruktur är grundläggande förutsättningar för individens frihet, ett blomstrande näringsliv och en öppen marknad. En väl fungerande kollektivtrafik lägger grunden för att transportsystemet i hela Sverige ska fungera på ett tillfredsställande sätt. Möjligheten att välja att kombinera kollektivtrafik och cykel i stället för att ta bilen har stor betydelse för den fortsatta utvecklingen. Ju fler som kan ta med cykeln på pendeltåget, desto fler kan låta bilen stå, vilket

miljön tjänar på. Mot denna bakgrund anser jag att det behöver bli enklare att ta med cykeln i kollektivtrafiken.

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

## **9. Utbildning och insatser för ökad cykling bland barn och vuxna, punkt 4 (SD)**

av Jimmy Ståhl (SD), Monika Lövgren (SD) och Carina Ståhl Herrstedt (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 27,  
bifaller delvis motion  
2019/20:184 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkande 12 och  
avslår motionerna  
2019/20:1531 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkande 1 och  
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 67.

### *Ställningstagande*

Vi vill framhålla att cykling är en utmärkt vardagsmotion för alla, inte minst för barn. Att främja barns cykling och att utbilda barn i trafiksäkerhet stärker barns hälsa. Samtidigt har vi kunnat se att det i dag är många barn som inte lär sig cykla eller lär sig cykla i ett sent stadium. Om man tidigt får lära sig trafiksäkerhet och att cykla blir medvetenheten om faror i trafiken större, vilket i sin tur bör leda till färre olyckor. Eftersom det finns föräldrar som inte kan cykla och därmed har svårt att lära sina barn anser vi att samhället behöver ta ansvar i dessa fall. Vi vill därmed framhålla behovet av att utöka möjligheten för barn att lära sig att cykla och få kunskap om trafiksäkerhet.

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

## **10. Utbildning och insatser för ökad cykling bland barn och vuxna, punkt 4 (KD)**

av Hampus Hagman (KD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 67,

bifaller delvis motion

2019/20:184 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkande 12 och avslår motionerna

2019/20:1531 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkande 1 och

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 27.

### *Ställningstagande*

Jag vill peka på att cykling har stor utvecklingspotential med goda miljö- och klimateffekter liksom hälsoeffekter. Därför behöver cykling främjas inte minst bland barn och ungdomar och bland nya svenskar. För att öka intresset och verka för ökad cykling bland personer som inte är vana vid att cykla anser jag att det behövs satsningar på informationsspridning på olika språk via ideella organisationer. Mot denna bakgrund vill jag framhålla behovet av cykel-främjande åtgärder.

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

## **11. Trafiksäkerhet och trafikregler för cykling, punkt 5 (M)**

av Maria Stockhaus (M), Mats Green (M), Josefin Malmqvist (M) och Magdalena Schröder (M).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 53 i denna del och

avslår motionerna

2019/20:120 av Jörgen Grubb (SD),

2019/20:184 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkandena 9 och 10.1,  
2019/20:195 av Rickard Nordin (C) yrkandena 2 och 4,  
2019/20:868 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 4,  
2019/20:1053 av Rikard Larsson (S),  
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 66,  
2019/20:3304 av Emma Berginger och Lorentz Tovatt (båda MP) yrkandena 2, 3, 6 och 7 samt  
2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 28.

### *Ställningstagande*

Cykeln som transportmedel har en rad fördelar, bl.a. positiv inverkan på hälsan, vilket är viktigt i dagens moderna samhälle där vi är alltmer stillasittande. Det är därför glädjande att ny teknik bidrar till nya möjligheter även inom cykelområdet. Vi bedömer att en ökad användning av elcykel som transportmedel med största sannolikhet skulle innebära att fler väljer cykeln framför bilen på längre pendlingsavstånd än i dag. Vi vill därmed framhålla behovet av att främja användningen av elcyklar genom att anpassa utformningen av regler för cykling.

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

## **12. Trafiksäkerhet och trafikregler för cykling, punkt 5 (SD)**

av Jimmy Ståhl (SD), Monika Lövgren (SD) och Carina Ståhl Herrstedt (SD).

### *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 motion

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 28 och  
avslår motionerna

2019/20:120 av Jörgen Grubb (SD),

2019/20:184 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkandena 9 och 10.1,

2019/20:195 av Rickard Nordin (C) yrkandena 2 och 4,

2019/20:868 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 4,

2019/20:1053 av Rikard Larsson (S),

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 53 i denna del,

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 66 och

2019/20:3304 av Emma Berginger och Lorentz Tovatt (båda MP) yrkandena 2, 3, 6 och 7.

### *Ställningstagande*

Vi anser att reglerna för väjningsplikt många gånger är snåriga. Många tror felaktigt att cyklister alltid har väjningsplikt gentemot bilister, men detta gäller inte i alla fall. Vi anser att lagstiftningen skulle kunna förenklas genom att cyklister vid såväl cykelpassager som cykelöverfarer lämnar bilister företräde. En sådan förändring och förenkling skulle enligt vår mening ligga i linje med trafiksäkerhetsintresset och samhällets mål om att minska antalet svårt skadade och dödade i trafiken. Därmed vill vi framhålla behovet av att se över lagstiftningen om trafikregler för cykel.

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

### **13. Trafiksäkerhet och trafikregler för cykling, punkt 5 (V)**

av Jens Holm (V).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2019/20:868 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 4 och

2019/20:3304 av Emma Berginger och Lorentz Tovatt (båda MP) yrkande 3, bifaller delvis motion

2019/20:3304 av Emma Berginger och Lorentz Tovatt (båda MP) yrkande 7 och

avslår motionerna

2019/20:120 av Jörgen Grubb (SD),

2019/20:184 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkandena 9 och 10.1,

2019/20:195 av Rickard Nordin (C) yrkandena 2 och 4,

2019/20:1053 av Rikard Larsson (S),

2019/20:2597 av Jessica Roswall m.fl. (M) yrkande 53 i denna del,

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 66,

2019/20:3304 av Emma Berginger och Lorentz Tovatt (båda MP) yrkandena 2 och 6 samt

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 28.

### *Ställningstagande*

Cykeln har som transportmedel en rad fördelar som bl.a. står att finna i minskad miljö- och klimatpåverkan, förbättrad folkhälsa och minskad trängselproblematik i våra storstäder. Ett sätt att underlätta för cyklister är att tillåta högersväng även när trafikljuset visar rött. Jag kan konstatera att det redan nu i många europeiska städer finns regler som innebär att högersväng tillåts även när trafikljuset visar rött för att underlätta för cyklister. Där det tillämpas finns det särskilda trafikmärken som tillåter cyklister att svänga till höger vid röd signal samtidigt som de fortfarande har väjningsplikt mot fotgängare vid högersvängen. Jag vill peka på att det finns ett stort intresse från kommuner i Sverige när det gäller att tillåta högersväng vid rött men att rättsläget är oklart. Det har nu gått över två år sedan regeringen i den nationella cykelstrategin lovade att utreda möjligheterna till undantag från röd signal vid högersväng. Jag kan här konstatera att det ännu inte har kommit något konkret förslag i frågan trots att det är angeläget att regeringen vidtar nödvändiga åtgärder för att möjliggöra detta på lämpliga platser. Mot denna bakgrund anser jag att regeringen bör återkomma med ett förslag till skyltning som tillåter undantag från rött ljus för cyklister vid högersväng.

Jag vill vidare framhålla att cykeltrafiken inte kräver särskilt mycket yta i bredd och att det därför i många fall är logiskt att låta cykeltrafiken vara dubbelriktad även på gator som är enkelriktade för biltrafiken. Många kommuner har löst detta genom tilläggsskyltning. Dessvärre beslutade Länsstyrelsen i Stockholm under våren 2019 att denna skyltning strider mot regelverket för trafikskyltar, ett beslut som överklagades av Stockholms stad. Länsstyrelsens beslut fastställdes emellertid av Transportstyrelsen i februari 2020. Därför konstaterar jag att det blivit nödvändigt med ett nationellt förtydligande som gör det möjligt för kommunerna att fortsätta att medge undantag för att cyklister ska kunna färdas i båda riktningarna på enkelriktade gator. Utifrån detta vill jag framhålla att cykling mot enkelriktat behöver underlättas.

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

### **14. Trafiksäkerhet och trafikregler för cykling, punkt 5 (KD)**

av Hampus Hagman (KD).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 66 och

avslår motionerna

2019/20:120 av Jörgen Grubb (SD),

2019/20:184 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkandena 9 och 10.1,

2019/20:195 av Rickard Nordin (C) yrkandena 2 och 4,

2019/20:868 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 4,

2019/20:1053 av Rikard Larsson (S),

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 53 i denna del,

2019/20:3304 av Emma Berginger och Lorentz Tovatt (båda MP) yrkandena 2, 3, 6 och 7 samt

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 28.

### *Ställningstagande*

Jag vill inledningsvis framhålla att cykeln fyller en viktig samhällsfunktion. Det är positivt att fler ser cykeln som ett användbart transportmedel eftersom den medför goda effekter för såväl folkhälsan som miljön och även minskar trängseln i städerna. Jag vill samtidigt framhålla att det behövs mer strategiskt och förebyggande arbete för att öka säkerheten för cyklister i trafiken och minska antalet cykelolyckor. Målet med allt trafiksäkerhetsarbete är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Jag kan konstatera att det fortfarande återstår mycket arbete för att uppnå detta mål och att cyklister dessvärre är en olycksutsatt trafikantgrupp. Mot denna bakgrund anser jag att det förebyggande arbetet för att minska antalet cykelolyckor bör fortsätta.

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

## **15. Säkerhetsavstånd vid omkörning av cyklister, punkt 6 (KD)**

av Hampus Hagman (KD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 69 och

bifaller delvis motion

2019/20:3304 av Emma Berginger och Lorentz Tovatt (båda MP) yrkande 5.

### *Ställningstagande*

Trots att det längs allt fler vägar finns väl fungerande cykelbanor saknas detta fortfarande på många håll. Detta innebär att cyklister på många ställen



fortfarande måste dela körfält med bilister, vilket medför en trafikfarlig miljö för cyklisterna, inte minst i samband med omkörningar. Jag anser att trafik-säkerheten måste förbättras i dessa sammanhang.

Jag kan konstatera att det i dag inte finns någon reglering av specifikt avstånd vid omkörning av cyklister. I 3 kap. 33 § trafikförordningen föreskrivs endast att den förare som kör om ska lämna ett betryggande avstånd i sidled mellan sitt fordon och det fordon som körs om. Det finns dock inget angett mått på vad som anses vara ett betryggande avstånd. Det innebär att det i dag är upp till bilföraren som gör en omkörning att avgöra vilket avstånd som är lämpligt. Jag anser att den nuvarande ordningen skapar onödiga risker för cyklisterna och att detta behöver åtgärdas. Mot denna bakgrund anser jag att det behövs lagstiftning om ett säkerhetsavstånd på 1,5 meter vid omkörning av cyklister.

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

## **16. Cykelhjälmkrav, punkt 7 (SD)**

av Jimmy Ståhl (SD), Monika Lövgren (SD) och Carina Ståhl Herrstedt (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 29 och  
avslår motion  
2019/20:1135 av Yasmine Bladelius (S).

### *Ställningstagande*

Samtidigt som cykling har många positiva effekter kan vi konstatera att det finns skaderisker. Vi har kunnat se att cyklandet har ökat kraftigt, men även att de cykelrelaterade olyckorna har ökat, där skallskador är vanliga. Dessa kan vara mycket svåra och innebära ett stort lidande för den som drabbas. Vi vill peka på att dagens lagstiftning anger att barn under 15 år ska bära cykelhjälm men att detta hjälmvång därefter upphör. Det finns enligt vår uppfattning inte någon anledning till att 14-åringar ska ta av hjälmen året efter. Vi anser att hjälmvånget i stället borde förlängas, ett år i taget, upp till 18 års ålder. Därmed kommer samtliga barn inom en kort tid att vara skyldiga att bära cykelhjälm, vilket enligt vår uppfattning skulle ha positiva effekter. Om fler barn använder hjälm kan det i sin tur även bidra till att fler vuxna använder

hjälm. Mot denna bakgrund anser vi att kravet på att använda cykelhjälm bör utökas.

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

### **17. Mobilförbud på cykel, punkt 8 (SD)**

av Jimmy Ståhl (SD), Monika Lövgren (SD) och Carina Ståhl Herrstedt (SD).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2019/20:2394 av Karin Enström (M) yrkande 2 och

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 30 och

avslår motion

2019/20:2394 av Karin Enström (M) yrkande 1.

#### *Ställningstagande*

I Sverige är det sedan den 1 februari 2018 förbjudet för en person att hålla en mobiltelefon i handen vid körning av motorfordon. Syftet är att minska det trafikfarliga användandet och därigenom skydda förare och andra i deras omgivning.

Vi vet samtidigt att trafikpolisen i delar av landet uppper att mobilsurfande cyklister är en allt vanligare fara i trafiken. Denna företeelse är inte olaglig men har blivit allt vanligare i takt med de smarta telefonernas frammarsch. Även i andra länder har problemen med mobilsurfande cyklister uppmärksamats. I Nederländerna och Danmark är det redan förbjudet att prata i en handhållen mobiltelefon medan man cyklar. Ett av argumenten för att införa förbud är den ökade användningen av elcyklar, med högre hastighet än vanliga cyklar, där trafikfaran är hög. Vi anser att ett förbud mot användning av mobiltelefon och smarta telefoner under cykelfärd behöver utredas.

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

## **18. Färgsättningen av cykelbanor, punkt 9 (SD)**

av Jimmy Ståhl (SD), Monika Lövgren (SD) och Carina Ståhl Herrstedt (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 9 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna  
2019/20:195 av Rickard Nordin (C) yrkande 3 och  
2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 31.

### *Ställningstagande*

För att få fler att cykla anser vi att säkerhetsfrågan är extra viktig och att det behöver göras fler anpassningar som beaktar cyklisternas villkor för att öka viljan att välja detta färdmedel. Många kommuner som arbetar aktivt med trafiksäkerhet väljer att markera hela eller delar av cykelbanan med färg, t.ex. vid trafikorsningar. Detta gör de för att uppmärksamma bilar och andra trafikanter på att det är en cykelbana. Ambitionen är god och på många håll eftertraktad. Samtidigt kan vi konstatera att det saknas en standardisering av färgval. Enhetliga markeringar av cykelbanor tillhör de åtgärder som vi menar kan underlätta för cyklister och fotgängare. Mot denna bakgrund anser vi att färgsättningen av cykelbanor bör standardiseras.

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

## **19. Elsparcyklar, punkt 10 (M)**

av Maria Stockhaus (M), Mats Green (M), Josefin Malmqvist (M) och Magdalena Schröder (M).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 10 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 26,  
bifaller delvis motionerna  
2019/20:1778 av Alireza Akhondi m.fl. (C),  
2019/20:2412 av Sofia Westergren (M),  
2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 18 och

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 32 och avslår motionerna  
 2019/20:184 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkande 16,  
 2019/20:293 av Robert Halef (KD) yrkandena 1–3,  
 2019/20:845 av Dag Larsson (S),  
 2019/20:868 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 11,  
 2019/20:1429 av Åsa Lindestam (S),  
 2019/20:1527 av Emma Berginger (MP) yrkandena 2–4 och  
 2019/20:2483 av Hans Rothenberg (M).

### *Ställningstagande*

Vi vill peka på att möjligheten att hyra cyklar och elsparkcyklar i städerna ökar mobiliteten och förenklar vardagslivet för människor. Samtidigt har vi dock kunnat se att elsparkcyklarna håller på att bli ett allt större problem med t.ex. olyckor och att parkering av elsparkcyklar leder till försämrad tillgänglighet i stadsmiljö. Vi anser att regelverket är otydligt och att regeringen därför bör utreda om reglerna behöver förändras eller förtydligas i dessa delar. Mot denna bakgrund vill vi betona behovet av att komma till rätta med den problematik som kan uppstå i samband med de elsparkcyklar och hyrcyklar som finns att tillgå i vissa städer.

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

## **20. Elsparkcyklar, punkt 10 (SD)**

av Jimmy Ståhl (SD), Monika Lövgren (SD) och Carina Ståhl Herrstedt (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 10 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 32,  
 bifaller delvis motionerna  
 2019/20:1778 av Alireza Akhondi m.fl. (C),  
 2019/20:2412 av Sofia Westergren (M),  
 2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 26 och  
 2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 18 och  
 avslår motionerna  
 2019/20:184 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkande 16,  
 2019/20:293 av Robert Halef (KD) yrkandena 1–3,  
 2019/20:845 av Dag Larsson (S),

2019/20:868 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 11,  
2019/20:1429 av Åsa Lindestam (S),  
2019/20:1527 av Emma Berginger (MP) yrkandena 2–4 och  
2019/20:2483 av Hans Rothenberg (M).

### *Ställningstagande*

Vi har kunnat se att användningen av elsparkcyklar har ökat kraftigt och att detta även har inneburit en kraftig ökning av antalet olyckor. Ett betydande problem är att elsparkcyklarna ofta placeras fel och att de därmed utgör ett hinder för bl.a. synskadade och personer med rörelsehinder. Cyklarna välter lätt och följden blir ofta att de ligger på gångbanor och är i vägen för övriga trafikanter. Vi vill även peka på att det inte heller är ovanligt att se två personer på dessa elsparkcyklar trots att de är byggda för en person. Vi menar att det utifrån detta behövs en utredning av parkeringssituationen och av hur ett regelverk kan utformas för att minska olycksrisken. Mot denna bakgrund vill vi peka på behovet av att skapa ett regelverk för elsparkcyklar.

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

## **21. Elsparkcyklar, punkt 10 (V)**

av Jens Holm (V).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 10 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:868 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 11,

bifaller delvis motionerna

2019/20:1527 av Emma Berginger (MP) yrkande 2 och

2019/20:2483 av Hans Rothenberg (M) samt

avslår motionerna

2019/20:184 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkande 16,

2019/20:293 av Robert Halef (KD) yrkandena 1–3,

2019/20:845 av Dag Larsson (S),

2019/20:1429 av Åsa Lindestam (S),

2019/20:1527 av Emma Berginger (MP) yrkandena 3 och 4,

2019/20:1778 av Alireza Akhondi m.fl. (C),

2019/20:2412 av Sofia Westergren (M),

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 26,

2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 18 och

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 32.

### *Ställningstagande*

Samtidigt som elskotrarna skapar frihet för användarna har det blivit tydligt att de också begränsar framkomligheten för många andra, inte minst för personer med funktionsnedsättning. Jag vill peka på att felaktigt använda skotrar kan utgöra en stor trafikfara för både användarna och andra. Mot bakgrund av den snabba utveckling som elsparkcyklarna är ett uttryck för och av att det på många håll i dag råder kaos kring både användning och parkering av elskotrarna anser jag att det är uppenbart att lagstiftare, lokalpolitiker och myndigheter inte har hunnit följa med. Som exempel på att samhället inte har följt med i utvecklingen vill jag peka på att elsparkcyklar i dag klassas som cyklar i lag och förordning, vilket i sin tur innebär att det inte finns någon åldersgräns för användandet eller krav på hjälm för personer över 15 år och att elsparkcyklarna får framföras på samma sätt som vanliga cyklar, bl.a. på gångvägar så länge gångfart tillämpas. Jag anser att ordningslagen och lokala ordningsföreskrifter redan nu borde kunna användas för att reglera verksamheten och att en klassning av elskotrarna i en egen fordonskategori sannolikt skulle underlätta kontrollen av verksamheten. Transportstyrelsen arbetar med möjliga regeländringar med anledning av de personskador som elskotrarna orsakat men jag kan samtidigt konstatera att det är oklart i vilken omfattning regeländringar och förbättrad kontroll kommer att införas och när dessa kommer att vara på plats. Mot denna bakgrund anser jag att regeringen skyndsamt bör återkomma med en lämplig klassificering av elskotrar i syfte att öka säkerheten och förbättra kontrollen samt, om nödvändigt, vidta alla ytterligare åtgärder för en trafiksäker och hållbar reglering av färdmedlet.

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

## **22. Elsparkcyklar, punkt 10 (L)**

av Christer Nylander (L).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 10 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 18,  
bifaller delvis motionerna

2019/20:1778 av Alireza Akhondi m.fl. (C),

2019/20:2412 av Sofia Westergren (M),

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 26 och

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 32 och  
avslår motionerna

2019/20:184 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkande 16,  
2019/20:293 av Robert Halef (KD) yrkandena 1–3,  
2019/20:845 av Dag Larsson (S),  
2019/20:868 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 11,  
2019/20:1429 av Åsa Lindestam (S),  
2019/20:1527 av Emma Berginger (MP) yrkandena 2–4 och  
2019/20:2483 av Hans Rothenberg (M).

### *Ställningstagande*

Cyklingen ökar snabbt i Sverige, och allt fler upptäcker hur smidigt det är att cykla till jobbet eller på fritiden. För att underlätta god mobilitet vill jag framhålla vikten av att elsparkcykelns möjligheter tillvaratas, samtidigt som ett regelverk behöver utredas för att undvika dess negativa effekter, framför allt i stadsmiljön.

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

BILAGA

## Förteckning över behandlade förslag

### Motioner från allmänna motionstiden 2019/20

*2019/20:120 av Jörgen Grubb (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbjuda framförande av alla typer av moped på cykelbanor inom detaljplanerat område och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:184 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket i sitt regleringsbrev bör få ett uttalat krav att göra cykel till ett eget trafikslag och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sätta ett dubbleringsmål till år 2030 avseende antal resor som sker med cykel, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om riktlinjer till kommunerna från Boverket för att Sveriges städer ska utformas med en högre prioritet för cykeltrafiken och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en nationell handbok för utformning av cykelparkering bör tas fram och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en nationell cykelplan som utgår från att det byggs cykelbanor längs med det nationella vägnätet och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en ändring i väglagen som gör det möjligt att förlägga cykelvägar på andra platser än längs det ordinarie vägnätet och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att planen också bör hantera de saknade länkar som uppstått i och med anläggandet av de s.k. två-plus-ett-vägarna med vajer och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn av vissa trafikregler och tillkännager detta för regeringen.
- 10.1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa vägtypen cykelgata där högsta tillåtna hastighet är 30 kilometer i timmen samt en sänkt bashastighet till 30 kilometer i timmen och än lägre hastigheter i anslutning till skolor och tillkännager detta för regeringen.

*Förslaget behandlas i den del som avser införandet av vägtypen cykelgata.*



11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om väl belysta cykelbanor och andra trygghetsskapande åtgärder som underlättar cykling året runt och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en nationell satsning på barns resor och behov av fysisk aktivitet samt en nationell satsning på att lära vuxna cykla och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjligheten att ta med cykel ska vara ett krav vid upphandling av trafik och fordon och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta kombinationsresor och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att uppdra åt en myndighet att ta fram en vägledning till kommunerna för tillsyn över uthyrningsverksamhet av elsparkcyklar och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:195 av Rickard Nordin (C):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om hänsyn till samtliga trafikslag vid vägbyggnationer och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ställa krav på minimerande av döda vinkeln på tunga fordon och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att standardisera färgsättning av cykelbanor och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över reglerna för väjningsplikt mellan cyklister och biltrafik och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:293 av Robert Halef (KD):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att elsparkcyklar bör förbjudas på gågator och trottoarer och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det ska finnas uppställningsplatser och organiserade parkeringsplatser för elsparkcyklarna och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att de företag som tillhandahåller elsparkcykeltjänster måste ta sitt ansvar att plocka bort omkullkastade elsparkcyklar och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:397 av Per Lodenius (C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om möjligheten till fler cykelvägar och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:471 av Magnus Manhammar (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för att en större andel av alla bilvägar i Sverige på sikt ska ha cykelbanor och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:845 av Dag Larsson (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga åtgärder i syfte att stärka den kommunala beslutsrätten vad gäller elektriska sparkcyklar och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:868 av Jens Holm m.fl. (V):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på ändring i väglagen för att stärka cyklingens status i infrastrukturplaneringen och möjliggöra byggande av gång- och cykelvägar utan krav på allmän samfärdsel eller funktionellt samband med statlig väg och tillkännager detta för regeringen.
2. 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.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett förslag till skyltning som tillåter undantag från rött ljus för cyklisterna vid högersväng och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör få befogenhet att ställa krav på att tågoperatörer ska använda sig av tåg som kan medföra cykel där behov finns och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma med en lämplig klassificering av elskotrar i syfte att öka säkerheten och förbättra kontrollen samt, om nödvändigt, vidta alla ytterligare åtgärder för en trafiksäker och hållbar reglering av färdmedlet och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:1053 av Rikard Larsson (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om åtgärder för ökad och säker cykling och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:1135 av Yasmine Bladelius (S):*

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

*2019/20:1429 av Åsa Lindestam (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga en översyn av ordningsstadgan när det gäller elsparkcyklar och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:1527 av Emma Berginger (MP):*

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med lagförslag om att definiera elsparkcyklar, segways och liknande eldrivna enpersonsfordon som ett eget trafikslag i lagen om vägtrafikdefinitioner och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med förslag om att göra nödvändiga ändringar i förordningar för att möjliggöra lokala trafikföreskrifter som förbjuder att köra elsparkcyklar, segways och liknande eldrivna enpersonsfordon på trottoarer och gångstråk och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med förslag om att göra elsparkcyklar och liknande kommersiellt utställda mobilitetslösningar tillståndspliktiga och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:1529 av Emma Berginger (MP):*

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett uppdrag till Trafikverket att arbeta för en ökad aktiv mobilitet och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:1530 av Emma Berginger och Lorentz Tovatt (båda MP):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en statlig satsning på cykelleder samt cykelturism och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett nationellt stomvägnät för cykel och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa tillräckliga avsättningar till cykelinfrastruktur i länstransportplanerna och tillkännager detta för regeringen.

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa cykeltillgänglighet i samband med om- och utbyggnad av s.k. två-plus-ett-vägar och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ändra väglagen för att säkerställa markåtkomst för cykelvägar och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:1531 av Emma Berginger m.fl. (MP):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på åtgärder för att få fler barn och unga att cykla och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:1741 av Alireza Akhondi m.fl. (C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över åtgärder enligt motionens intentioner vad gäller cyklar och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:1778 av Alireza Akhondi m.fl. (C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vidta åtgärder vad gäller reglering och hantering av elsparkcyklar och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:1947 av Ulrika Jörgensen (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om säkra pendlingsvägar för cyklar och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2394 av Karin Enström (M):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att undersöka hur många olyckor som orsakas av mobilsurfande cyklister och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att utöka förbudet att hålla en mobiltelefon i handen till att också gälla cykelfordon och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2412 av Sofia Westergren (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av översyn av regler för och användande av eldrivna sparkcyklar i stadsmiljö och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2483 av Hans Rothenberg (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tydliggöra förutsättningarna och klargöra ansvarsfrågorna för hur elsparkcyklar får användas och placeras i stadsmiljöer och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M):*

26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att komma till rätta med den problematik som kan uppstå i samband med elsparkcyklar och hyrcyklar som finns att tillgå i vissa städer och tillkännager detta för regeringen.
51. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att uppmuntra cykling genom att prioritera sammanhängande cykelstråk och snabbcykelvägar och tillkännager detta för regeringen.
52. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta fram en konkret handlingsplan under innevarande mandatperiod för att öka cyklandet i hela landet och tillkännager detta för regeringen.
53. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att främja användningen av elcyklar genom att anpassa utformningen av infrastruktur och regler för cykling och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L):*

17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om cykelfrågor och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om elsparkcyklar och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD):*

66. 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.
67. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om cykelfrämjande åtgärder och tillkännager detta för regeringen.
69. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lagstifta om ett säkerhetsavstånd på 1,5 meter vid omkörning av cyklister och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C):*

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

*2019/20:3304 av Emma Berginger och Lorentz Tovatt (båda MP):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett nationellt mål för ökad cykling och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om cykelgator och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta cykling mot enkelriktat och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om respektavstånd för omkörning av cyklister och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjliggöra för kommuner att införa allgrönt för cyklister och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjliggöra för kommuner att tillåta högersväng för cyklister vid rödljus och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD):*

26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att cykelstråk och snabbcykelvägar bör prioriteras i utbyggnaden av cykelinfrastrukturen och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka möjligheten att barn ska lära sig att cykla och få kunskap i trafiksäkerhet och tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över lagstiftningen gällande trafikregler för cykel och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka kravet på att använda cykelhjälm och tillkännager detta för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett förbud mot användande av mobiltelefon och smarta telefoner under cykelfärd och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att färgsättningen av cykelbanor bör standardiseras och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skapa ett regelverk gällande elsparkcyklar och tillkännager detta för regeringen.