

Trafikutskottets betänkande 2022/23:TU9

Cykelfrågor

Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen avslår motionsyrkanden om olika cykelfrågor, bl.a. mål, infrastruktur och trafikregler för cykling samt insatser för cykling bland barn och unga och kombinerade resor med cykel. Motionsyrkandena avstyrks bl.a. med hänvisning till planerade eller redan vidtagna åtgärder och pågående beredningsarbete. I betänkandet framhåller utskottet att cykling har många positiva effekter. Utskottet betonar bl.a. vikten av att beakta cyklisters förutsättningar när det gäller infrastrukturfrågor, att trafikregler är utformade så att de underlättar en ökad och säker cykling och vikten av att barn och unga börjar cykla.

I ärendet finns totalt 15 reservationer (S, SD, C, MP).

Behandlade förslag

Ett femtiotal yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2022/23.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	5
Ärendet och dess beredning.....	5
Bakgrund	5
Utskottets överväganden.....	9
Mål för cykling.....	9
Cykling, hållbarhet och folkhälsa	13
Infrastruktur för cykling	17
Trafikregler för cyklister	38
Elsparkcyklar.....	51
Insatser för cykling bland barn och unga.....	56
Kombinerade resor med cykel.....	61
Reservationer	68
1. Mål för cykling, punkt 1 (C).....	68
2. Mål för cykling, punkt 1 (MP).....	68
3. Cykling, hållbarhet och folkhälsa, punkt 2 (S)	70
4. Infrastruktur för cykling, punkt 3 (SD).....	71
5. Infrastruktur för cykling, punkt 3 (C)	72
6. Infrastruktur för cykling, punkt 3 (MP)	75
7. Trafikregler för cyklister, punkt 4 (SD).....	79
8. Trafikregler för cyklister, punkt 4 (C)	80
9. Trafikregler för cyklister, punkt 4 (MP)	81
10. Elsparkcyklar, punkt 5 (SD)	83
11. Elsparkcyklar, punkt 5 (C).....	83
12. Insatser för cykling bland barn och unga, punkt 6 (SD)	84
13. Insatser för cykling bland barn och unga, punkt 6 (MP)	85
14. Kombinerade resor med cykel, punkt 7 (SD)	86
15. Kombinerade resor med cykel, punkt 7 (C).....	87
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	88
Motioner från allmänna motionstiden 2022/23	88

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Mål för cykling

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 20 och

2022/23:2105 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkande 1.

Reservation 1 (C)

Reservation 2 (MP)

2. Cykling, hållbarhet och folkhälsa

Riksdagen avslår motion

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 16.

Reservation 3 (S)

3. Infrastruktur för cykling

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:182 av Daniel Helldén (MP) i denna del,

2022/23:184 av Daniel Helldén och Jacob Risberg (båda MP),

2022/23:349 av Rickard Nordin (C) yrkandena 1, 3 och 4,

2022/23:715 av Lina Nordquist (L),

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 16, 17 och 21–25,

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 23,

2022/23:1018 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 1–4,

2022/23:1639 av Martina Johansson (C),

2022/23:1929 av Alireza Akhondi m.fl. (C),

2022/23:2105 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkandena 4–6 och 8–11,

2022/23:2175 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 32 och

2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 87.

Reservation 4 (SD)

Reservation 5 (C)

Reservation 6 (MP)

4. Trafikregler för cyklister

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:127 av Yasmine Bladelius (S),

2022/23:182 av Daniel Helldén (MP) i denna del,

2022/23:191 av Jörgen Grubb (SD),

2022/23:349 av Rickard Nordin (C) yrkandena 2 och 5,

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 18 och 31,

2022/23:1018 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 6–8,

2022/23:1027 av Peter Ollén (M),

2022/23:1754 av Johan Andersson m.fl. (S) och

2022/23:2105 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkandena 12 och 13.

Reservation 7 (SD)

Reservation 8 (C)

Reservation 9 (MP)

5. Elsparkcyklar

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:635 av Niels Paarup-Petersen (C),

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 26 och 27 samt

2022/23:1018 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 9.

Reservation 10 (SD)

Reservation 11 (C)

6. Insatser för cykling bland barn och unga

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:1018 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 10,

2022/23:2096 av Amanda Lind m.fl. (MP) yrkande 4 och

2022/23:2105 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkandena 2 och 3.

Reservation 12 (SD)

Reservation 13 (MP)

7. Kombinerade resor med cykel

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 19 och

2022/23:1018 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 5.

Reservation 14 (SD)

Reservation 15 (C)

Stockholm den 18 april 2023

På trafikutskottets vägnar

Ulrika Heie

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Ulrika Heie (C), Gunilla Svantorp (S), Maria Stockhaus (M), Jimmy Ståhl (SD), Åsa Karlsson (S), Sten Bergheden (M), Kadir Kasirga (S), Helena Gellerman (L), Carina Ödebrink (S), Ann-Sofie Lifvenhage (M), Linda W Snecker (V), Magnus Oscarsson (KD), Oskar Svärd (M), Daniel Helldén (MP), Johanna Rantsi (M), Patrik Jönsson (SD) och Inga-Lill Sjöblom (S).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet 55 motionsyrkanden från allmänna motions-tiden 2022/23. En förteckning över behandlade förslag finns i bilagan. I sammanhanget kan nämnas att utskottet tidigare under våren 2023 behandlade frågor som i vissa delar berör cykling i betänkande 2022/23:TU4 Infrastruktur-frågor och att utskottet avser att senare under riksmötet behandla frågor som i vissa delar berör cykling i betänkandet om trafiksäkerhet.

Bakgrund

Definitionen av en cykel

Enligt lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner definieras en 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. En cykel kan enligt Transportstyrelsen vara något av följande fyra alternativ:

- den vanliga trampcykeln
- ett elfordon med trampor och maximalt 250 watt som bara kan förstärka trampningen upp till 25 kilometer i timmen
- elfordon utan trampor med en maximal hastighet av 20 kilometer i timmen:
 - maximalt 250 watt (t.ex. elsparkcykel)
 - självbalanserande fordon (t.ex. Segway)
- elfordon utan trampor, som är avsedda för personer med fysisk funktions-nedsättning; dessa fordon har ingen effektbegränsning men en maximal hastighet av 20 kilometer i timmen (t.ex. elrullstol eller elskoter).

Cyklingens omfattning

Nationella cykelrådet är ett samverkansforum för det nationella arbetet för en ökad och säker cykling som leds av Trafikverket. Av rapporten Nationellt cykelboks-lut 2021 (2022:004) framgår att en genomsnittlig dag 2021 cyklade ca 936 000 personer i åldern 6–84 år, vilket motsvarar ca 10 procent av befolkningen. Dessa cyklade i genomsnitt drygt 6,5 kilometer var, fördelat på knappt 2,2 resor. Detta innebär att en genomsnittlig cykelresa var 3,1 kilo-meter. Antalet personer som cyklar varierar över året. Cykling är framför allt kopplat till sommarhalvåret, när andelen som cyklat under en genomsnittlig dag är 13 procent jämfört med 7 procent under vinterhalvåret. Den totala sträckan som tillryggalades med cykel var 2,2 miljarder kilometer, vilket motsvarar drygt 2 procent av det totala transportarbetet om flyget exkluderas. Räknat per invånare blir det 235 kilometer per år. Antalet cykelresor under

2021 var drygt 700 miljoner, vilket innebär att drygt var åttonde resa görs med cykel. Andelen cykelresor av resorna upp till 5 kilometer är högre; där skedde knappt var femte resa med cykel. Det är mycket ovanligt med cykelresor över 10 kilometer. Det största antalet cykelresor sker i storstäderna med omgivande kommuner samt de större städerna med omgivande kommuner (37 procent för båda kommuntyperna). I övriga kommuner uppmäts andelen till 26 procent.

Cykelinfrastruktur

Infrastrukturen för cykel består bl.a. av cykelvägar och cykelparkeringar. Även en stor del av bilvägnätet är tillåtet att cykla på. Cykelvägnätet är alla vägar som är avsedda för cykeltrafik eller gång- och cykeltrafik, och inte biltrafik. Exempelvis kan det vara en cykelbana, ett cykelfält, vägpassager i plan avsedda för cykeltrafik med eller utan vägmarkering samt sträckor som knyter samman vägnätet för cykel med övriga vägnätet. Sammantaget omfattade cykelvägnätet enligt det nationella cykelbokslutet vid årsskiftet 2021/22 totalt 2 569 mil. År 2021 var 316 mil cykelväg registrerad på statligt vägnät, 2 087 mil på kommunalt vägnät och 166 mil på enskilt vägnät. Den sammanlagda längden kommunala cykelvägar varierar kraftigt mellan olika kommuner och län. För många mindre kommuner kan det handla om någon eller några kilometer cykelväg, medan det i de större kommunerna kan handla om mer än 50 mil cykelväg.

Myndigheternas arbete med cykelfrågor

Trafikverket ansvarar för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för bl.a. vägtrafik och för byggande och drift av statliga vägar. Åtgärder i den statliga nationella cykelinfrastrukturen, dvs. cykelinfrastruktur längs det nationella stamvägnätet, finansieras genom den nationella planen för transportinfrastruktur. I lagstiftningen som styr Trafikverkets byggande av väg görs det ingen skillnad mellan hur cykelvägar och andra vägar planeras och byggs. Statliga vägar planeras och anläggs med stöd av väglagen (1971:948). Vidare främjar Trafikverket cykling genom stödfinansiering och bidrag till utvecklingen för cykel. Trafikverket tar fram kunskapsstöd och planeringsunderlag för aktörer som verkar i samhällsplaneringen samt standarder för att skapa förutsättningar för en jämn och god kvalitet på cykelinfrastrukturen. Trafikverket har bl.a. i uppdrag att följa upp utvecklingen inom cykling, och detta rapporteras återkommande i samband med det nationella cykelbokslutet.

Transportstyrelsen har till huvuduppgift att svara för regelgivning, tillståndsprovning och tillsyn inom transportområdet. I uppdraget ingår bl.a. att ta fram regler för vägtrafik och fordon samt att utforma vägmärken. I detta ingår cykeltrafik, och regler finns för vilken utrustning en cykel måste ha samt hur en cykel ska framföras i trafiken.

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) har till huvuduppgift att bedriva forskning och utveckling som avser infrastruktur, trafik och transporter. Institutet ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås genom att bidra till att kunskapen om transportsektorn kontinuerligt förbättras. Vid årsskiftet 2017/18 fick VTI i uppdrag att vara administrativ värd för Sveriges nya nationella kunskapscentrum för forskning och utbildning om cykling (Cykelcentrum). Satsningen uppgår till 5 miljoner kronor per år under perioden 2018–2023. Som administrativ värd ska VTI tillsammans med andra forskare, intresseorganisationer, myndigheter, infrastrukturhållare m.fl. utveckla cyklingens roll för att bidra till ett hållbart samhälle med hög livskvalitet i hela landet. Cykelcentrum ska arbeta för att öka det tvärvetenskapliga samarbetet och knyta forskningen närmare till de problem som olika aktörer har när det gäller att göra det enklare och säkrare att cykla. I Cykelcentrums uppgifter ingår även att säkra en långsiktig kunskapsupbyggnad inom cykelområdet, t.ex. genom att etablera doktorandprogram, verka för att kunskapen förmedlas på universitets- och högskoleutbildningar samt anordna utbildningar för verksamma i branschen.

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. Myndigheten har tagit fram olika underlag som handlar om cyklar och cykeltrafik.

Kommunerna har ansvar för planering, byggande, drift och underhåll av cykelvägar som inte ligger längs det statliga vägnätet. Kommunerna tar ofta fram kommunala trafikstrategier och cykelplaner som komplement till sin översiktsplan och de detaljplaner som styr markanvändningen. Regionerna är regionala planupprättare, och många regioner tar fram regionala cykelplaner och cykelstrategier. I några delar av landet finns det enligt Trafikverket särskilda forum för cykelfrågor, vilka ofta drivs av regionerna och där Trafikverket medverkar (rapport TRV 2021/21964). I andra delar av landet är frågor om cyklar och cykling inte specifikt avgränsade från andra transportmedel i diskussioner och forum utan hanteras i samband med de ordinarie löpande dialogerna mellan Trafikverket, kommunerna och regionerna om fysisk planering och transportinfrastrukturplanering.

Olycksfallsutvecklingen för cyklister

Transportstyrelsen ansvarar för att samla in och tillhandahålla statistik om vägtrafikolyckor med personskada som uppstår i det svenska vägtransportsystemet. Statistiken baseras på uppgifter som rapporteras in av två separata källor: polisen och akutsjukhusen. Uppgifterna sparas i Transportstyrelsens olycks- och skadedatabas Strada. Uppgifter om färd sättet cykel framgår av Transportstyrelsens statistik över vägtrafikolyckor som visas i tabellen nedan.

Tabell Antal omkomna och allvarligt skadade*Avser färdstättet cykel*

År	Antal omkomna enligt underlag till officiell statistik	Allvarligt skadade enligt polis och akutsjukvård
2010	21	377
2011	21	401
2012	28	373
2013	14	465
2014	33	530
2015	17	359
2016	22	436
2017	26	412
2018	23	377
2019	17	401
2020	18	344
2021	23	504
2022 (preliminärt)	24	–

Källa Transportstyrelsen.

Utskottets överväganden

Mål för cykling

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om mål för cykling. Utskottet hänvisar bl.a. till att ett förslag till mål för ökad cykling har tagits fram som för närvarande bereds inom Regeringskansliet. Utskottet betonar även vikten av väl formulerade mål och att målen följs upp och utvärderas. Utskottet konstaterar att det inte finns anledning att ta något initiativ i frågan.

Jämför reservation 1 (C) och 2 (MP).

Motionerna

I kommittémotion 2022/23:834 yrkande 20 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att regeringen bör anta ett nationellt cykelmål. Motionärerna efterlyser ett tidsstätt och kvantifierat cykelandelsmål och betonar att målstyrningen behöver baseras på hur vi vill att trafiken ska se ut i framtiden i stället för den prognosstyrning som sker i dag.

I motion 2022/23:2105 yrkande 1 anför Emma Berginger m.fl. (MP) att det bör antas nationella mål för ökad cykling i enlighet med VTI Cykelcentrums förslag. Motionärerna konstaterar att trots att det borde finnas ett stort nationellt intresse för att öka andelen som cyklar saknas det fortfarande konkreta målsättningar för ökat cyklande som har en styrande effekt på transportpolitiken.

Bakgrund

De transportpolitiska målen

Riksdagen har beslutat om det övergripande transportpolitiska målet, liksom om ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257 och prop. 2012/13:1 utg.omr. 22, bet. 2012/13:TU1, rskr. 2012/13:118). Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö-kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa. Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet

samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. En av preciseringarna för funktionsmålet är att förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras (prop. 2008/09:93).

Miljömålen

Miljömålssystemet består av ett generationsmål, 16 miljö kvalitetsmål och ett antal etappmål. Riksdagen har beslutat om ett etappmål för inrikes transporter som innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes flyg, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010 (prop. 2016/17:146, bet. 2016/17:MJU24, rskr. 2016/17:320). Den dåvarande regeringen beslutade i samband med budgetpropositionen för 2020 att detta etappmål även skulle vara ett transportpolitiskt etappmål (prop. 2019/20:1 utg.omr. 22).

Strategin för levande städer från april 2018 innebar nya etappmål för hållbar stadsutveckling, bl.a. att främja gång, cykling och kollektivtrafik framför personbilstrafik och att hänsyn ska tas till detta i planeringen av städer. I april 2018 beslutades att ett av etappmålen är att andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent 2025, uttryckt i personkilometer, i riktning mot att på sikt fördubbla andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik (skr. 2017/18:230). I budgetpropositionen för 2023 konstaterar regeringen att ett etappmål inom miljömålen är att andelen persontransportarbete med gång-, cykel- och kollektivtrafik i Sverige ska vara minst 25 procent 2025.

Varje miljö kvalitetsmål har preciseringar för att förtydliga målen och underlätta den löpande uppföljningen av dem. En av preciseringarna av miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö är att kollektivtrafiksystem är miljöanpassade, energieffektiva och tillgängliga och att det finns attraktiva, säkra och effektiva gång- och cykelvägar.

Uppdraget till VTI

I oktober 2021 fick VTI, där Cykelcentrum ingår, i uppdrag att ta fram förslag på mål för ökad andel cykling. I slutet av april 2022 presenterade VTI en rapport, baserad på sammanställd kunskap från litteraturstudier, analyser av data från nationella resvaneundersökningar samt diskussioner med Trafikanalys och andra berörda aktörer som kommuner och civilsamhälle (VTI rapport 1125). De slutsatser och rekommendationer som uttrycks i rapporten är författarnas egna och speglar inte nödvändigtvis myndigheten VTI:s uppfattning. I rapporten betonas att cykling kan bidra positivt inom många hållbarhetsområden, särskilt när den ersätter motordriven trafik. I rapporten konstateras att det i dag inte finns något definierat nationellt mål för ökad cykling i Sverige. Följande mål och målstruktur föreslås:

- *Övergripande mål:* Cyklingen i hela Sverige ska öka så att tillgängligheten förbättras, folkhälsan stärks och klimat- och miljöpåverkan minskar.
- *Etappmål 1:* Cykelresornas andel av det totala antalet resor i Sverige ska öka till 20 procent 2030 och till 26 procent 2035 utan att andelen gång- eller kollektivtrafikresande minskar.
- *Etappmål 2:* Cykelresornas andel av det totala persontransportarbetet i Sverige ska öka till 3 procent till 2035 utan att gång- eller kollektivtrafiken minskar.
- *Delmål 1:* Cykelresornas andel av det totala antalet resor i Sverige kortare än 10 kilometer ska öka till 30 procent 2030 och till 45 procent 2035 utan att andelen gång- eller kollektivtrafikresande minskar.
- *Delmål 2:* Cykelresornas andel av det totala antalet resor för barn i grundskoleåldern i Sverige ska öka till 40 procent 2030 och till 50 procent 2035 utan att andelen gångresor minskar.

Eftersom det övergripande målet, etappmålen och delmålen kan vara svåra att följa upp på kort sikt och på lokal nivå lämnas förslag till sju indikatorer med tillhörande mått som kan kopplas till de föreslagna målen och som kan följas upp för att säkerställa att utvecklingen går i rätt riktning. Indikatorerna kan enligt VTI-rapporten också fungera som inspiration genom att de ger exempel på faktorer att prioritera för att uppnå målet. De flesta av de föreslagna målen, indikatorerna och måtten ingår redan i Nationella cykelrådets nationella cykelboksut. Följande indikatorer föreslås:

- välja cykeln oavsett ärende
- en inbjudande miljö för cyklister
- en funktionell infrastruktur
- god kvalitet på drift och underhåll av cykelinfrastrukturen
- individuella förutsättningar för att välja cykeln
- institutionella förutsättningar för ökad cykling
- hela resan-perspektivet.

Det konstateras bl.a. att ett naturligt nästa steg är att ta fram en nationell handlingsplan som innehåller styrmedel och åtgärder för ökad cykling. Utan en sådan handlingsplan kommer det enligt VTI-rapporten inte att vara möjligt att nå de föreslagna målen. I juli 2022 skickades rapporten på remiss med sista svarsdag i november 2022. Enligt uppgift från Regeringskansliet pågår beredning av ärendet.

Europaparlamentets resolution om en cykelstrategi

Europaparlamentets utskott för transport och turism antog i början av februari 2023 en resolution om utveckling av en EU-strategi för cykling. I resolutionen uppmanas kommissionen att utveckla en särskild europeisk cykelstrategi med syftet att fördubbla antalet cyklade kilometer i Europa fram till 2030. EU-kommissionens verkställande vice ordförande Frans Timmermans framförde i

mars att kommissionen kommer att föreslå en europeisk deklaration om cykling under sommaren 2023.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om mål för cykling behandlades senast i utskottets betänkande 2021/22:TU11 Cykelfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, bl.a. med hänvisning till att den dåvarande regeringen på olika sätt hade uttalat mål för en ökad och säker cykling och konstaterade att den nationella cykelstrategin har en ökad och säker cykling som inriktning. Utskottet påminde vidare om att den dåvarande regeringen avsåg att ta fram mål för ökad cykling och ett system för uppföljning av dessa mål. Utskottet menade att mål kan bidra till att styra utvecklingen i en positiv riktning samtidigt som preciserade mål möjliggör utvärderingar av de insatser som görs. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar inledningsvis att en av preciseringarna av transportpolitikens funktionsmål är att förutsättningarna för att välja gång-, cykel- och kollektivtrafik ska förbättras. Vidare finns det ett etappmål i miljömålsystemet som innebär att andelen persontransporter med gång-, cykel- och kollektivtrafik ska vara minst 25 procent 2025, i riktning mot att på sikt fördubbla denna andel. Dessutom konstaterar utskottet att det finns andra preciseringar av målen som handlar om cykling, bl.a. att det ska finnas attraktiva, säkra och effektiva gång- och cykelvägar.

När det gäller motionsförslagen om ett nationellt mål för ökad cykling vill utskottet påminna om att VTI har haft i uppdrag att ta fram förslag till mål för ökad cykling och ett system för uppföljning av de mål som föreslås. Utskottet konstaterar att VTI har redovisat uppdraget och att Regeringskansliet för närvarande bereder VTI:s förslag. Utskottet ser fram emot att senare ta del av resultatet av denna beredning. Utskottet vill i sammanhanget också betona vikten av att mål följs upp och utvärderas. Utskottet vill liksom tidigare år även framhålla att väl utformade mål kan bidra till att styra utvecklingen i en positiv riktning samtidigt som preciserade mål möjliggör utvärderingar av de insatser som görs.

Mot denna bakgrund anser utskottet att det inte finns anledning att ta något initiativ i frågan om mål för cykling och avstyrker därmed motionerna 2022/23:834 (C) yrkande 20 och 2022/23:2105 (MP) yrkande 1.

Cykling, hållbarhet och folkhälsa

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslaget om cykling, hållbarhet och folkhälsa. Utskottet betonar att cykling har många positiva effekter, inte minst för klimatet, miljön och folkhälsan. Utskottet hänvisar till att det pågår en rad olika statliga och kommunala insatser för att förbättra villkoren för cyklister. Utskottet konstaterar att de frågor som tas upp i motionen därmed är väl uppmärksammade och att det inte finns skäl att ta något initiativ i dessa frågor.

Jämför reservation 3 (S).

Motionen

I kommittémotion 2022/23:2140 yrkande 16 betonar Gunilla Svantorp m.fl. (S) att en ökad och säker cykling kan bidra till att minska resandets miljöpåverkan och trängsel i tätorter samt bidra till en bättre folkhälsa. Motionärerna påminner om att cykeln har en stor potential att avlasta både kollektivtrafiken och vägarna, men för att cyklingen ska kunna öka och utvecklas behöver såväl säkerheten som kapaciteten öka, inte minst genom god planering.

Bakgrund

Cykling och folkhälsa

Av det senaste nationella cykelbokslutet (Trafikverket 2022:004) framgår att fysisk aktivitet har många positiva hälsoeffekter, och genom aktivt resande, som exempelvis cykling eller gång, kan den vardagliga aktiviteten främjas. Att som barn få in rutiner för fysisk aktivitet i vardagen kan enligt bokslutet även skapa förutsättningar för hälsosamma levnadsvanor i vuxen ålder. I det nationella cykelbokslutet redovisas dessutom att andelen av befolkningen i Sverige som når rekommendationer för fysisk aktivitet har varit relativt stabil under större delen av 2000-talet. Hur stor del av befolkningens fysiska aktivitet som utgörs av cykling går dock inte att urskilja. Många vuxna når rekommendationerna, men färre barn och unga gör det. Resvanorna skiljer sig åt utifrån individuella, geografiska och demografiska förutsättningar. I bokslutet betonas att genom förbättrade förutsättningar för fler att cykla och gå kan andelen som når rekommendationerna för fysisk aktivitet öka.

Trafikverket betonar på sin webbplats att man kan förbättra sin hälsa genom att cykla i stället för att åka bil. En i stort sett inaktiv person i medelåldern minskar enligt Trafikverket risken för hjärt-kärlsjukdomar med ca 20 procent genom att cykla 5 kilometer om dagen. Dessutom ökar kroppens förbränning.

Vidare kan nämnas att det folkhälsopolitiska ramverket består av ett övergripande, nationellt folkhälsopolitiskt mål och åtta målområden. Det övergripande målet är att folkhälsopolitiken ska skapa samhällseliga förutsättningar

för en god och jämlik hälsa i hela befolkningen och sluta de påverkbara hälsoklyftorna inom en generation. Människors fysiska aktivitet påverkas enligt Folkhälsomyndigheten av förutsättningar i vardagen, såsom den fysiska, sociala och kulturella miljön och socioekonomiska resurser. En majoritet bland både kvinnor och män (66 procent) uppger att de är fysiskt aktiva minst 150 minuter per vecka. Bidragande faktorer till den låga fysiska aktiviteten kan enligt Folkhälsomyndigheten exempelvis vara mindre fysiskt aktiva yrken och färre transporter till fots och med cykel.

Cykling, hållbarhet och trängsel

Trafikverket lyfter på sin webbplats fram att cykling är ett billigt, miljövänligt och många gånger effektivt transportmedel. Trafikverket framhåller att cykling även leder till förbättrad tillgänglighet i samhället. Ett ökat cyklande och minskat bilresande skapar mer attraktiva och långsiktigt hållbara tätorter genom att minska den negativa miljöpåverkan som biltrafiken för med sig i form av trängsel, buller, partiklar och avgasutsläpp. För att öka säkerheten för cyklister är det enligt Trafikverket viktigt att både förebygga olyckor och lindra konsekvenserna om en olycka trots allt skulle inträffa. Verket lyfter fram behovet av en säker infrastruktur, drift och underhåll med god kvalitet, säkra cyklar, säkra personbilar och tunga fordon, en ökad användning av hjälm och annan skyddsutrustning samt beteendepåverkande insatser. Trafikverket anser att ett ökat cyklande är yteffektivt och kan ersätta bilresor på korta sträckor och att det skapar mer attraktiva och hållbara tätorter, vilket enligt verket är viktigt för att nå FN:s globala mål om god hälsa och hållbara städer.

Trafikverket har i en rapport från 2020 (Åtgärder för cykling) pekat på att det är betydligt mer energieffektivt per personkilometer att cykla och att ett ökat cykelresande därigenom bidrar till att nå målen om ett långsiktigt hållbart samhälle. En ökad andel cykelresor uppges även ha positiva effekter på trängsel, buller och partiklar och även bidra till en effektivare markanvändning och bättre livsmiljöer. Trafikverket tar även upp att följderna av befolkningstillväxten troligen blir trängsel och konkurrens om gatuutrymmet i storstäderna, och för att minska trängseln bör en överflyttning ske från bilresor till cykelresor eftersom cykeltrafik bara tar upp en tiondel av utrymmet jämfört med biltrafik.

Europaparlamentets utskott för transport och turism antog i början av februari 2023 en resolution om utveckling av en EU-strategi för cykling. I resolutionen konstateras att transporter är en betydande källa till luftföroreningar, och hållbara transportsätt, såsom cykling, är avgörande för att uppnå EU:s klimat- och utsläppsminskningmål och för att klara ambitionerna i EU:s plan för energibesparing och i initiativet REPowerEU som är EU-kommissionens plan för att mot bakgrund av Rysslands invasion av Ukraina göra EU oberoende av ryska fossila bränslen. I resolutionen framhålls att cykling har många fördelar, såsom bättre hälsa, minskade trafikstockningar,

mindre buller, förbättrad luftkvalitet, ekonomisk tillväxt samt miljömässiga och sociala vinster.

Den ideella föreningen Cykelfrämjandet har i ett remissvar (2021-01-29) pekat på kommunernas potential att påverka fler bilister att välja cykeln för sina arbetsresor. Cykelfrämjandet framför bl.a. att cykeltrafikens roll i samhällsplaneringen bör lyftas och menar att genom att öka cyklingen på bekostnad av bilåkandet skulle många städers trafikproblem minska, och det skulle bidra till ett hållbart samhälle.

Exempel på kommunala insatser

Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) uppger att kommuner och regioner satsar på att förbättra villkoren för cyklister. I flera kommuner och regioner pågår arbete med att ta fram planer, program och strategier för cykling. SKR arbetar med att förbättra förutsättningarna för alla som väljer att cykla så att de kan göra det på ett säkert och smidigt sätt. SKR arrangerar bl.a. konferenser och seminarier, bevakar cykelfrågor på nationell nivå samt sprider goda exempel och kunskap i form av handböcker, rapporter och skrifter. SKR deltar i Nationella cykelrådet som bl.a. följer upp och redovisar cyklandets utveckling.

Klimatkommunerna är en förening för kommuner och regioner som arbetar aktivt med lokalt klimatarbete, bl.a. med att främja cykling genom att bygga cykelinfrastruktur och uppmuntra till ett ökat cyklande. Vidare kan nämnas Svenska Cykelstäder som är en förening för kommuner och regioner som arbetar med ökad framkomlighet, bättre folkhälsa och minskade utsläpp.

Budgetpropositionen för 2023

Fysisk aktivitet påverkar vår hälsa positivt och bidrar till ett ökat välbefinnande. I budgetpropositionen för 2023 konstaterar regeringen att fysiskt aktiva transporter, dvs. resande som görs t.ex. till fots eller med cykel, utgör en viktig del av människors totala fysiska aktivitet och bidrar till folkhälsan. Det konstateras att dessa transporter ligger på en låg nivå. Endast en liten andel barn och unga uppfyller den rekommenderade aktivitetsnivån på 60 minuter per dag via transporterna, och bland vuxna har aktivitetsnivån via transporter minskat. Andelen barn (6–17 år) som använder fysiskt aktiva transporter mer än 60 minuter per dag var knappt 4 procent 2020. Andelen vuxna (18–84 år) som använde aktiva transportsätt mer än 30 minuter per dag var knappt 12 procent 2020. Antalet resor till fots minskade med 4 procentenheter 2020 jämfört med 2019, medan antalet resor med cykel ökade med 6 procentenheter.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om cykling, hållbarhet och folkhälsa behandlades senast i utskottets betänkande 2021/22:TU11 Cykelfrågor. Utskottet framhöll bl.a. att

cykling är utmärkt vardagsmotion för både barn och vuxna. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis lyfta fram att cykling har många positiva miljö- och climateffekter. Cykling är en form av resande som görs med liten miljö- och klimatpåverkan. En annan positiv effekt är att cykling leder till minskad trängsel såväl på vägarna som i kollektivtrafiken och därmed till förbättrade stadsmiljöer.

Utskottet vill även betona att cykling främjar folkhälsan. Fysisk aktivitet påverkar vår hälsa positivt och bidrar till ett ökat välbefinnande, och cykling är ett sätt att främja sådan vardaglig aktivitet. Utskottet vill dessutom framhålla att cykling på ett positivt sätt ökar människors mobilitet. Utskottet kan samtidigt med oro konstatera att fysiskt aktiva transporter ligger på en alltför låg nivå och att endast en liten andel barn och unga uppfyller den rekommenderade aktivitetsnivån. Utskottet vill därför betona vikten av att som barn få in rutiner för fysisk aktivitet i vardagen eftersom det kan skapa förutsättningar för hälsosamma levnadsvanor i vuxen ålder. Cykling är enligt utskottets bedömning utmärkt vardagsmotion för både barn och vuxna. Mot den bakgrunden välkomnar utskottet att det pågår en rad olika statliga och kommunala insatser för att förbättra villkoren för cyklister.

Utskottet anser att de frågor som tas upp i motionsförslaget redan är väl uppmärksammade och finner inte anledning att ta något initiativ i dessa frågor. Utskottet avstyrker därmed motion 2022/23:2140 (S) yrkande 16.

Infrastruktur för cykling

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om infrastruktur för cykling. Utskottet hänvisar bl.a. till riksdagens behandling av skrivelsen om den nationella transportinfrastrukturen och välkomnar att ett flertal olika insatser för cykelinfrastrukturen ingår i den nationella transportinfrastrukturplanen för 2022–2033 och i länsplanerna. Utskottet uppmärksammar bl.a. att frågor om möjligheten att bygga friliggande cykelvägar redan har utretts och betonar vikten av att beakta cyklisters förutsättningar och behov när vägar byggs eller byggs om. Utskottet framhåller betydelsen av snabba cykelstråk och betonar vikten av att cykelinfrastrukturen är säker och uppfyller föreskrivna krav. Utskottet konstaterar att de frågor som tas upp i motionerna är väl beaktade och att det inte finns anledning att ta något initiativ i dessa frågor.

Jämför reservation 4 (SD), 5 (C) och 6 (MP).

Motionerna

I partimotion 2022/23:2190 yrkande 87 föreslår Annie Lööf m.fl. (C) att alla nya vägar ska byggas med en tydlig anpassning för cykling.

I partimotion 2022/23:2175 yrkande 32 pekar Per Bolund m.fl. (MP) på vikten av att förbättra förutsättningarna för att fler ska kunna använda cykeln som transportmedel. Motionärerna betonar bl.a. att det krävs stora investeringar i cykelns infrastruktur, att regeringen bör ta fram en nationell cykelplan inklusive förslag på ett nationellt cykelvägnät, att den nationella cykelstrategin bör följas upp och att det bör byggas fler och bättre cykelvägar.

I kommittémotion 2022/23:1014 yrkande 23 anför Thomas Morell m.fl. (SD) att det på anpassade vägar bör skapas säkra ytor för mopeder och cyklister. Ett liknande förslag finns i kommittémotion 2022/23:1018 yrkande 1 av Patrik Jönsson m.fl. (SD). Motionärerna anser att det är viktigt att separera olika trafikantgrupper i så stor utsträckning som möjligt och konstaterar att det behövs en översyn och modernisering av väglagen så att möjligheten att anlägga cykelstråk underlättas.

I kommittémotion 2022/23:1018 framför Patrik Jönsson m.fl. (SD) att cykelstråk och snabbcykelvägar bör prioriteras i utbyggnaden av cykelinfrastrukturen (yrkande 2). Motionärerna betonar att cykelbanor måste ha en tydlig roll i planeringen och vara väl genomtänkta när nya stadsdelar eller områden byggs ut. Vidare understryker motionärerna behovet av att se över väglagen i syfte att möjliggöra friliggande cykelvägar (yrkande 3). Motionärerna konstaterar att väglagen innebär allvarliga begränsningar när det gäller att anlägga nya cykelbanor. Dessutom anför motionärerna att färgsättningen av cykelbanor bör standardiseras (yrkande 4). Motionärerna anser att oavsett

vilken kommun man cyklar i bör färgsättningen vara enhetlig för att förenkla och underlätta för både cyklister och fotgängare.

I kommittémotion 2022/23:834 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att det finns behov av att bygga fler lokala och regionala cykelbanor i syfte att öka framkomligheten med cykel (yrkande 16). Dessutom betonar motionärerna vikten av att snabba på arbetet för att skapa ett sammanhängande cykelvägnät i våra största städer (yrkande 21). De framhåller bl.a. att cykeln tar mindre plats än bilen, inte genererar några utsläpp och är bra för folkhälsan, och därför måste framkomligheten med cykel öka genom bl.a. fler lokala och regionala cykelbanor. Vidare pekar motionärerna på vikten av att driva frågan om en översyn av nuvarande lagstiftning om gång- och cykelvägar och allmänna vägar i syfte att förenkla lagstiftningen för att anlägga och vidmakthålla gång- och cykelvägar (yrkande 17). Motionärerna konstaterar att kommunerna i dag har rådighet över att anläggandet av gång- och cykelvägar på kommunal mark, men om man vill bygga gång- och cykelvägar parallellt med statlig väg eller järnväg regleras detta av väglagen, och därmed blir Trafikverket huvudman för projektet. I motionen pekas vidare på behovet av att cykelanpassa motorvägar och säkerställa att cykling prioriteras i infrastrukturplaneringen som ett eget trafikslag gentemot andra (yrkande 22). Motionärerna uppmärksammar att planeringen alltför ofta görs ur ett motorfordonsperspektiv och inte ur ett cykelperspektiv. Vidare menar motionärerna att nya vägar som utgångspunkt bör byggas med en tydlig anpassning för cykling (yrkande 23). De betonar att cykling är viktig för en framtida hållbar stadsutveckling och att den nationella nivån måste skapa förutsättningar för regionalt och kommunalt samarbete och kunskapsutbyte samt enklare regler för att bygga cykelinfrastruktur. Dessutom anser motionärerna att regleringsbrevet till Trafikverket bör innehålla tydliga instruktioner om att ge arbetet med cykeltrafik en högre prioritet (yrkande 24). De betonar vikten av att det finns resurser och att det görs rätt prioriteringar hos myndigheterna för att arbetet ska gå i rätt riktning. Slutligen framhåller motionärerna att det bör göras en inventering av de arbetsvägar som löper parallellt med vägar och järnvägar och som skulle kunna klassas och nyttjas som cykelvägar (yrkande 25). De anser att ett sådant uppdrag lämpligen bör ges till Trafikverket.

I kommittémotion 2022/23:182 i denna del uppmärksammar Daniel Helldén (MP) att det bör införas en servicenära cykelinfrastruktur på landsbygden. Motionären uppmärksammar att vägnätet i allt mindre utsträckning lämpar sig för cykling, bl.a. till följd av sidoräcken och två-plus-ett-vägar, och föreslår att det införs en s.k. servicenära cykelinfrastruktur, dvs. en trygg och säker cykelinfrastruktur där service i form av skolor, affärer och annan samhällsservice är lokaliserade.

I kommittémotion 2022/23:184 anför Daniel Helldén och Jacob Risberg (båda MP) att väglagen bör ändras för att säkerställa en likvärdig markåtkomst för cykelvägar som den som gäller för vägar för motorfordonstrafik. Motionärerna betonar att ett problem som återkommande står i vägen för en förbättrad cykelinfrastruktur är att väglagen i dag styr så att cykelvägar på

landsbygden och utanför tätorterna i princip alltid måste läggas intill den allmänna vägen för motortrafik.

I motion 2022/23:349 uppmärksammar Rickard Nordin (C) behovet av att ta hänsyn till samtliga trafikslag när man bygger vägar (yrkande 1). Motionären betonar att det är vanligt att göra om vägar till mötesfria två-plus-ett-vägar, vilket innebär att cyklist, elcyklist och mopedister trängs undan, och det är därför av största vikt att regeringen ger de myndigheter och beslutande församlingar som ansvarar för vägar och deras byggande i uppdrag att se till samtliga trafikslag. Vidare framhåller motionären att det behövs en omstandardisering av nya cykelbanor (yrkande 3). Han konstaterar att det inte finns någon standardisering generellt av cykelbanors utformning och menar att en enhetlig standard för cykelbanor skulle kunna tas fram av Trafikverket och därmed kunna underlätta arbetet med cykeltrafiken. Dessutom anför motionären att färgsättningen av cykelbanor bör standardiseras (yrkande 4). Han välkomnar att många kommuner som arbetar aktivt med trafiksäkerhet väljer att markera hela eller delar av cykelbanan med färg men konstaterar att det inte finns någon nationell standard för färgval för att öka tydligheten och trafiksäkerheten.

I motion 2022/23:1639 menar Martina Johansson (C) att regeringen bör överväga att ge Trafikverket i uppdrag att öka fokus på cykelvägar på landsbygden. Motionären uppmärksammar att när nya vägar och bostadsområden byggs i städerna är cykelvägen ett naturligt inslag, men tyvärr är det inte samma sak på landsbygden. Hon framhåller särskilt problemen med två-plus-ett-vägar.

I motion 2022/23:1929 efterfrågar Alireza Akhondi m.fl. (C) en översyn av åtgärder när det gäller cyklar. Motionärerna menar att det behövs fler cykelvägar och lyfter bl.a. upp finansieringsfrågor, ansvarsfördelningen mellan kommunerna och Trafikverket, frågan om cykel som ett eget trafikslag och att väglagen borde likställa cykelväg med bilväg.

I motion 2022/23:2105 lyfter Emma Berginger m.fl. (MP) fram behovet av ökade investeringar i cykelinfrastruktur i den kommande nationella infrastrukturplanen (yrkande 4). Motionärerna betonar att en bra cykelinfrastruktur är avgörande för att öka cyklingen, och det finns fortfarande ett stort behov av att satsa mer på cykel i den nationella infrastrukturplanen. Motionärerna anför vidare att regeringen behöver säkerställa att länsplaneupprättarna avsätter de medel som behövs i länsplanerna för investeringar i den regionala cykelinfrastrukturen (yrkande 5). I motionen konstateras att ambitionerna att arbeta aktivt med att öka cyklingen ser mycket olika ut i olika regioner. Dessutom betonar motionärerna att det behövs tas fram en plan för att bygga ut ett nationellt stomvägnät för cykel (yrkande 6). De konstaterar att det i dag saknas många viktiga länkar i cykelinfrastrukturen mellan städer och tätorter, vilket ibland gör det omöjligt att cykla mellan orter som ligger på cykelavstånd. Vidare lyfter motionärerna fram vikten av att ändra väglagen och anläggningslagen för att säkerställa markåtkomst till och lämpliga sträckningar för cykelvägar (yrkande 8). De framhåller att ett problem som ofta hindrar förbättrad

cykelinfrastruktur är att väglagen och anläggningslagen styr så att cykelvägar utanför tätorterna i princip alltid måste läggas intill den allmänna vägen för motortrafik. Motionärerna menar vidare att Trafikverkets ansvar för cykeltillgänglighet mellan tätorter och på landsbygden behöver tydliggöras (yrkande 9). Vidare framhåller motionärerna att det måste ställas krav på Trafikverket att säkerställa cykeltillgängligheten i samband med om- och utbyggnad av statliga vägar (yrkande 10). När vägar byggs om kan ibland tillgängligheten för cyklar försämrats, och inte heller när nya statliga vägar byggs vidtas det några åtgärder för att öka tillgängligheten för cyklar. Dessutom menar motionärerna att det behövs en ökad trafikseparering, där cykeltrafik särskiljs från såväl motorfordon som gångtrafik (yrkande 11). För att förbättra tillgängligheten för cyklister behöver cykeltrafiken i större utsträckning hanteras som ett eget trafikslag så att cykel- och gångtrafik inte klumpas ihop på gång- och cykelvägar.

I motion 2022/23:715 anför Lina Nordquist (L) att fler cykelvägar utmed järnvägar bör övervägas. Motionären framhåller bl.a. att cykelbanor kan byggas raka och plana längs med järnvägar och under långa sträckor slippa korsande biltrafik.

Bakgrund

Cykling och trafikslagen

Trafikslagen indelas i följande fyra eller fem delar: vägtrafik, spårbunden trafik eller bantrafik, luftfart, sjöfart samt inre vattenvägar, som ofta, men inte alltid, särskiljs från sjöfart. En cykel – liksom t.ex. en bil – betraktas som ett fordon inom trafikslaget vägtrafik. Ett annat begrepp är transportslag, som indelas i följande två delar: persontransporter och godstransporter.

I Europaparlamentets resolution om utveckling av en EU-strategi för cykling framförs bl.a. att cykling bör erkännas som ett ”fullfjädrat transportsätt” (a fully fledged mode of transport).

Planering av infrastruktur för cykling

Statens, regionernas och kommunernas arbete med cykelinfrastruktur

Det statliga vägnätet uppgår till ca 9 850 mil, och av dessa utgör ca 820 mil det nationella stamvägnätet (europavägar, riksvägar och större länsvägar). Åtgärder i det nationella stamvägnätet hanteras och finansieras genom den nationella planen för transportinfrastruktur, medan åtgärder i övrigt statligt vägnät finansieras genom länsplanerna. Det finns enligt Trafikverket totalt 3 110 kilometer statliga nationella och statliga regionala cykelvägar. År 2020 byggde Trafikverket 56 kilometer ny statlig cykelväg, och dessutom färdigställdes 21 planskilda korsningar för gång- och cykeltrafik (rapport TRV 2021/21964).

Trafikverket ansvarar för planeringen av det statliga vägnätet, och där ingår infrastrukturen för cykel. Verket ansvarar för åtgärder i den statliga nationella

cykelinfrastrukturen, dvs. cykelinfrastruktur längs det nationella stamvägnätet som finansieras genom den nationella planen för transportinfrastruktur. Regionerna har rollen som regionala planupprättare och ansvarar för planeringen av cykelvägar längs det statliga vägnätet som inte är statliga nationella vägar. Cykelvägar längs det statliga regionala vägnätet byggs av Trafikverket och bekostas av medel som finns i länsplanerna för respektive län. I många fall krävs det en medfinansiering av kommunen med 50 procent. Länsplanerna kan även medfinansiera kommunal cykelinfrastruktur. Som framgår av bakgrunden till detta betänkande ligger merparten av landets cykelvägar i tätorter och förvaltas av kommunerna. Kommunerna är väghållare för ca 80 procent av cykelvägnätet i Sverige.

Trafikverket ansvarar för drift och underhåll och för att åtgärder som är beslutade i den nationella planen och länsplanerna blir genomförda. Trafikverket ansvarar för att bygga nya statliga gång- och cykelvägar, och när en väg är klar upphandlas entreprenörer som sköter underhållet. Trafikverket ansvarar även för gång- och cykelvägar utmed statliga vägar, t.ex. delar av turiststråk och cykelleder som anlagts för pendling mellan orter. Kommunerna ansvarar för åtgärder längs kommunala vägar och gator. Trafikverket tar fram planeringsunderlag och standarder för att skapa förutsättningar för en jämn och hög kvalitet på cykelinfrastrukturen, även på det vägnät där Trafikverket inte är väghållare. Verket uppger att man har en viktig roll i att se till att det finns goda förutsättningar för kommunerna att förbättra infrastrukturen för cykel. I uppdateringen av kravdokumentet Vägars och gators utformning (VGU) uppger Trafikverket att mycket tid och resurser har lagts på att inkludera cykeltrafik i högre grad.

För Trafikverkets interna styrning finns en riktlinje som innebär att planeringen av åtgärder för cykelvägar på det statliga vägnätet ska göras på samma sätt i alla regioner (TDOK 2017:0496). Trafikverket uppger att man även har en viktig roll i att se till att det finns goda förutsättningar för kommuner och regioner att förbättra infrastrukturen för cykel. Ett sätt att göra detta är att ta fram och tillhandahålla underlag och stöd i form av kunskap, verktyg, råd och riktlinjer för cykling.

Planeringsprocessen

Planeringsprocessen för transportinfrastruktur genomförs i två steg. I det första steget, inriktningsplaneringen, utreds mål, ekonomiska ramar och inriktning för den kommande planeringsperioden. Analysen ligger till grund för den infrastrukturproposition som regeringen presenterar med förslag till planeringsram och inriktning för den aktuella planperioden. I den senaste infrastrukturpropositionen, Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151), beskrivs vilken inriktning som bör väljas för planperioden 2022–2033 och föreslås ekonomiska ramar för planperioden. Riksdagen fattade i juni 2021 beslut i enlighet med den dåvarande regeringens förslag (bet. 2020/21:TU16, rskr. 2020/21:409). När riksdagen har fattat sitt beslut med anledning av en infrastrukturproposition följer det andra steget,

åtgärdsplaneringen. Trafikverket och planeringsorganen på regional nivå upprättar i detta skede konkreta förslag till nya åtgärdsplaner. I november 2021 lämnade Trafikverket sitt förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen för 2022–2033. Efter remitteringen av Trafikverkets planförslag fastställde den dåvarande regeringen i juni 2022 den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastruktur för perioden 2022–2033. Samtidigt lämnade den dåvarande regeringen en skrivelse till riksdagen där den skriftligen redovisade sitt slutliga ställningstagande (skr. 2021/22:261, bet. 2022/23:TU4).

Trafikverkets förslag till nationell transportinfrastrukturplan

I uppdraget till Trafikverket att ta fram ett förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen angav den dåvarande regeringen att den såg behov av utökade satsningar på cykelåtgärder i hela landet (regeringsbeslut 2021-06-23). Av uppdraget framgår att Trafikverket inom ramen för trimnings- och miljöåtgärder borde föreslå en särskild pott till cykelåtgärder längs statliga allmänna vägar. Trafikverket skulle också föreslå hur medlen kan fördelas till samfinansiering av cykelåtgärder på de statliga vägar som ingår i länsplanerna.

I Trafikverkets förslag till nationell transportinfrastrukturplan för perioden 2022–2033 anges att ambitionen är att höja drifts- och underhållsstandarden på cykelstråk där det ger stor samhällsnytta. Inom ramarna för drift och underhåll av väg disponeras medel för det statliga vägnätet inklusive bl.a. tillhörande gång- och cykelvägar. När det gäller vägar i storstadsområden uppger Trafikverket att underhåll av cykelvägar för att bidra till ett ökat aktivt resande är en av de viktiga prioriteringarna. Trafikverket uppger vidare att det finns en ambition att höja drifts- och underhållsstandarden på begränsade delar av cykelvägnätet för att bidra till ökad cykling. Man kommer att satsa på delar där det är samhällsekonomiskt lönsamt med en standardhöjning och i vissa fall i samband med andra satsningar på cykelvägar. Trafikverket framför att behovet av att förbättra underhållet av cykelvägar främst gäller vintertid. Exempel på frekvent använda cykelvägar är i anslutning till storstäder och på universitets- och högskoleorter. Vidare ingår förbättrad cykelinfrastruktur i flera av väginvesteringarna. I Trafikverkets förslag redovisas ett antal investeringar i cykelbanor.

I förslaget ingår en särskild pott med medel till cykelåtgärder längs statliga vägar. Under planperioden kommer Trafikverket att fokusera på åtgärder som skapar goda förutsättningar för barns resor till och från skolan samt pendling till arbete och studier och till andra viktiga målpunkter såsom närservice och fritidsaktiviteter. En del av denna pott föreslås gå till samfinansiering av länsplanernas renodlade cykelåtgärder, både namngivna åtgärder och trimningsåtgärder, längs statliga allmänna vägar. Trafikverket föreslår också att länsplaneupprättarna med minst motsvarande summa som de får i samfinansiering ska planera och genomföra åtgärder på det regionala vägnätet som bidrar till en ökad och säker cykling. Det uppskattade åtgärdsbehovet för en ökad och säker cykling är enligt Trafikverket inte möjligt att ange eftersom behovet på de regionala vägarna inte har sammanställts.

Den nationella planen för transportinfrastruktur 2022–2033

Den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastruktur för perioden 2022–2033 fastställdes av den dåvarande regeringen i juni 2022. Den nationella planen innebär en utökning av satsningarna på åtgärder i infrastrukturen för cykling, både längs det nationella stamvägnätet och genom samfinansiering av cykelåtgärder i länsplanerna, utöver de åtgärder för cykling som redan ingår i olika vägprojekt. I den nationella planen anges att medel för trimningsåtgärder kan användas för att främja ökad och säker cykling på det statliga vägnätet. Trafikverket får i uppdrag att fördela upp till 2,7 miljarder kronor av medlen för trimningsåtgärder till en särskild pott för cykelåtgärder längs statliga vägar. Av dessa medel ska Trafikverket fördela upp till 1 miljard kronor under perioden 2022–2027 till samfinansiering av länsplanernas cykelåtgärder, både namngivna åtgärder och trimningsåtgärder, längs statliga vägar. Samfinansiering kan ges med upp till 50 procent av kostnaden, förutsatt att länen använder de insparade medlen till nya cykelåtgärder på det regionala vägnätet. Samfinansieringen bör enligt planen ske utifrån likvärdiga bedömningsgrunder över hela landet. Denna möjlighet till samfinansiering ska bl.a. ge goda förutsättningar för att infrastrukturen för cykling utformas trafiksäkert och på ett sådant sätt att fler väljer att använda cykel.

Stadsmiljöavtal

Även inom ramen för stadsmiljöavtalen finns det möjligheter att vidta åtgärder som ska ge goda förutsättningar att utforma infrastrukturen för cykling trafiksäkert och på ett sådant sätt att fler väljer att använda cykel. För att främja hållbara stadsmiljöer får Trafikverket enligt förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer ge stöd till kommuner och regioner för sådana åtgärder i städer som leder till ökad andel persontransporter med bl.a. cykeltrafik. Åtgärderna ska leda till energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser och bidra till att miljökvalitetsmålet God bebyggd miljö nås. Stödet bör särskilt främja innovativa, kapacitetsstarka och resurseffektiva lösningar för bl.a. cykeltrafik. Trafikverket ska enligt den nationella planen fördela upp till 6 miljarder kronor enligt förordningen under perioden 2022–2027.

I budgetpropositionen för 2023 uppges att Trafikverket under 2021 beviljade ansökningar om stöd för stadsmiljöavtal på ca 1,2 miljarder kronor. För tidigare beviljade ansökningar betalades ca 402 miljoner kronor ut i stöd under 2021, varav 31 miljoner kronor avser den tillfälliga cykelförstärkning som gjordes efter förslag i budgetpropositionen för 2021 (prop. 2020/21:1 utg.omr. 22, bet. 2020/21:TU1, rskr. 2020/21:46), vilket är lägre än ramen om upp till 1 miljard kronor per år, totalt 12 miljarder kronor under planperioden.

Europaparlamentets resolution om cykling

Europaparlamentets utskott för transport och turism antog i början av februari 2023 en resolution om utveckling av en EU-strategi för cykling. I resolutionen

betonas att det behövs en säkrare cykelinfrastruktur för att ta till vara cyklingens potential som ett värdefullt transportalternativ för korta sträckor. I resolutionen uppmanas de regionala och lokala myndigheterna att överväga att behålla den cykelinfrastruktur som skapades i samband med coronapandemin genom att inkludera cykelinfrastruktur i de vanliga stadsplaneringsprocesserna, vidta konkreta åtgärder för att integrera cykling inom ramarna för rörlighet i städer och erkänna cyklingens potential att bidra till bättre förbindelser mellan förortsområden och stadskärnor, särskilt genom s.k. cykelmotorvägar. Europaparlamentet anser att EU:s politik och olika stöd bör ta vederbörlig hänsyn till cyklingsmöjligheterna när det transeuropeiska transportnätverket (TEN-T) byggs eller uppgraderas, exempelvis genom tillägg av cykelvägar parallellt med järnvägsspår och inre vattenvägar när så är möjligt. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna och de lokala myndigheterna att avsevärt öka investeringarna i byggande av separerad cykelinfrastruktur, att ta med överkomliga system för e-cyklar och cykeldelning i sina mobilitetsplaner och att betrakta cykling som en viktig transportlösning i urbana knutpunkter.

Cykelvägar längs vägar och järnvägar

Gällande rätt

Väglagen (1971:948) gäller allmänna vägar, och i anläggningslagen (1973:1149) finns särskilda bestämmelser om enskilda vägar.

En allmän väg är enligt väglagen, förutom väg som anläggs enligt väglagen eller förändras till allmän, sådan för allmän samfärdsl upplåten väg som av ålder ansetts som allmän eller enligt äldre bestämmelser anlagts som eller förändrats till allmän och som hålls av staten eller en kommun. Till vägen hör vägbanan och övriga väganordningar. Vägområdet utgörs av den mark eller det utrymme som har tagits i anspråk för väganordningen. Vaghållning omfattar byggande av väg och drift av väg. Med byggande av väg avses att anlägga en ny väg och att bygga om en väg. En ny väg får anläggas om vägen behövs för allmän samfärdsl eller på något annat sätt kan antas få synnerlig betydelse för det allmänna. När en väg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med vägen uppnås med minsta intrång och besvär utan oskäligen kostnad. Den som avser att bygga en väg ska upprätta en vägplan. En väg ska hållas i ett skick som är tillfredsställande för samfärdsl genom underhåll, reparation och andra åtgärder. Vägrätt innefattar rätt för vaghållaren att nyttja mark eller annat utrymme som behövs för en väg, trots den rätt som någon annan kan ha till fastigheten. Vägrätt uppkommer bl.a. genom att vaghållaren tar mark eller annat utrymme för en väg i anspråk med stöd av en vägplan eller en skriftlig överenskommelse.

Trafikverkets utredning 2017

Trafikverket har i en promemoria från januari 2017, Utredning om allmänna cykelvägar (TRV 2014/54842), betonat att det framgår av väglagen att en

allmän väg ska vara till för allmän samfärdsel. Enligt Trafikverket har det med allmän samfärdsel historiskt sett alltid avsetts i första hand motortrafik, eftersom det var den typ av trafik som kunde sägas vara ”interregional”. Gång- och cykeltrafik ansågs däremot vara av främst lokalt intresse. Trafikverket pekar vidare på att man bl.a. i förarbetena till 1971 års väglag för ett resone-mang om krav på ett s.k. funktionellt samband mellan en väg och en cykelväg, dvs. att cykelvägen bör ligga nära vägen. Trafikverket konstaterar att det fort-farande krävs ett funktionellt samband med en allmän väg för att Trafikverket ska kunna bygga en allmän väg i form av en friliggande cykelväg. Utan det funktionella sambandet är inte kravet på allmän samfärdsel (vilket en allmän väg ska vara till för) uppfyllt.

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

Trafikverket lyfter även fram att det är viktigt att väghållaren har klart för sig vilken typ av väg (allmän, enskild eller gata) cykelvägen utgör eftersom väghållaren har ett ansvar för att trafiken regleras på ett säkert sätt. Såväl mandatet att utfärda föreskrifter med stöd av trafikförordningen som det s.k. utmärkningsansvaret enligt vägmärkesförordningen (2007:90) varierar nämligen mellan de olika vägtyperna. I promemorian framförs att det för Trafikverkets del därför är viktigt att verket bara bygger cykelvägar i form av allmänna vägar. Verkets möjligheter att påverka trafikregleringen och reglera trafiken blir i andra fall oklara. Trafikverket konstaterar vidare att det tycks finnas ett behov av förändringar. I promemorian pekas på två olika möjligheter, vilka föreslås utredas:

- Uppfattningen att en cykelväg måste ha ett funktionellt samband med en allmän väg har inte kommit till uttryck i lagstiftningen utan i förarbets-uttalanden om begreppet allmän samfärdsel. Därmed borde det räcka med att regeringen och riksdagen på något sätt uttrycker att man i dag kan tolka begreppet allmän samfärdsel annorlunda för att Trafikverket och kommunerna ska kunna frånga den tidigare uppfattningen.
- Alternativt skulle man i väglagen kunna förtydliga begreppet allmän samfärdsel, så att det framgår direkt av lagen att en allmän väg kan till-godose endast cykel- och/eller gångtrafik.

Trafikverkets utredning 2019

Trafikverket har i en rapport från november 2019 (rapport 2019:180) uppmärksammat att det sedan 1970-talet pågår en diskussion om markåtkomst samt om hur cykelvägar utanför tätbebyggt (detaljplanlagt) område ska finansieras och byggas. I rapporten konstateras att cykelvägar utan direkt koppling till bilväg inte betecknas som vägar enligt väglagens definition. Trafikverket konstaterar att bestämmelsen för cykelinfrastruktur därmed inte är densamma som för allmän väg. Det innebär exempelvis att det enligt Trafikverket är svårt att med väglagens vägrätt nyttja mark för en cykelväg, och det finns inte samma expropriationsmöjlighet som för allmänna vägar. I den revidering av en intern riktlinje för cykel (TDOK 2017:0496) som genomfördes 2018 försökte Trafikverket tydliggöra möjligheten att finansiera cykelvägar längs regionala och nationella vägar. I riktlinjen lades det fast en princip för åtgärder som omfattar cykelvägar på det statliga vägnätet. Den innebär bl.a. att kommuner bekostar cykelvägar där de är väghållare men att det finns möjligheter för dem att söka statlig medfinansiering. När det gäller cykelvägar längs regionala vägnät (med tydligt funktionellt samband) bekostar den regionala planen både projektering och produktion av cykelvägar. När det gäller cykelvägar längs det nationella vägnätet som inte är motorväg bekostar den nationella planen projektering och produktion av cykelvägar i direkt anslutning till nationellt stamvägnät (tydligt funktionellt samband) i det fall som det finns behov av en cykelväg. När det gäller cykelvägar längs nationellt vägnät som är motorväg eller annan väg med förbud för gång- och cykeltrafik ska inom tätbebyggda områden en cykelväg i första hand knytas till ett kommunalt eller angränsande regionalt vägnät. På landsbygden ska cykelvägar i första hand knytas till ett angränsande regionalt vägnät (finansieras enligt regional plan).

Sammanfattningsvis konstaterar Trafikverket att det inte finns samma expropriationsmöjlighet för cykelvägar som för allmänna vägar. Det krävs antingen en lagändring eller en annan tolkning av väglagen där begreppet allmän samfärdsel även kan gälla enbart gång- eller cykeltrafik. När det gäller cykelvägar kan de finansieras via den nationella planen eller en länsplan med kravet att cykelvägen ska ligga nära allmän väg (funktionellt samband). Enligt Trafikverket behövs dock en ändring av tolkningen av funktionellt samband för att få använda statliga medel utanför vägrummet.

Trafikverkets inriktningsunderlag 2020

Trafikverket har i sitt inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen (rapport 2020:186) konstaterat att flera regioner (länsplaneupprättare) i sina underlag till Trafikverket efterfrågar en förenklad och mer effektiv planprocess för mindre åtgärder, och de beskriver t.ex. att planprocessen i vissa fall kostar mer än själva byggandet. Det efterfrågas en utredning från Trafikverket av mer kostnadseffektiva åtgärder inom framför allt gång- och cykeltrafik. I underlaget konstateras att ett antal regioner efterfrågar ett förenklat regelverk för att bygga statliga cykelvägar. Att förenkla

planeringsprocessen för mindre åtgärder samt att modernisera väglagen för att underlätta byggandet av cykelvägar är ytterligare exempel på förslag från regionerna. Bland annat föreslås ett förtydligande i Trafikverkets planeringsdirektiv samt i väglagen av att begreppet allmän samfärdslin ska innefatta cykelvägar. Dessutom föreslås att begreppet funktionellt samband omdefinieras i väglagen så att cyklisternas behov prioriteras före kravet på närhet till statlig väg. I inriktningsunderlaget framför Trafikverket att man delar bilden att tidsåtgång och kostnad för planering av mindre åtgärder kan förbättras samt att mer kostnadseffektiva åtgärder behöver fortsätta att utvecklas. Tillämpningen av planprocessen behöver anpassas bättre till mindre åtgärder, vilket uppges ligga inom Trafikverkets mandat, men detta behöver enligt Trafikverket ske i nära samarbete med länsstyrelserna, med tanke på deras krav på underlag i planläggningen. När det gäller mer kostnadseffektiv utformning av exempelvis gång- och cykelbanor uppges även det falla inom Trafikverkets mandat. I inriktningsunderlaget uppges att en eventuell revidering av väglagen dock är en betydligt större fråga som Trafikverket anser bör analyseras och hanteras i särskild ordning.

Trafikverkets redovisning av ett regeringsuppdrag i januari 2021

Trafikverket fick 2018 i uppdrag att 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. I januari 2021 redovisade Trafikverket uppdraget (TRV 2021/3614), och verkets samlade bedömning var att svårigheter att få åtkomst till mark ofta upplevs som ett hinder för framkomligheten i cykelprojekten. I de flesta fall kunde dock frågan ha lösts genom att kommunen tagit fram en detaljplan i enlighet med plan- och bygglagens (2010:900) regler eftersom det i många fall inte är en brist som Trafikverket har ansvar för att lösa. Kommuner ansvarar för planering, byggande och drift av det kommunala gatunätet och det allmänna vägnätet inom kommunala väghållningsområden. Trafikverket konstaterar att det finns en uttalad önskan att staten ska ta ett större helhetsansvar för cykelfrågan inklusive finansiering, men något sådant ansvar har inte ålagts Trafikverket. Den nationella cykelstrategin innebär att väghållaransvaret för cykelvägar är delat mellan staten, kommunerna och enskilda väghållare samt att samtliga aktörer måste verka för att förbättra förutsättningarna för att välja cykel som färdmedel. Trafikverket konstaterar att det framgår av väglagen att en allmän väg ska vara till för allmän samfärdslin och att det finns möjlighet att bygga en cykelväg med stöd av väglagen. Detta gäller om cykelvägen ligger i nära anslutning till vägen eller det finns ett påtagligt funktionellt samband med vägen, samt om cykelvägen byggs i syfte att avlasta vägen från cykeltrafik. Vad som avses med ”påtagligt funktionellt samband” är dock enligt Trafikverket inte alldeles tydligt, men eftersom cykelbanan ska vara en väganordning till den befintliga vägen, är tolkningen att avståndet mellan dem inte kan vara alltför stort.

Trafikverkets redovisning av ett regeringsuppdrag i oktober 2021

Trafikverket har i sin redovisning av ett uppdrag i regleringsbrevet för budgetåret 2021 (Trafikverkets arbete med främjande av cykel, TRV 2021/21964) konstaterat att ”något uttryck om en annorlunda tolkning av begreppet allmän samfärdelse inte har getts till Trafikverket”. Det har inte heller gjorts något förtydligande i väglagen av begreppet allmän samfärdelse. Trafikverkets uppfattning är att myndigheten saknar mandat att bygga cykelvägar utan koppling till allmänna vägar.

Riksdagens tillkännagivande 2021

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

Den dåvarande regeringen hänvisade i skrivelse 2021/22:261 till det ovan nämnda uppdraget till Trafikverket och verkets rapport från januari 2021. Det konstateras att Trafikverkets samlade bedömning är att framkomligheten i cykelprojekten ofta upplevs hindras av svårigheter att få åtkomst till mark. I de flesta fall kunde dock frågan ha lösts genom att kommunen tagit fram en detaljplan i enlighet med plan- och bygglagen eftersom det i många fall inte är en brist som har legat på Trafikverket att lösa. Enligt den dåvarande regeringen visade rapporten även att det är mycket få fall där det på grund av väglagens regler inte har varit möjligt att anlägga en cykelväg. Tvärtom visar undersökningen att det, i de fall då åtgärden inte har genomförts, till en övervägande del går att relatera till bristande finansiering eller prioritering. Den dåvarande regeringens bedömning var att det redan finns verktyg för att anlägga friliggande cykelvägar utan direkt anknytning till vägar avsedda för motortrafik. Kommuner ansvarar för planering, byggande och drift av det kommunala gatunätet och det allmänna vägnätet inom kommunala väghållningsområden. I övrigt visar Trafikverkets rapport att det i övervägande fall är bristande finansiering och prioriteringar som varit hinder mot att projekt inte har förverkligats. I den nationella planen för perioden 2022–2033 har det beslutats om utökade satsningar på cykelåtgärder och Trafikverket har fått i uppdrag att fördela medel till en särskild pott för cykelåtgärder längs stamvägnätet. Av medlen ska Trafikverket fördela upp till 1 miljard kronor under perioden 2022–2027 till samfinansiering av länsplanernas cykelåtgärder med upp till 50 procent. Genom förbättrade möjligheter till finansiering av

cykelinfrastruktur ges regionerna även bättre förutsättningar att prioritera och finansiera cykelvägar på det sätt som efterfrågas. Mot bakgrund av detta såg den dåvarande regeringen inte något behov av att återkomma med något förslag om lagändringar och ansåg att riksdagens tillkännagivande var slutbehandlat. Utskottet hade inget att invända mot den redovisade hanteringen (bet. 2022/23:TU4).

Cykelvägar längs järnvägar

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

Trafikverket uppger i utredningen från 2017 att för järnvägar förvärvas den mark som man behöver disponera med äganderätt. Markområdena för järnväg fastighetsbildas, och staten blir genom Trafikverket lagfaren ägare till dessa fastigheter. Trafikverket kan i och med att man äger en fastighet även erhålla servitut i de fall man behöver nyttja någon annans fastighet i ett visst avseende, t.ex. för en serviceväg. Trafikverket uppger att servitutet endast får nyttjas för det ändamål som anges vid bildandet, dvs. vid beslut i lantmäteriförrättningen. Är ett servitut bildat för exempelvis en väg för Trafikverkets servicefordon kan inte Trafikverket i sin tur upplåta marken för cykeltrafik. Trafikverket menar att det strider mot ändamålet med servitutet men konstaterar samtidigt att det faktum att personer kanske cyklar på vägen ändå, med stöd av allemansrätten, är en annan sak och inget Trafikverket kan styra över. Alla servitut för Trafikverkets järnvägsfastigheter bildas numera vid lantmäteriförrättning med stöd av järnvägsplanen, där servitutet är med i planen och behovet av det prövas vid fastställelsen.

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

Vidare kan nämnas att Europaparlamentets utskott för transport och turism i början av februari 2023 antog en resolution om utveckling av en EU-strategi för cykling. Europaparlamentet anser att EU:s politik och olika stöd bör ta vederbörlig hänsyn till cyklingsmöjligheterna när TEN-T-infrastruktur byggs

eller uppgraderas, exempelvis genom tillägg av cykelvägar parallellt med järnvägsspår när så är möjligt.

Arbetet med cykelstråk och trafikseparering m.m.

Våren 2017 presenterade den dåvarande regeringen en nationell cykelstrategi där fem insatsområden för det fortsatta arbetet pekades ut. Ett insatsområde var att främja en mer funktionell och användarvänlig infrastruktur, där cykeln ska vara ett attraktivt transportsätt. Det betonas 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 viktigt, och det pekas på vikten av att såväl förbättra befintlig infrastruktur som skapa nya cykel-förbindelser. I strategin 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. Vidare framhålls att förbättringar i driften och underhållet av cykelvägnätet har betydelse för att fler ska cykla och för att öka trafiksäkerheten. Utformningen och underhållet av infrastrukturen ska anpassas efter cyklisternas behov. I cykelstrategin pekas på att de snabba cykelstråken ska erbjuda god tillgänglighet, säkerhet och framkomlighet och att man kan se ökade satsningar inom området, både i lokala och i regionala sammanhang.

Med snabba cykelstråk avses längre stråk som förbinder städer, större tätorter eller olika stadsdelar med varandra och där cyklister ska kunna ta sig fram snabbt, smidigt och bekvämt året runt. Vidare ska de snabba cykelstråken både förbättra för dem som redan cyklar genom kortare restid och ökad trafiksäkerhet och få fler att börja cykla. I arbetet ingår att främja fler pendlingsresor på cykel och det pekas på att snabba cykelstråk är en åtgärd som kan ge positiva effekter på ökad arbetspendling. De snabba cykelstråken är särskilt viktiga på längre sträckor där restidsvinsterna kan vara stora, och det är därför angeläget att viktiga stråk för arbetspendling pekas ut och prioriteras i det fortsatta arbetet med regionala cykelplaner.

I cykelstrategin tas även frågan om trafikseparering upp. Det 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. Det kan därför finnas behov av separering på olika delar av cykelvägnätet och andra lösningar i de fall då en separering inte är möjlig.

Trafikverket har i sin redovisning av ett uppdrag i regleringsbrevet för 2021 (Trafikverkets arbete med främjande av cykel, TRV 2021/21964) konstaterat att verket utifrån nuvarande lagstiftning och uppdrag endast kan bygga cykelvägar när det finns ett funktionellt samband med en statlig väg. I övrigt är det ett kommunalt ansvar att bygga cykelvägar, och det är möjligt för kommuner att bygga cykelvägar mellan tätorter där det saknas ett funktionellt samband med en statlig väg. Det finns även en möjlighet att få statlig

medfinansiering till den typen av åtgärder via länsplanerna. Begränsningarna i väglagen påverkar således endast Trafikverkets möjligheter att bygga i detta avseende. Utmaningen att uppvisa tillräcklig samhällsekonomisk lönsamhet för friliggande cykelvägar mellan tätorter och på landsbygden är enligt Trafikverket dock densamma för både kommunerna och Trafikverket. Vidare redovisas bl.a. att Trafikverket har tagit fram en vägledning för regionala cykelplaner. Ambitionen är att vägledningen på sikt ska leda till en större harmoni mellan planer på regional och kommunal nivå och därmed underlätta för cykling över kommungränser.

Cykelcentrum vid VTI initierade i maj 2019 en utvärdering av åtgärder på cykelstråk och effekter på flöden och resmönster, vilken kommer att pågå t.o.m. december 2023. Syftet med projektet är dels att utvärdera effekten av de förbättrings- och uppmuntratsåtgärder 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.

Cykling på landsbygden skiljer sig i flera avseenden från cykling i tätorter, men forskningen har hittills mest fokuserat på det sistnämnda. I en litteraturstudie om landsbygdscyklning (VTI rapport 1124A) ställs forskningsresultat och kunskapsluckor samman och diskuteras när det gäller olika faktorer, bl.a. tillgänglighet, framkomlighet, säkerhet, komfort, attraktivitet och hur cykling på landsbygden upplevs såväl av cyklisterna själva som av andra trafikanter. Sammanställningen utgår från att andelen resor som görs med cykel ska öka, vilket då även bör innefatta cykling på landsbygden. Det finns en potential för cykling även på landsbygden, men det krävs att en rad olika åtgärder genomförs, t.ex. större ekonomiska satsningar på sammanhängande cykelinfrastruktur, förändrade lagar och regler med cyklisten i fokus och att den rådande bilnormen ändras. Slutligen konstaterar författarna att det saknas kunskap om både vilka som cyklar respektive inte cyklar, varför man cyklar eller inte cyklar och var man i så fall cyklar.

Boverket betonar på sin webbplats att för att få till ett sammanhängande regionalt cykelstråk är en framgångsfaktor att en tidig dialog förs med involverade parter. Boverket menar att regionen oftast kan vara sammanhållande och se till att berörda parter träffas och diskuterar fram en gemensam målbild. Den kan också hjälpa till att undvika segdragna konflikter om markägande och dragnings av cykelleder. Samverkan mellan parter i ett tidigt skede underlättar planering utifrån ett hela resan-perspektiv.

Det finns exempel på snabba cykelstråk i olika kommuner och regioner. I t.ex. Uppsala kommun finns fyra snabbcykelleder, dvs. cykelvägar där kommunen satsar extra mycket på att det ska vara smidigt och enkelt att ta sig fram. Det handlar bl.a. om att dessa leder ska vara breda och ha bra underlag och belysning samt en tydlig separering mellan cyklister och fotgängare.

Vidare ska snabbcykellederna vara prioriterade vid snöröjning, halkbekämpning och skötsel samt ha upphöjda trafikorsningar på vissa platser. Ett annat exempel kan hämtas från Trelleborgs kommun som har byggt en cykelexpressrutt som blev klar våren 2017. Den innebär att det har blivit enklare att cykla genom staden och till centralstationen för vidare resor med tåg eller buss. Cyklisterna har företräde i princip i alla korsningar, och gång- och cykelbanorna har separerats från varandra.

Cykelbanors utformning

Närmare bestämmelser om hur vägar, inklusive belagda gång- eller cykelbanor, ska utformas finns i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:122) om egenskapskrav för vägar, gator, spårvägar och tunnelbanor (byggregler), som har meddelats med stöd av plan- och byggförordningen (2011:338). Bland annat finns krav på att gator och torg ska utformas utifrån gåendes och cyklisters behov. Detta preciseras sedan närmare i ett tillhörande allmänt råd som säger att en gata eller ett torg bör utformas bl.a. med tillräckligt breda cykelbanor, utan onödiga lutningar och med cykelstråk som är så gena som möjligt i förhållande till motsvarande stråk för annan trafik.

Trafikverket uppger att regelverket Vägars och gators utformning (VGU) anger hur gång- och cykelvägar ska utformas. När Trafikverket upphandlar entreprenader på det statliga vägnätet kan man hänvisa till bestämmelser i VGU. Delar av VGU tillämpas också i viss utsträckning frivilligt av kommunala väghållare, men dokumentet har ingen styrande effekt utanför Trafikverkets egen verksamhet eftersom VGU inte är föreskrifter eller allmänna råd.

Trafikverket samarbetar med kommunala väghållare genom SKR och har tillsammans med dessa tagit fram rekommendationer om olika utformningar av cykelinfrastruktur. Den s.k. GCM-handboken (Utformning, drift och underhåll med gång-, cykel- och mopedtrafik i fokus) syftar till att skapa ett samlat dokument om gång-, cykel- och mopedtrafik som ska vara till stöd vid planering, projektering, drift och underhåll av infrastruktur. Det är en handbok med fokus på planering, utformning, underhåll och uppföljning. Handboken riktar sig till kommuner, regioner och andra aktörer som arbetar med utveckling av stads- och trafikmiljöer i samhällsbyggandet. Handboken ger råd, stöd och inspiration till utvecklingen av den infrastruktur och de miljöer som används av gående, cyklister och förare av moped klass II. En omarbetning av GCM-handboken publicerades 2022.

Transportstyrelsen har i rapporten *Analys av regelfrågor* så att andelen som reser med cykel kan öka (TSG 2021-10413), från oktober 2022, betonat att när man bygger eller ändrar cykelinfrastruktur behöver det säkerställas att infrastrukturen uppfyller föreskrivna krav och har tillräcklig säkerhet för sitt användningsområde så att den är tillgänglig och inte innebär någon fara för människors hälsa och säkerhet. För att kontrollera detta utövar den kommunala

byggnadsnämnden tillsyn enligt 8 kap. 2 § plan- och byggförordningen. Byggnadsnämndens tillsyn av att föreskrivna egenskapskrav uppfylls när en väg eller gata uppförs eller ändras gäller oavsett om vägen har ett statligt eller kommunalt huvudmannaskap eller om det är en enskild väg.

Särskilt om färgsättningen av cykelbanor

I vägmärkesförordningen (2007:90) finns regler om skyltar och markeringar på vägbanan. 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, t.ex. vid vägarbete. I 8 kap. 4 § vägmärkesförordningen anges vidare att man inte får sätta upp anordningar som kan förväxlas eller riskerar att missförstås. Kommunerna är skyldiga att följa vägmärkesförordningen och ska endast märka ut cykelbanor på ett sådant sätt som är förenligt med denna. En kommun kan dock välja att använda färgad asfalt, något som t.ex. förekommer i en del kommuner för att uppmärksamma att det är en cykelbana.

Inom EU och i Sverige finns det inte någon standardfärg för färgsatta cykelbanor och cykelfält. Både rött och blått förekommer, och internationellt finns också exempel på bl.a. gröna cykelbanor. I Sverige har de färgsatta cykelbanorna och cykelfälten hittills använts sparsamt. Cyklingsutredningen (SOU 2012:70) uppmärksammade 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 cyklisterna 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 departementspromemoria. 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 cyklisterna 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 väghållarna 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 väghållarna kunde enas om att använda samma färg på asfaltsytan på de platser där det är lämpligt med färgsättning. Samtidigt konstaterades det att det även här är av vikt att inte avvika från bestämmelserna i vägmärkesförordningen. I promemorian lämnades inte några förslag till ändringar i fråga om färgsättning.

Mötesseparering och två-plus-ett-vägar

Mötesseparering innebär att en mittbarriär som skärmar av mötande trafik sätts upp. Syftet med detta är att öka framkomligheten och trafiksäkerheten genom

att förhindra frontalkollisioner och omkörningsolyckor. En två-plus-ett-väg har omväxlande ett eller två körfält i en given riktning, och i många fall har vägtypen även ett mitträcke.

I en litteraturstudie om landsbygdscyklning (VTI rapport 1124A) uppmärksammas bl.a. att det finns barriärer som försvårar eller gör det omöjligt att cykla den rakaste sträckan från start till mål. Det kan betyda att cyklister tvingas till omvägar, att de är tvungna att använda sig av vägar som inte känns trygga att cykla på eller att de avstår från att cykla. Exempel på sådana barriärer kan vara tät biltrafik på smala vägar, två-plus-ett-vägar utan parallell cykelväg eller olämplig beläggning.

Trafikverket har i en rapport från oktober 2021 (Trafikverkets arbete med främjande av cykel, TRV 2021/21964) konstaterat att en följd av mötessepareringar är att en väg blir mindre tillgänglig för cykeltrafik. Man får inte cykla på motortrafikleder eller motorvägar men på övriga landsvägar, till vilka många mötteseparerade vägar räknas. De höga hastigheterna (i regel 100 kilometer i timmen) och räckten gör dock mötteseparerade vägar till en osäker cykelmiljö. Eftersom mitträcket hindrar bilister från att köra ut i motsatt körfält när de passerar cyklar i vägrenen, vilket är möjligt på övriga landsvägar, blir den upplevda ytan mindre för cyklisten. I praktiken är vägrenen också ofta mindre än innan en väg mötteseparerades. För att få plats med mitträcket utan att ta för mycket ny mark i anspråk blir vägrenen ofta smalare än på den tidigare vägen. Mötteseparering innebär därmed ofta en försämring av framkomligheten för cyklister.

När en åtgärd planeras på en vägsträcka ska cykelns förutsättningar beaktas om det kan bidra till att åtgärda de brister som har identifierats längs med sträckan. Enligt Trafikverket finns det vägar som har mötteseparerats utan att framkomligheten för cyklister har beaktats, vilket har medfört att cyklning längs med vägen i praktiken har omöjliggjorts. Behovet av att mötteseparera en väg behöver dock inte nödvändigtvis innebära att det blir sämre för cykeltrafiken. Om det finns tillräckliga cykeltrafikflöden eller en möjlighet att cykla längs med vägen och en cykelbana anläggs blir enligt Trafikverket förutsättningarna för cyklning bättre än tidigare tack vare möttesepareringen. Genom att planlägga båda åtgärderna samtidigt skapas bästa möjliga förutsättningar. Enligt Trafikverket rekommenderas att korsningar mellan oskyddade trafikanter och en mötteseparerad väg ska ske planskilt vid vägar med en referenshastighet på 80 kilometer i timmen eller högre eller där fordonsflödet har en årsdygnstrafik över 4 000.

För att bygga en separat cykelbana längs med en landsväg krävs det att behoven har blivit kartlagda. De viktigaste aspekterna är den högsta tillåtna hastigheten på vägen, trafikeringen samt antalet cyklister. Detta kartläggs i en åtgärdsvalsstudie. Det är också möjligt att motivera en cykelväg längs med en mötteseparerad väg genom en s.k. potentialstudie. I en sådan studie undersöker man potentialen i cykeltrafiken utifrån avstånd och målpunkter, dvs. hur många som potentiellt kan komma att nyttja en cykelväg om en sådan byggs. När det finns ett mer finmaskigt vägnät kring den väg som möttesepareras är

incitamenten att bygga en cykelväg längs med den mötesseparerade vägen enligt Trafikverket svagare. Det finns då möjlighet att cykla längs med andra vägar utan större problem. Situationen blir mer problematisk där vägnätet är glesare, eftersom det då inte går att hänvisa cykeltrafiken till andra vägar.

I rapporten anförs sammanfattningsvis att man måste beakta cykeltrafikens perspektiv i tidiga skeden och låta det följa under hela processen. Man måste utgå från cykeltrafikens särskilda förutsättningar när man tar fram underlag och fortsätta att utveckla och införa arbetssätt och metoder för att integrera och förbättra cykelperspektivet i processer och underlag. Vidare behöver man utveckla och förbättra metoder för beräkning av nyttor och potentialer för cykeltrafiken, arbeta för en kunskapshöjning om cyklisters behov och förutsättningar för aktörer i de olika skedena av processen samt arbeta aktivt med kravställningar i upphandlingar för att hantera och tillgodose cykeltrafikens behov. Aktörerna behöver enligt Trafikverket dessutom arbeta aktivt för att skapa samsyn mellan väghållare och planeringsnivåer, utveckla samverkan i syfte att skapa helhetsperspektiv och gemensamma strategiska prioriteringar samt öka transparens och tydlighet i samverkan genom att synliggöra och kommunicera prioriteringar och insatser.

Budgetpropositionen för 2023

I budgetpropositionen för 2023 konstaterar regeringen att det under 2021 byggdes 34 kilometer ny statlig cykelväg. Regeringen menar att fysiskt aktiva transporter, dvs. resande t.ex. till fots eller med cykel, ligger på en låg nivå. Arbetet med att främja en ökad och säker cykling sker bl.a. genom statlig medfinansiering till regioner och kommuner i form av stadsmiljöavtalen.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om infrastruktur för cykling behandlades senast i utskottets betänkande 2021/22:TU11 Cykelfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, bl.a. med hänvisning till att insatser för en ökad och säker cykling är väl beaktade när det gäller både genomförda, pågående och planerade satsningar på cykelinfrastrukturen. Utskottet betonade betydelsen av att infrastrukturen för cykling utformas både trafiksäkert och på ett sådant sätt att fler väljer att använda cykeln i stället för andra transportmedel med större miljöpåverkan. Utskottet menade vidare att cykelbanor ska märkas ut på ett sådant sätt att det är förenligt med vägmärkesförordningen och fann inte anledning att ta något initiativ i frågan. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att arbetet med att ta fram den nationella planen för transportinfrastrukturen 2022–2033 slutfördes under

förra året. Den nya planen beslutades i juni 2022, och skrivelsen om den nationella planen behandlades av riksdagen under början av 2023.

När det gäller motionsförslagen om att det behövs ökade investeringar i cykelinfrastruktur vill utskottet hänvisa till att ett flertal olika insatser för cykelinfrastrukturen ingår i den nu aktuella nationella planen och i länsplanerna. Utskottet framhåller att den nationella planen innebär en utökning av satsningarna på åtgärder i infrastrukturen för cykling, både längs det nationella stamvägnätet och genom samfinansiering av cykelåtgärder i länsplanerna, utöver de åtgärder för cykling som redan ingår i olika vägprojekt. Utskottet konstaterar att insatser för en ökad och säker cykling därmed är väl beaktade i infrastrukturplaneringen på både nationell och regional nivå, och utskottet välkomnar de satsningar som görs på cykelinfrastrukturen på olika håll i landet. Utskottet bedömer att investeringar i cykelbanor och ökade krav på att tillgodose cykeltrafikens behov vid nybyggnation tillsammans med en ökning av cykelåtgärderna inom trimning och vidmakthållande och åtgärder inom ramen för stadsmiljöavtal kommer att ha en positiv påverkan på det aktiva resandet.

När det gäller motionsförslagen om ändrade regelverk för att möjliggöra byggandet av friliggande cykelvägar kan utskottet konstatera att riksdagen i januari 2021 beslutade om ett tillkännagivande till den dåvarande regeringen i denna fråga. Utskottet kan konstatera att Trafikverket har utrett frågan och att den dåvarande regeringen inte såg något behov av att återkomma med förslag om lagändringar. Den dåvarande regeringen ansåg att riksdagens tillkännagivande var slutbehandlat, och utskottet hade inte något att invända mot den redovisade hanteringen (bet. 2022/23:TU4). I fråga om motionsförslaget om cykelvägar längs järnvägar vill utskottet påminna om att även denna fråga redan har utretts av Trafikverket.

När det gäller motionsförslagen om vägars anpassning till cykling och de problem som kan uppstå för cyklister när vägar t.ex. byggs om till två-plus-ett-vägar vill utskottet framhålla att det alltid är viktigt att beakta de oskyddade trafikanternas förutsättningar och behov både när nya vägar byggs och när gamla vägar byggs om. Utskottet menar att detta ansvar ligger på alla infrastrukturhållare, såväl Trafikverket som kommunerna.

Med anledning av motionsförslagen om bl.a. behovet av cykelbanor och snabba cykelstråk vill utskottet betona att infrastrukturen för cykling måste utformas både trafiksäkert och på ett sådant sätt att resvägarna och därmed restiderna med cykel så långt som möjligt upplevs som ett fullgott alternativ till andra transporter. Utskottet vill särskilt framhålla betydelsen av snabba cykelstråk och menar att en förbättrad cykelinfrastruktur med både lokala och regionala cykelbanor bör leda till att fler resenärer väljer att använda cykeln som transportmedel. Det är enligt utskottets bedömning viktigt med ett sammanhängande och välskyltat cykelvägnät med så enhetlig standard som möjligt. Utskottet vill här lyfta fram att det finns flera exempel på snabba cykelstråk i olika kommuner och regioner.

När det gäller frågorna om cykelbanors utformning och färgsättning kan utskottet konstatera att det finns både förordningar från regeringen, föreskrifter och allmänna råd från Transportstyrelsen och byggherrekraft och rekommendationer från Trafikverket. Utskottet vill betona vikten av att det säkerställs att cykelinfrastrukturen uppfyller föreskrivna krav och har tillräcklig säkerhet så att den är tillgänglig och inte innebär någon fara för människors hälsa och säkerhet. När det gäller färgsättning kan cykelfält markeras med en avvikande färg, och detta görs ofta för att öka uppmärksamheten. Utskottet vill i sammanhanget peka på att kommunerna är skyldiga att följa regelverket och att cykelbanor ska märkas ut på ett sätt som är förenligt med detta.

När det gäller frågan om cykel som ett eget trafikslag kan utskottet konstatera att en cykel betraktas som ett fordon inom trafikslaget vägtrafik. När det slutligen gäller motionsförslagen om styrningen av Trafikverket konstaterar utskottet att detta i första hand är en fråga för regeringen. Utskottet ser med tillförsikt på regeringens fortsatta arbete med att styra myndigheternas arbete med cykelfrågor.

Mot den bakgrunden konstaterar utskottet att de frågeställningar som tas upp i motionsyrkandena är väl beaktade och finner inte anledning att ta något initiativ i dessa frågor. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2022/23:182 (MP) i denna del, 2022/23:184 (MP), 2022/23:349 (C) yrkandena 1, 3 och 4, 2022/23:715 (L), 2022/23:834 (C) yrkandena 16, 17 och 21–25, 2022/23:1014 (SD) yrkande 23, 2022/23:1018 (SD) yrkandena 1–4, 2022/23:1639 (C), 2022/23:1929 (C), 2022/23:2105 (MP) yrkandena 4–6 och 8–11, 2022/23:2175 (MP) yrkande 32 och 2022/23:2190 (C) yrkande 87.

Trafikregler för cyklister

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om olika trafikregler för cyklister. Utskottet framhåller att det är viktigt att trafikregler är utformade så att de underlättar en ökad och säker cykling. Utskottet konstaterar att frågor om säkerhetsavstånd vid omkörning, cykling på enkelriktade gator samt cykelpassager och cykelöverfarter bereds inom Regeringskansliet. Utskottet uppmärksammar även bl.a. utvecklingen av cykelhjälsanvändningen och välkomnar insatser för att minska cyklisters utsatthet vid högersvängar. Utskottet menar att de frågor som tas upp i motionerna är väl beaktade i det pågående arbetet och att det inte finns anledning att ta något initiativ i dessa frågor.

Jämför reservation 7 (SD), 8 (C) och 9 (MP).

Motionerna

I kommittémotion 2022/23:1018 efterlyser Patrik Jönsson m.fl. (SD) en översyn av lagstiftningen om cykelpassager och cykelöverfarter i syfte att likställa regelverket (yrkande 6). Motionärerna konstaterar att reglerna om vem som har väjningsplikt många gånger är snåriga och att lagstiftningen skulle kunna förenklas genom att cyklister vid såväl cykelpassager som cykelöverfarter lämnar företräde gentemot bilister. Vidare lyfter motionärerna fram ett förslag om att utöka kravet på att använda cykelhjälm (yrkande 7). De framhåller att cykelhjälm ger ett bevisat gott skydd vid cykelolyckor och att man därför successivt bör höja gränsen för krav på att bära cykelhjälm från dagens 15 år till 18 år. Dessutom anför motionärerna att ett förbud mot användande av mobiltelefoner och smarta telefoner under cykelfärd bör utredas (yrkande 8). De betonar att mobiltelefonen är ett distraktionsmoment som inte hör hemma i handen vid cykling och hänvisar bl.a. till att det finns lagstiftning om detta i andra länder.

I kommittémotion 2022/23:834 efterfrågar Ulrika Heie m.fl. (C) en ändring av lagstiftningen så att den gör det möjligt för cyklister att cykla mot fordons-trafiken på enkelriktade gator (yrkande 18). Motionärerna betonar att dagens lagstiftning om att framföra cykel mot enkelriktat leder till tolkningsproblem och efterlyser därför ett regelverk som ger kommunerna en större rådighet över frågan. Vidare menar motionärerna att det behövs en utredning av förutsättningarna för att via regelförändringar förbättra framkomligheten med cykel (yrkande 31). De betonar att det är viktigt att se över behovet av åtgärder, regelförenklingar och lagändringar som gör det möjligt att cykla i hela landet.

I kommittémotion 2022/23:182 i denna del uppmärksammar Daniel Helldén (MP) att det bör införas en servicenära cykelinfrastruktur på lands-

bygden. Motionären menar att det bör införas en 1,5-metersregel eller motsvarande för avståndet mellan ett motorfordon och en cykel som blir omkörd på de sträckor där det saknas separerade cykelbanor och att detta lämpligen bör märkas ut med ett eget vägmärke.

I motion 2022/23:127 anför Yasmine Bladelius (S) att man bör överväga en översyn av om det ska vara obligatoriskt för alla att använda cykelhjälm när man cyklar. Motionären uppmärksammar att det i dag finns en åldersgräns på 15 år för cykelhjälm, men i likhet med vad som gäller för andra trafiksäkerhetsåtgärder bör regelverket självklart omfatta alla åldrar.

I motion 2022/23:1754 uppmanar Johan Andersson m.fl. (S) regeringen att se över möjligheten att utvidga omfattningen på hjälmkravet. Motionärerna hänvisar bl.a. till att vården har sett en snabb ökning av skador till följd av framförande av elsparkcyklar.

I motion 2022/23:191 föreslår Jörgen Grubb (SD) att det ska vara förbjudet att framföra alla typer av mopeder på cykelbanor inom ett detaljplanerat område. Motionären uppmärksammar att det är ett problem att vissa typer av mopeder får köra på cykelbanor och att det har blivit alltför vanligt att mopeder används för att råna cyklisterna.

I motion 2022/23:1027 anför Peter Ollén (M) att regler för deformationszoner på lådcyklar behöver utredas. Motionären uppmärksammar att det finns en stor risk att lådcyklar krockar med mötande cyklisterna och gående på smala cykelbanor, och därför bör det vara obligatoriskt med krockdämpande material på lådcyklarnas framkanter.

I motion 2022/23:349 menar Rickard Nordin (C) att det bör ställas krav på att döda vinkeln på tunga fordon minimeras (yrkande 2). Motionären framhåller att det finns ett stort behov av att säkerhetsanpassa den tunga trafiken och att tekniken redan finns för att radera ut den döda vinkeln. Motionären menar vidare att det behövs en översyn av reglerna för väjningsplikt mellan cyklisterna och biltrafik (yrkande 5). Motionären betonar att dagens regler många gånger är snåriga och att det finns mycket att göra, inte minst när det gäller skillnaden mellan cykelpassager och cykelöverfarter.

I motion 2022/23:2105 anför Emma Berginger m.fl. (MP) att det behövs ett respektavstånd för omkörning av cyklisterna som utgår från VTI:s förslag till alternativ till 1,5-metersregeln (yrkande 12). Motionärerna menar att en rimlig utgångspunkt är att cyklande aldrig ska få köras om av motorfordon inom samma körfält enligt förutsättningen att cyklande ska köras om som om de vore en bil. Vidare uppmärksammas behovet av att förenkla tillståndsgivningen för motions- och tävlingslopp på cykel, öka kunskaperna på berörda myndigheter om landsvägscyckling och säkerställa likvärdig och rättssäker bedömning i hela landet (yrkande 13). Motionärerna konstaterar att arbetet med ansökningar kan vara omfattande för en liten förening och att kunskaperna om cyckling som motionsform är låg på berörda myndigheter.

Bakgrund

Gällande rätt

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

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

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

Omkörning av cyklist

På många vägar samsas cyklar med andra fordonsslag på körbanan. I dag får en omkörning bara ske om det kan ske utan fara. Det ska även lämnas ett betryggande avstånd i sidled till fordonet som körs om. Bestämmelsen om att lämna plats för omkörning har funnits länge i svensk lagstiftning, och en av anledningarna till regleringen var enligt Transportstyrelsen att förhindra att fordonsförare av okynne stänger vägen för bakomvarande fordon.

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

Frågan om säkrare omkörningar av cyklister behandlades i departementspromemorian Cykelregler från 2017. Där lämnades det inte något förslag om att införa regler om ett preciserat avstånd i sidled vid omkörningar av cyklister. I promemorian konstaterades 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 framhölls även att vissa fordon kan passeras med mindre avstånd, medan det t.ex. krävs ett större avstånd när man passerar barn som cyklar. Den slutsats som dras i promemorian är att det utifrån detta är den som gör en omkörning som får avgöra vilket avstånd som är lämpligt i varje situation.

Det finns exempel från andra länder på att det är reglerat att man måste hålla ett avstånd på t.ex. minst 1,5 meter vid omkörning av bl.a. cyklister. VTI har genomfört en litteratursammanställning om omkörning av cyklister och har där tagit fram ett förslag som alternativ till 1,5-metersregeln. VTI konstaterar bl.a. att antalet studier som belyser hur förare av motorfordon kör om cyklister har ökat under de senaste tio åren. Författaren till rapporten menar bl.a. att cyklister aldrig borde få köras om av motorfordon inom samma fil (körfält) enligt förutsättningen att cyklar ”ska köras om som om de vore en bil”.

I oktober 2021 fick Transportstyrelsen i uppdrag att analysera regelfrågor så att andelen som reser med cykel kan öka. Transportstyrelsen skulle bl.a. analysera och vid behov lämna förslag till hur ändrade trafikregler kan främja säker omkörning av cyklister. I maj 2022 lämnade Transportstyrelsen en första delrapport (TSG 2021-10413). Transportstyrelsen anser att en regel för omkörning av cykel med ett fast avstånd, exempelvis minst 1,5 meter, har fler nackdelar än fördelar. Transportstyrelsen bedömer också att det inte är lämpligt att ändra de nuvarande bestämmelserna för omkörning av cyklande enligt förslaget att cyklande aldrig skulle få köras om av motorfordon inom samma körfält. Vidare bedömer Transportstyrelsen att det inte är lämpligt med ytterligare regler för omkörning av cyklande samt att det sannolikt inte skulle påverka andelen som reser med cykel. Däremot finns det enligt Transportstyrelsen ett generellt behov av ökad information till kommuner, myndigheter och trafikanter om de regler som gäller vid omkörning av cyklister och andra oskyddade trafikanter samt de trafiksäkerhetsrisker som en omkörning innebär. Enligt uppgift från Regeringskansliet pågår beredning av ärendet.

I en litteraturstudie om landsbygdscyklning (VTI rapport 1124A) ställs forskningsresultat och kunskapsluckor samman och diskuteras när det gäller olika faktorer, bl.a. tillgänglighet, framkomlighet, säkerhet, komfort, attraktivitet och hur cyklning på landsbygden upplevs såväl av cyklister själva som av andra trafikanter. Rapportförfattarna diskuterar bl.a. regelverket och hur det är anpassat för t.ex. omkörning av cyklister.

Cyklning på enkelriktade gator

I oktober 2021 fick Transportstyrelsen i uppdrag att analysera regelfrågor så att andelen som reser med cykel kan öka. En del i uppdraget var att analysera och lämna förslag till hur reglerna om enkelriktad trafik på lämpligt sätt kan ändras för att möjliggöra cykeltrafik i båda riktningarna där det för motortrafik är enkelriktat. Utgångspunkten var att skyltningen ska vara trafiksäker och lätt att förstå för alla trafikanter. I maj 2022 lämnade Transportstyrelsen sin första delrapport i uppdraget (TSG 2021-10413). Transportstyrelsen föreslår ingen ändring av reglerna om enkelriktad trafik utan anser att dagens regelverk är tillräckligt för att lösa den problematik som förekommer samt att det sannolikt inte påverkar andelen som reser med cykel. Transportstyrelsens bedömning är att ett tillåtande av cyklande mot enkelriktad trafik skulle innebära att Sverige frångår systematiken i FN:s konvention om vägtrafik. I rapporten utgår Transportstyrelsen från det som myndigheten redan har prövat i ärenden om överklagande när det gäller reglering och utmärkning kopplat till enkelriktad trafik. Transportstyrelsen anser bl.a. att det råder en viss förvirring kring begreppet enkelriktad trafik. Myndigheten uppmärksammar att många väg-hållare vill ha möjlighet att reglera en gata så att motorfordonstrafik endast färdas i en riktning, medan cykel och moped klass II kan färdas på denna gata i båda riktningar. Transportstyrelsen beskriver i rapporten hur funktionen enkelriktad trafik där cyklande får färdas i båda riktningar och motorfordon endast får föras i en riktning lämpligen kan åstadkommas. Transportstyrelsen konstaterar att det i dag finns många regleringsmöjligheter för väg-hållare för att uppnå denna funktion. Enligt uppgift från Regeringskansliet pågår beredning av ärendet.

Cykelpassager och cykelöverfarter

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

som kommer från en cykelbana har väjningsplikt när de korsar en väg. Vid bevakade cykelpassager regleras trafiken av trafiksignaler eller av polis. Cykelöverfarter ska användas av cyklister eller förare av moped klass II för att korsa en väg eller en cykelbana. De ska ha vägmarkering och vägmärken för cykelöverfart samt en utformning som ska säkra att fordon inte framförs med högre hastighet än 30 kilometer i timmen. Dessa platser ska vara reglerade med lokala trafikföreskrifter om cykelöverfart. Cyklister och förare av moped klass II som färdas ut på en cykelöverfart från en cykelbana ska ta hänsyn till avståndet till och hastigheten hos fordon som närmar sig överfarten. Fordonsförare har väjningsplikt mot cyklister och förare av moped klass II som är ute på eller just ska färdas ut på cykelöverfarten.

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.

Transportstyrelsen har uppmärksammat att när en cykelpassage kombineras med ett övergångsställe ökar komplexiteten i trafikmiljön. Föraren av ett motorfordon och cyklister har väjningsplikt mot de gående som är vid eller på ett övergångsställe. Den gående ska visa hänsyn till motorfordonen och har väjningsplikt om ett motorfordon befinner sig på övergångsstället. Det kan bli så att en förare av ett motorfordon behöver väja för en gående men inte behöver göra det för en cyklist som närmar sig cykelpassagen. Cyklisten ska dock väja för den gående och för föraren av motorfordonet. Eftersom motorfordonet står still, kan föraren av cykeln anse att den hinner över i samband med att den gående passerar och kör ut. Det kan enligt Transportstyrelsen skapa en otrygghet och irritation för både gångtrafikanten och föraren av motorfordonet. Transportstyrelsen föreslog därför i mars 2021 att möjligheten att märka ut cykelpassager tas bort, för att på sikt tas bort helt ur vägmärkesförordningen (Utredning behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon. Slutrapport – slutsatser, förslag och bedömningar, TSV 2019-5394). De huvudsakliga orsakerna till förslaget är att det enligt Transportstyrelsen skulle renodla utformningen av markerade korsningspunkter för cyklister och motorfordon, öka trafiksäkerheten och framkomligheten för cyklister och ge en tydligare trafikmiljö eftersom det i varje markerad korsningspunkt är motorfordon som har väjningsplikt. Transportstyrelsen uppger att detta förslag skulle kunna leda till ökade kostnader för väghållare, men med en införandetid på sju år kommer det att kunna hanteras i samband med befintligt underhåll. Transportstyrelsens rapport var på remiss till början av januari 2022. Enligt uppgift från Regeringskansliet pågår beredning av ärendet.

Användning av cykelhjälm

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

Trafikverket uppger att ca 2 000 cyklisters skadas allvarligt i trafiken varje år, och varje år omkommer 20–30 cyklisters. De flesta cyklisters som omkommer gör det i kollisioner med bilar. Av de som skadas allvarligt är den vanligaste orsaken att man cyklar omkull på grund av bl.a. ishalka, löst grus, löv, ojämn väg eller något fel på cykeln. Många av dem som dödas eller skadas i cykeltrafiken får huvudskador. En till synes liten smäll mot huvudet kan innebära att den intellektuella och sociala förmågan försvagas allvarligt. Medicinsk forskning visar att de svåra skallskador som kan uppkomma vid cykelolyckor effektivast kan lindras eller stoppas helt av en cykelhjälm. Enligt Trafikverket minskar cykelhjälmen risken för huvudskador med minst 50 procent. Om alla använde cykelhjälm skulle enligt Trafikverket antalet omkomna kunna minska med ca 25 procent.

Målet för cykelhjälsanvändningen har varit att minst 70 procent av cyklisterna skulle använda hjälm 2020. Enligt Trafikverkets analys av trafik-säkerhetsutvecklingen 2020 (rapport 2021:099) var den observerade cykelhjälsanvändningen 47,2 procent 2020, vilket i princip var samma nivå som 2019. Trafikverket konstaterar att cykelhjälsanvändningen i Sverige ligger på en ganska blygsam nivå, speciellt hos vuxna, och att det finns en stor potential att öka användningen. Den observerade cykelhjälsanvändningen 2020 var drygt 80 procent för barn upp till 10 år i bostadsområden och 67 procent för barn 6–15 år som cyklar till och från skolan. För vuxna var cykelhjälsanvändningen betydligt lägre: 41 procent vid resor till och från arbetet och 43 procent på allmänna cykelstråk.

Det har arbetats fram en gemensam inriktning för säker trafik med cykel och moped (Trafikverket, 2018) där ökad hjälm användning lyfts som ett prioriterat insatsområde. I Trafikverkets rapport 2021:099 konstateras att en av förutsättningarna för att få ett vägtransportsystem som är både attraktivt och säkert för cyklisters är att cyklisterna använder hjälm. Tidigare års studier visar att nästan hälften av de cyklisters som skadas mycket allvarligt i trafiken har fått en huvudskada, medan motsvarande andel bara är ungefär 10 procent bland de allvarligt skadade cyklisterna. En åtgärd som cykelhjälm skulle enligt rapporten därmed främst vara effektiv mot de mer allvarliga skadorna. Enligt rapporten går utvecklingen av cykelhjälsanvändningen alltför sakta med tanke på att cyklingen behöver öka för att bidra till hållbarhetsmålen. Vidare visar trafiksäkerhetsenkäten 2020 att acceptansen är hög för en allmän cykelhjälslag; 71 procent av de tillfrågade är för obligatorisk hjälm användning.

Dessutom kan nämnas att Trafikverket har tagit fram en litteraturstudie om hur cyklandet skulle påverkas om en lag om cykelhjälm skulle införas (Bicycle Helmets – Systematic Reviews on Legislation, Effects of Legislation on Cycling Exposure, and Risk Compensation, 2018). Studien utgår från att

27 länder har någon form av lag om cykelhjälm. Trafikverket anser att studien visar att ett införande av en lag om cykelhjälm inte skulle minska cyklingen.

Förebyggande av olyckor med högersvägande tunga fordon

Trafikverket presenterade i juni 2018 en rapport om en gemensam inriktning för säker trafik med cykel och moped. För perioden 2007–2016 redovisas att det bland kollisioner mellan cyklister och lastbilar eller bussar var två av fem dödsolyckor som orsakades av högersvägande 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 fordonen. Samtidigt konstateras att de system som 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.

Förordningen (EU) 2019/2144 om krav för tygodkännande av motorfordon och deras släpvagnar samt de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon med avseende på deras allmänna säkerhet och skydd för personer i fordonet och oskyddade trafikanter trädde i kraft den 1 januari 2020 och ska tillämpas sedan den 6 juli 2022. Syftet med förordningen är bl.a. att avsevärt minska antalet dödsfall och allvarliga skador på vägarna genom att införa modern säkerhetsteknik som standardutrustning i fordon. Genom förordningen uppdateras EU:s fordonssäkerhetskrav, inklusive de som handlar om oskyddade trafikanter som fotgängare och cyklister. Förordningen innebär att alla nya fordon ska vara utrustade med olika säkerhetsfunktioner, bl.a. nödstoppsignal och backövervakning. Bilar och minibussar ska vara utrustade med ytterligare avancerade säkerhetsåtgärder, bl.a. avancerade nödbromssystem som kan upptäcka motorfordon och oskyddade trafikanter framför sig och utvidgad skyddszon för islag med huvudet som kan mildra skadorna vid kollision med oskyddade trafikanter. Bussar och lastbilar ska också vara utrustade med avancerade system som kan upptäcka fotgängare och cyklister i närheten av fordonet, varna förare för deras närvaro och undvika en kollision med dessa oskyddade trafikanter. De ska vara konstruerade på ett sätt som bidrar till att avlägsna döda vinklar framför och vid sidan av föraren.

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

Närmare om lastcyklar

Lastcyklar kan användas för att förflytta mindre mängder last eller passagerare. Det finns olika typer av lastcyklar med olika utformning, köregenskaper och lastkapacitet.

Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:31) om cyklar, hästfordon och sparkstöttingar innehåller närmare bestämmelser om fordons natur och utrustning enligt fordonsförordningen (2009:211). Där finns bestämmelser om bl.a. bromsutrustning, belysning, reflexanordning och ringklocka. När det gäller cyklar utan tramp- eller vevanordning anges bl.a. att fordonet ska vara utformat så att användaren och andra trafikanter skyddas mot risker på grund av vassa kanter, skarpa vinklar, utstickande delar och ojämna ytor som kan orsaka skada (3 kap. 7 §).

Transportstyrelsen bedömer i en rapport från oktober 2022 (TSG 2021-10413) att det finns behov av någon form av reglering av cykelbanors minimibredd. Detta bör regleras genom en ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:122) om egenskapskrav för vägar, gator, spårvägar och tunnelbanor (byggregler). VTI har på uppdrag av Transportstyrelsen sett över om det finns kunskapsunderlag som stöd för att kunna ge rekommendationer för minimibredder på cykelbanor eller gång- och cykelbanor. Utgångspunkten är främst utrymmesbehov för cyklisterna utifrån framkomlighet, tillgänglighet, trafiksäkerhet och upplevd trygghet. I en förstudie från VTI (rapport 1032) behandlas frågor om gods-cyklar och deras användningsområde.

Med ekonomiskt stöd från Skyltfonden vid Trafikverket har det tagits fram en vägledning som ska underlätta för planerare att utforma trafikvänliga miljöer anpassade till gods-cykeltrafik (Anpassa staden för gods på cykel, Trivector 2022:122). I vägledningen konstateras att ökande cykeltrafik med flera olika cykeltyper kan skapa kapacitetsbrist och trafiksäkerhetsproblem på gång- och cykelbanorna. Allt fler olika cyklar med olika hastighetsanspråk, utrymmesanspråk och vikt är en utmaning för trafiksäkerheten och tillgängligheten i transportsystemet. Utmaningarna beror på att gods-cyklarna har andra hastighets- och utrymmesanspråk och vikt än konventionella cyklar. För att stadsnära leveranser ska kunna ske med cykel på ett trafiksäkert sätt kommer enligt vägledningen nya krav att ställas på infrastrukturen – vad gäller både utrymmen och utformning. Vidare kan nämnas att Cykelcentrum vid VTI menar att gods-cyklar har en stor potential att ersätta transporter med lätta lastbilar och samtidigt förbättra trafiksäkerheten, luften och miljön i städerna. Det konstateras dock att den befintliga infrastrukturen sällan är anpassad till lastcyklar och att det finns en kunskapsbrist när det gäller vilka behov dessa nya typer av cykelfordon ger upphov till.

Användning av mobiltelefoner på cykel

Den 1 februari 2018 infördes en skärpning av trafikförordningen som innebär att en förare vid färd på väg med ett motordrivet fordon får ägna sig åt

aktiviteter som användning av mobiltelefon och annan kommunikationsutrustning endast om det inte inverkar menligt på framförandet av fordonet. Vidare anges att föraren inte får använda denna utrustning på ett sådant sätt att han eller hon håller den i handen. Syftet med de skärpta bestämmelserna om mobilanvändning är att öka säkerheten i trafiken. Något motsvarande förbud vid cykling finns inte i Sverige.

Som en del i VTI:s forskningsprogram En stark forskningsmiljö inom området hjulburna oskyddade trafikanter har bl.a. ingått ett delprojekt om säker användning av extrautrustning och trafikanters uppmärksamhet. VTI redovisade i juni 2017 sina resultat i en rapport om cyklisters interaktion med extrautrustning, infrastrukturen och andra trafikanter (VTI rapport 940). I rapporten konstaterades bl.a. att det är svårt att överföra resultat från bilkörning till cykling eftersom det inte är säkert att mobiltelefonen används på samma sätt, och cykling kräver helt andra motoriska färdigheter än bilkörning. Vidare konstaterades i VTI-rapporten att utöver detta är cyklisternas förflyttning i trafikmiljön en helt annan än bilisters, med andra möjligheter att stanna, välja färdväg och förhålla sig till andra trafikanter. Det konstaterades även att antalet studier om cyklisters användning av mobil-it (framför allt mobiltelefon) är litet och att kunskapen 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 mobiler utan att vara i vägen för andra trafikanter.

Framförande av mopeder på cykelväg

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

Motions- och tävlingslopp på cykel

För att få anordna ett arrangemang eller en offentlig tillställning på allmänna statliga vägar krävs det i många fall tillstånd från länsstyrelsen eller Polismyndigheten. Deras tillståndsprövning sker med utgångspunkt i trafikförordningen respektive ordningslagen (1993:1617). Exempel på sådana arrangemang är idrottsevenemang som motionslopp eller tävlingar. Om arrangemanget berör en allmän väg kan det behövas åtgärder på eller intill vägen, bl.a. åtgärder som Trafikverket bedömer är nödvändiga för trafiksituationen. För åtgärder som berör allmänna vägar där Trafikverket är

väghållare ska arrangören skicka in en ansökan till Trafikverket. Trafikverket uppger på sin webbplats att myndigheten behöver ha ansökan minst tre månader innan arrangemanget ska genomföras för att kunna ha en bra dialog med den sökande om vilka åtgärder som behövs. De åtgärder som behövs för ett arrangemang får enligt Trafikverket inte medföra kostnader för verket. Trafikverket hänvisar till att det enligt vägförordningen och avgiftsförordningen ska tas ut en ansökningsavgift för prövning inför beslut enligt väglagen. Ansökningsavgiften är för närvarande 2 900 kronor och ska betalas innan ansökan handläggs. Avgiften omfattar handläggning av ärendet och återbetalas inte, även om det blir avslag på ansökan.

Tillståndet för själva arrangemanget söker arrangören hos respektive länsstyrelse eller polisregion beroende på vilken typ av arrangemang det handlar om.

Trafikverket har enligt regleringsbrevet haft i uppdrag att analysera hur arbetssätt och regelverk kan förändras för att underlätta och förenkla för föreningslivets verksamhet som bedrivs på, eller påverkar, statlig trafikinfrastruktur. Analysen och förslag till förändringar lämnades till Regeringskansliet den 19 mars 2023 (TRV 2022/112298). Trafikverket konstaterar att ca 1 000 arrangemang årligen äger rum på allmänna statliga vägar med varierande påverkan på den ordinarie trafiken. För att förtydliga roller och ansvar kring arrangemangen har Trafikverket sett över arbetssätt och rutiner, och en konsekvens av detta har varit att det finns en risk att kostnaderna ökar för enskilda föreningar, t.ex. för uppsättning av vägmärken och avstängningar. Detta har inneburit en oro för att en del planerade arrangemang inte ska kunna genomföras. Trafikverket har i sin rapport tagit fram förslag på vad som skulle kunna underlätta för arrangörerna på kort och lång sikt. Trafikverket föreslår bl.a. att regeringen beslutar att det under 2023 ska bli kostnadsfritt för ideella föreningar och organisationer att sätta upp vägmärken och att regeringen beslutar om hur frågan ska hanteras därefter. Vidare föreslås att regeringen ger Polismyndigheten i uppdrag att utreda om det är möjligt för fler än bara polisen att dirigera trafiken, exempelvis som flaggvakter. Arrangörer skulle ha möjlighet att visa vägen för och dirigera deltagare i det egna arrangemanget, t.ex. cykellopp. Trafikverket föreslår också att regeringen ger ett utökad bidrag till idrottsrörelsen i syfte att lyfta fram trafiksäkerhetsfrågor men även för att underlätta för idrottsföreningar att finansiera trafiksäkerhetsåtgärder. Slutligen föreslås att regeringen beslutar att avgiften för handläggning av ansökningar hos myndigheter i samband med arrangemang på statliga vägar tas bort för ideella organisationer.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om trafikregler för cyklister behandlades senast i utskottets betänkande 2021/22:TU11 Cykelfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, bl.a. med hänvisning till det arbete som görs på myndigheterna och av andra aktörer och att Transportstyrelsen hade fått ett

uppdrag om hur ändrade trafikregler kan främja bl.a. säker omkörning av cyklisterna. Utskottet hänvisade vidare till att frågor om trafikregler för att underlätta cykling tas upp i både den nationella cykelstrategin och olika regelöversyner. När det gäller bl.a. cykling på enkelriktade gator hänvisade utskottet till uppdraget till Transportstyrelsen att analysera dessa regelfrågor. Utskottet framhöll att det är viktigt att trafikregler är utformade så att de underlättar en ökad cykling och underströk vikten av att även i fortsättningen uppmärksamma cyklisterna i trafiksäkerhetsarbetet. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla att det är viktigt att trafikreglerna för cyklisterna är utformade så att de underlättar en ökad och säker cykling. Lika som tidigare år vill utskottet peka på att regler som gör det enklare och mer attraktivt att cykla kan ha en positiv effekt på cyklandet. För att cyklingen ska öka är det enligt utskottet viktigt att man kan cykla på ett tryggt och säkert sätt.

När det gäller motionsförslagen om säkerhetsavstånd vid omkörning av cyklisterna kan utskottet konstatera att det är en viktig trafiksäkerhetsfråga för många cyklisterna att bilisterna håller ett tillräckligt avstånd när de kör om de som cyklar. Utskottet välkomnar därför att Transportstyrelsen har haft i uppdrag att analysera och vid behov lämna förslag till hur ändrade trafikregler kan främja säker omkörning av cyklisterna. Utskottet konstaterar att Transportstyrelsen bedömer att det inte är lämpligt att ändra de nuvarande bestämmelserna eller att införa ytterligare regler för omkörning av cyklisterna, men att det däremot finns behov av ökad information om de regler som gäller vid omkörning av cyklisterna och om de trafiksäkerhetsrisker som en omkörning innebär. Transportstyrelsens förslag bereds för närvarande inom Regeringskansliet. Utskottet ser fram emot att ta del av resultatet av denna beredning och är i avvaktan på detta inte berett att vidta några åtgärder i frågan.

När det gäller motionsförslagen om cykling på enkelriktade gator kan utskottet konstatera att Transportstyrelsen har haft i uppdrag att analysera även denna regel fråga. Utskottet noterar att Transportstyrelsen inte föreslår någon ändring av reglerna om enkelriktad trafik utan anser att dagens regelverk är tillräckligt för att lösa den problematik som förekommer. Även detta bereds för närvarande inom Regeringskansliet och utskottet är i avvaktan på detta inte berett att vidta några åtgärder i denna fråga.

Utskottet konstaterar vidare att några motionsyrkanden gäller cykelpassager och cykelöverfarter samt väjningsplikt mellan cyklisterna och biltrafik. Utskottet noterar att Transportstyrelsen har lämnat förslag om att ta bort möjligheten att märka ut cykelpassager för att bl.a. öka trafiksäkerheten och framkomligheten för cyklisterna. Transportstyrelsens förslag bereds för närvarande inom Regeringskansliet. Utskottet ser även här fram emot att ta del av resultatet av denna beredning och är i avvaktan på detta inte berett att vidta några åtgärder i denna fråga.

När det gäller motionsförslagen om krav på användning av cykelhjälm vill utskottet peka på att risken för allvarliga skullskador vid en olycka minskar betydligt om man använder hjälm. Enligt nuvarande regelverk ska den som är under 15 år och färdas med en tvåhjulig cykel använda cykelhjälm. Cykelhjälmans användningen i Sverige ligger på en blygsam nivå, speciellt hos vuxna, och utskottet kan konstatera att målet för cykelhjälmans användningen 2020 inte uppnåddes. Utskottet avser att fortsätta följa utvecklingen när det gäller användningen av cykelhjälm.

Med anledning av motionsförslaget om att minimera döda vinkeln på tunga fordon vill utskottet framhålla att det är mycket angeläget att minska cyklisternas utsatthet vid högersvingar. Bland annat behövs det säkrare och bättre anpassade fordon som tar hänsyn till oskyddade trafikanter. Utskottet välkomnar därför att det finns ett EU-regelverk som innebär att bussar och lastbilar ska vara utrustade med system som bl.a. kan upptäcka fotgängare och cyklister i närheten av fordonet.

När det gäller motionsförslaget om utformningen av s.k. lådcyklar kan utskottet konstatera att detta är en fråga som i första hand hanteras av den ansvariga myndigheten. Utskottet noterar i sammanhanget att det pågår insatser i fråga om bl.a. cykelbanors minimibredd. När det gäller motionsförslaget om mobilanvändning på cykel är utskottet inte berett att för närvarande ta något initiativ för att införa ett förbud mot att använda handhållna mobiltelefoner vid cykling. Enligt utskottets bedömning finns det fortfarande alltför begränsad forskning inom området. Utskottet framhåller vidare att det är viktigt att cyklister kan känna sig trygga och att det råder hög trafiksäkerhet på cykelvägarna. När det gäller motionsförslaget om att införa ett generellt förbud mot mopeder på cykelbanor anser utskottet att det för närvarande inte finns anledning att införa ett sådant förbud. Utskottet hänvisar liksom tidigare i stället till den möjlighet som redan finns att sätta upp en tilläggstavla där det står ”ej moped”, som kan användas i förekommande fall för att öka tryggheten.

När det slutligen gäller motionsförslaget om tillståndsgivningen för motions- och tävlingslopp på cykel och kunskapen på berörda myndigheter förutsätter utskottet att myndigheterna efter samråd med berörda aktörer gör väl avvägda bedömningar av hela trafikbilden när de prövar frågor om tillstånd.

Utskottet menar sammanfattningsvis att de frågeställningar som tas upp i motionsyrkandena är väl beaktade i det pågående arbetet och finner därför inte anledning att ta något initiativ i dessa frågor. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2022/23:127 (S), 2022/23:182 (MP) i denna del, 2022/23:191 (SD), 2022/23:349 (C) yrkandena 2 och 5, 2022/23:834 (C) yrkandena 18 och 31, 2022/23:1018 (SD) yrkandena 6–8, 2022/23:1027 (M), 2022/23:1754 (S) och 2022/23:2105 (MP) yrkandena 12 och 13.

Elsparkcyklar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om elsparkcyklar. Utskottet framhåller att elsparkcyklar minskar trängseln och ökar människors mobilitet men konstaterar att det också finns vissa problem med dem. Utskottet hänvisar till att det numera finns nya regler som innebär att elsparkcyklar inte längre får framföras på gångbanor och inte heller parkeras annat än vid cykelställ eller andra uppställningsplatser. Utskottet konstaterar vidare att bl.a. frågan om att ta bort begränsningen på 250 watt av motoreffekten på elcyklar bereds inom Regeringskansliet. Utskottet menar att de frågor som tas upp i motionerna därmed är väl beaktade och att det inte finns anledning att ta något initiativ.

Jämför reservation 10 (SD) och 11 (C).

Motionerna

I kommittémotion 2022/23:1018 yrkande 9 menar Patrik Jönsson m.fl. (SD) att ett regelverk för elsparkcyklar bör utredas. Motionärerna konstaterar att elsparkcyklar har blivit ett dominerande inslag i stadsmiljön i större städer och menar att det behövs ett tydligt regelverk för att minimera personsador och parkeringsproblem.

I kommittémotion 2022/23:834 anser Ulrika Heie m.fl. (C) att det behövs en översyn av hur kommuner kan ges större möjligheter att, genom upphandlingsverket, reglera och ställa krav på vilka elsparkcykeloperatörer med s.k. friflytande flottor som bör få vara verksamma i kommunen (yrkande 26). Motionärerna konstaterar att elsparkcyklar är ett klimatsmart inslag i den urbana mobiliteten men att det måste bli mer ordning och reda och att kommunerna bör ges större rådighet. Vidare föreslår motionärerna att begränsningen av motoreffekten på 250 watt för cyklar utan tramp- eller vevanordning tas bort i enlighet med Transportstyrelsens förslag (yrkande 27). Motionärerna hänvisar till Transportstyrelsens utredning om behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon och menar att detta förslag skulle höja kvaliteten och användarvänligheten.

I motion 2022/23:635 uppmärksammar Niels Paarup-Petersen (C) behovet av att göra det möjligt för kommuner att använda upphandling som en åtgärd för att få bättre ordning på elsparkcyklar och andra fordon inom den friflytande mikromobiliteten i stadsmiljöer. Motionären menar att bl.a. elsparkcyklars samhällsnytta riskerar att överskuggas av den brist på ordning som parkeringsproblematiken har orsakat, och därför bör möjligheten att ge exklusivitet till de aktörer som vinner en upphandling undersökas.

Bakgrund

Definitioner

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. Elsparkcyklar ska enligt Transportstyrelsen köras på samma sätt som andra cyklar. Det innebär att man kan köra på cykelvägar och i viss utsträckning även på bilvägar. Elsparkcyklar ska ha bromsar och en ringklocka, och om man kör i mörker ska elsparkcykeln ha fram- och baklyse samt vara utrustad med reflexer. Om den som kör är yngre än 15 år krävs hjälm. Man får inte skjutsa någon på en elsparkcykel.

Elsparkcyklar kan vara privatägda men också tillhandahållas genom uthyrning. En friflytande mobilitetstjänst innebär att ett uthyrt fordon kan hämtas upp på en plats och sedan lämnas på en annan plats inom ett visst geografiskt område.

Transportstyrelsens regeringsuppdrag 2019–2021

I oktober 2019 fick Transportstyrelsen i uppdrag att beskriva de regelverk som gäller och utreda behovet av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon, däribland elsparkcyklar och elcyklar.

Transportstyrelsen presenterade den första delen av utredningens resultat i maj 2020. Där konstaterade Transportstyrelsen att det finns flera regler för elsparkcyklar och att ansvaret delas mellan olika myndigheter. Därutöver har återförsäljare och uthyrare ett ansvar gentemot kunden, medan föraren alltid har ansvaret för att följa trafikreglerna när han eller hon kör i trafik. I fråga om huruvida uthyrningen är en verksamhet som kräver tillstånd enligt ordningslagen är Transportstyrelsens bedömning att det inte generellt bör krävas tillstånd. Det bör dock prövas utifrån de omständigheter som råder på platsen. Det konstaterades att det saknas rättspraxis om friflytande mobilitetstjänster, som t.ex. uthyrare av elsparkcyklar. Transportstyrelsen bedömde att det inte är aktuellt med tillstånd så länge fordonen står så att de inte utgör hinder för trafik. Transportstyrelsen konstaterade att kommuner har fått bemyndigande att utfärda lokala ordningsföreskrifter enligt ordningslagen (1993:1617). Vad som är möjligt att reglera i lokala ordningsföreskrifter prövas av länsstyrelsen och förvaltningsdomstolen. Enligt Transportstyrelsen saknas det rättspraxis om friflytande mobilitetstjänster. Det går inte heller att införa bestämmelser om parkering genom lokala ordningsföreskrifter eftersom detta regleras genom trafiklagstiftningen. Vidare konstaterade Transportstyrelsen att kommunerna och Trafikverket har laglig rätt att i egenskap av väghållningsmyndigheter flytta fordon enligt lagen (1982:129) om flyttning av fordon i

vissa fall. Även polisen har möjlighet att flytta fordon. Cyklar får flyttas om fara uppstår, trafiken hindras eller cykeln är uppställd i strid mot föreskrifter om stannande och parkering.

Den andra delen av utredningens resultat presenterades i november 2020. Den innehåller bl.a. uppgifter om omfattningen av olyckor och olyckstillbud där elsparkcyklar är inblandade. Antalet olyckor med elcykel har ökat gradvis, och olyckorna med elsparkcykel ökade i samband med att fordonen introducerades på bred front 2019 och ses tydligt i statistiken först då.

I mars 2021 redovisade Transportstyrelsen sin slutrapport. Där föreslogs att begränsningen på 250 watt av motoreffekten skulle tas bort för icke självbalanserade cyklar utan tramp- eller vevanordning. Transportstyrelsen menar att detta skulle ge möjlighet till att utveckla trafiksäkrare och hållbarare fordon med en kraftfullare motor. Enligt uppgift från Regeringskansliet pågår beredning av ärendet.

Vidare föreslog Transportstyrelsen att en elsparkcykel inte ska få framföras på gångbanan, om den inte är avsedd för personer med fysisk funktionsnedsättning. Detta skulle renodla användandet av gångbanor till gångtrafikanter, göra det tydligare för förare av elsparkcyklar att det är en cykel de framför och att de inte kan tillämpa regler för gångtrafikanter samt göra det tryggare för gångtrafikanter. Transportstyrelsen konstaterade vidare att flera av de företag som hyr ut elsparkcyklar arbetar för att höja trafiksäkerheten på olika sätt. Transportstyrelsen konstaterade även att det finns olika verktyg som är tillgängliga för kommunerna och Polismyndigheten för att bl.a. hantera konsekvenserna av uthyrningen av elsparkcyklar, och man rekommenderade att de används på ett nationellt samordnat sätt. Som exempel på existerande och tillgängliga verktyg nämns lagen (2016:1145) om offentlig upphandling, ordningslagen, lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott och lagen om flyttning av fordon i vissa fall.

Nya regler för elsparkcyklar

I Regeringskansliets promemoria Parkering av elsparkcyklar från 2022 konstateras att den snabba framväxten av uthyrningsverksamheten har väckt blandade känslor. Elsparkcyklarna är populära i vissa kretsar, samtidigt som andra upplever att de medför stora besvär. Många anser att de i större utsträckning än andra fordon framförs på ett trafikfarligt sätt, antagligen till följd av att det finns trafikanter som använder dem snarare för nöjes skull än som ett transportmedel. En utbredd uppfattning är vidare att elsparkcyklarna ofta parkeras på ett vårdslöst sätt. I promemorian föreslås att det ska införas ett förbud mot att parkera elsparkcyklar på gång- eller cykelbanor annat än vid uppställningsplatser avsedda för cyklar. En sådan uppställningsplats kan t.ex. vara ett cykelställ eller en särskilt utpekad plats för elsparkcyklar. Ett förbud bedöms göra det lättare för kommuner att avgöra vilken elsparkcykel som står felparkerad och som därför kan flyttas ur vägen eller forslas bort till en kommunal uppsamlingsplats. Det är enligt förslaget elsparkcykelföretagen

som ska betala kostnaden för flytten. Kommuner föreslås också ha möjlighet att meddela undantag från förbudet. Förslaget bedöms ge kommunerna möjlighet att sätta ökad press på elsparkcykelföretagen så att de själva kan genomföra förändringar.

Sedan den 1 september 2022 gäller nya regler för elsparkcyklar. Reglerna innebär dels att elsparkcyklar inte längre får framföras på gångbanor, dels att de inte får parkeras på gång- och cykelbanor annat än vid cykelställ eller andra uppställningsplatser. I och med ändringen gäller samma regler som gäller för traditionella cyklar och elcyklar även för elsparkcyklar och andra icke självbalanserande eldrivna cyklar utan tramp- och vevanordning. Bryter man mot förbudet kan påföljden bli penningböter. Regeländringarna innebär vidare att elsparkcyklar inte längre kan parkera på gång- och cykelbanor, annat än vid cykelställ eller andra uppställningsplatser. De nya reglerna innebär att kommuner och Polismyndigheten lättare kan flytta elsparkcyklar när de står på gång- och cykelbanor. Huvudregeln är att fordonen ska flyttas till en särskild uppställningsplats, men även kortare förflyttningar av cyklarna kan tillämpas. Det är elsparkcykelföretagen som ska betala kostnaden för flytten. Kommunerna ska kunna meddela lokala undantag från förbudet.

Exempel på kommunala insatser

Det finns exempel på kommuner som har upphandlat en tjänst för ett hyrcykel-system med elsparkcyklar och elcyklar. Ett sådant exempel är Gävle kommun, där ett begränsat antal aktörer kommer att kunna hyra ut elsparkcyklar och cyklar. Företagen ansvarar själva för hanteringen av fordonen. Parkeringsplatserna kommer att placeras ut på flera ställen runt om i kommunen. Med start våren 2023 tilldelas ett företag ett tvåårskontrakt med chans till förlängning på ytterligare två år.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om elsparkcyklar behandlades senast i utskottets betänkande 2021/22:TU11 Cykelfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle tillkännage för den dåvarande regeringen att den skyndsamt borde säkerställa att det genomförs nödvändiga förtydliganden av regelverket för hyrda cyklar och elsparkcyklar, inte minst för att minimera personskador och parkeringsproblem. Utskottet föreslog att övriga motionsförslag skulle avslås. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Våren 2022 riktade riksdagen ett tillkännagivande till den dåvarande regeringen om behovet av förtydliganden av regelverket för hyrda cyklar och elsparkcyklar, inte minst för att minimera personskador och parkeringsproblem (bet. 2021/22:TU11, rskr. 2021/22:280). Av regeringens skrivelse 2022/23:75 Riksdagens skrivelser till regeringen – åtgärder under 2022 framgår att regeringen har beslutat om regeländringar för elsparkcyklar genom ändringar i trafikförordningen (1998:1276). Ändringarna trädde i kraft den 1 september 2022 och innebär att elsparkcyklar inte längre får framföras på

gångbanan (1 kap. 4 § trafikförordningen) och att elsparkcyklar inte får parkeras på en gång- eller cykelbana annat än på en uppställningsplats eller anordning för parkering av cyklar (3 kap. 48 § trafikförordningen). Inom Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet pågår för närvarande en analys av hur frågan om hyrda cyklar kan omhändertas. Regeringen uppger att tillkännagivandet inte är slutbehandlat.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att elsparkcyklar under de senaste åren har blivit ett vanligt inslag i stadsmiljön i våra större städer. Under det senaste decenniet har det vuxit fram en marknad där det finns möjlighet att både hyra och äga elsparkcyklar. Utskottet menar att detta i grunden är mycket positivt eftersom elsparkcyklar minskar trängseln och ökar människors mobilitet. Fenomenet med elsparkcyklar har inneburit ett nytt sätt att ta sig fram i städerna, på gott och ont. Att hyra en elsparkcykel är ofta både lätt och smidigt. Utskottet vill liksom tidigare år peka på att det dock finns ett växande problem inne i städerna med hyrda elsparkcyklar som lämnas mitt på vägar och på andra olämpliga platser. Våren 2022 riktade riksdagen därför ett tillkännagivande till den dåvarande regeringen om att den skyndsamt borde säkerställa att det genomförs nödvändiga förtydliganden av regelverket för hyrda cyklar och elsparkcyklar, inte minst för att minimera personskador och parkeringsproblem. Utskottet kan konstatera att det sedan den 1 september 2022 gäller nya regler för elsparkcyklar. Reglerna innebär dels att elsparkcyklar inte längre får framföras på gångbanor, dels att de inte får parkeras på gång- och cykelbanor annat än vid cykelställ eller andra uppställningsplatser. Utskottet konstaterar vidare att det inom Regeringskansliet pågår en analys av hur frågan om hyrda cyklar kan omhändertas.

När det gäller motionsförslaget om kommunernas möjligheter att genom upphandling reglera vilka elsparkcykeloperatörer som får vara verksamma i kommunen vill utskottet hänvisa till att det finns exempel på kommuner som har upphandlat tjänster för hyrcykelsystem med elsparkcyklar och elcyklar.

När det gäller motionsförslaget om att ta bort begränsningen på 250 watt av motoreffekten för icke självbalanserande cyklar utan tramp- eller vevanordning kan utskottet konstatera att ett sådant förslag har lämnats av Transportstyrelsen och att frågan bereds inom Regeringskansliet.

Utskottet menar sammanfattningsvis att de frågeställningar som tas upp i motionsyrkandena är väl beaktade och finner därför inte anledning att ta något initiativ i dessa frågor. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2022/23:635 (C), 2022/23:834 (C) yrkandena 26 och 27 samt 2022/23:1018 (SD) yrkande 9.

Insatser för cykling bland barn och unga

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om hur arbetet med insatser för cykling bland barn och unga ska bedrivas. Utskottet betonar vikten av att främja ökad cykling i alla åldrar och framhåller särskilt vikten av att barn och unga börjar cykla. Utskottet välkomnar att det görs olika insatser för att främja att alla barn ges möjlighet att lära sig cykla och få god kunskap om trafiksäkerhet. Utskottet konstaterar att de frågor som tas upp i motionerna därigenom är väl beaktade.

Jämför reservation 12 (SD) och 13 (MP).

Motionerna

I kommittémotion 2022/23:1018 yrkande 10 tar Patrik Jönsson m.fl. (SD) upp behovet av att utöka möjligheten för barn att lära sig cykla och få kunskap om trafiksäkerhet. Motionärerna konstaterar att många barn lär sig cykla sent i livet och ibland inte alls och att det därför behöver övervägas hur samhället kan ta ett utökat ansvar för att barn ska lära sig cykla och få kunskap i trafik-säkerhet.

I motion 2022/23:2096 yrkande 4 efterfrågar Amanda Lind m.fl. (MP) åtgärder för säkra skolvägar. Motionärerna konstaterar att färre barn än förut cyklar till skolan och att trafiksäkerheten runt skolorna blir sämre, och därför behövs det insatser i form av lägre hastigheter, fartkameror och insatser för att alla barn ska få lära sig cykla säkert och lära sig om trafikregler och trafik-säkerhet.

I motion 2022/23:2105 anför Emma Berginger m.fl. (MP) att regeringen bör arbeta för att få kommunerna att prioritera säkra cykelvägar för barn till skolor, förskolor och fritidsverksamheter (yrkande 2). Motionärerna konstaterar att barn och unga cyklar allt mindre, samtidigt som det är viktigt att tidigt etablera en aktiv livsstil för att skapa goda vanor. Motionärerna uppmärksammar även att det finns behov av ytterligare insatser för att stödja civilsamhällets arbete med ökad cykling, särskilt med fokus på barn och unga (yrkande 3).

Bakgrund

Cykling bland barn och unga

Av det senaste nationella cykelbokslutet (Trafikverket 2022:004) framgår att bland barn och ungdomar (6–24 år) cyklade ca 16 procent under en genomsnittlig dag 2021. Barn och ungdomar cyklar korta sträckor, i genomsnitt ca 4,3 kilometer per dag. Var sjätte cykelresa går till eller från en grundskola, gymnasieskola eller högskola eller ett universitet. Av dessa resor är 97 procent kortare än 5 kilometer. Barn och ungdomar har tillgång till cykel i åtta fall av

tio. Av personer i den yngsta åldersgruppen använder runt 15 procent av de som har tillgång till en cykel denna under en genomsnittlig dag.

Bland annat Trafikanalys har pekat på att andelen skolresor och fritidsresor med gång och cykel har minskat för de yngre barnen, samtidigt som skjutsandet med bil har ökat. Trafikverket konstaterar i sin analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2019 (rapport 2020:120) att det främsta skälet till att föräldrar skjutsar barnen till fritidsaktiviteter är avstånd, följt av farlig trafik och att det är bekvämt för barnet att åka bil. Skjutsningen med bil uppges vara mer omfattande till fritidsaktiviteter än till skolan.

Trafikverket konstaterar också att barns säkerhet i vägtrafiken i allmänhet är hög i Sverige, och sedan 1989 har antalet omkomna barn per år minskat med drygt 90 procent. Genom införlivandet av barnkonventionen i svensk lagstiftning sätts ytterligare fokus på barns rättigheter, där även barns rätt till säker mobilitet är ett delområde. Trafikanalys har i måluppföljningar visat att barn alltmer sällan omkommer i trafikolyckor (Uppföljning av de transportpolitiska målen 2021, rapport 2021:6). Under den senaste tioårsperioden har andelen barn bland de omkomna i vägtrafikolyckor mer än halverats. En del av förklaringen till denna positiva utveckling tycks enligt Trafikanalys vara att barn i minskande utsträckning rör sig på egen hand i trafikmiljöer. Enligt den officiella statistik om vägtrafikskador som Trafikanalys presenterar årligen omkom totalt 204 personer i vägtrafiken under 2020, varav 15 barn (under 18 år). Av de 15 barn som omkom befann sig 1 barn på cykel.

Som redovisas i betänkandets avsnitt om mål för cykling har VTI i det redovisade uppdraget Mål för ökad andel cykling föreslagit att ett av de två delmålen ska handla om att främja barns cyklande. I rapporten betonas att många vanor grundläggs i tidig ålder och att aktiv mobilitet är viktigt för barns utveckling och hälsa och kan påverka samhällsekonomin i ett långsiktigt perspektiv. Det refereras till tidigare studier som visar att det finns en stor potential att öka cyklingen bland barn, samtidigt som trenden går i motsatt riktning. Vidare har VTI och Luleå tekniska universitet gett ut en barnkonsekvensanalys (Prövning och analys av barnets bästa när det gäller nationell rekommendation för aktiva skolresor). Förslaget har tagits fram av en arbetsgrupp med deltagare från bl.a. Cykelfrämjandet, Folkhälsomyndigheten, två länsstyrelser, Naturvårdsverket, Trafikanalys och Trafikverket. Arbetsgruppen rekommenderar att skolor uppmuntrar elever till aktiva och säkra resor till och från skolan. Vidare rekommenderar gruppen att barnens behov och deras förutsättningar för aktiva, säkra skolresor beaktas i samhällsplaneringen, i arbetet med gång- och cykelplaner, i planeringen av nät för gång och cykel samt vid placering av skolor och andra viktiga målpunkter för barn och ungdomar. Barns behov bör vidare beaktas i beslut om hastighetsgränser och beslut om utformning av infrastruktur där barn färdas aktivt. De bör dessutom beaktas i beslut om kvalitetsnivåer och prioritering av drift och underhåll av all infrastruktur där barn färdas aktivt samt i beslut om att upplåta allmän platsmark och gator till attraktiv cykelparkering och rimlig

bilparkering så att de som anländer till fots eller med cykel kan göra det på ett trafiksäkert sätt.

I januari 2020 presenterade Svenska Cykelstäder en sammanställning av fakta och nyckeltal kring barns och ungas cykling. Den visar att antalet skolresor på cykel har halverats sedan 1990-talet och att åtta av tio barn inte når den rekommenderade miniminivån om en timmes fysisk aktivitet om dagen. Det betonas att fysisk aktivitet genom exempelvis cykling i vardagen ger bättre studieresultat och en mängd hälsofördelar. Det redovisas också att många barn själva vill cykla men att föräldrarna inte litar på deras förmåga. Svenska Cykelstäder refererar till studier som visar att vart 5:e barn uppger att de föredrar att cykla till skolan men att endast vart 20:e barn svarar att de faktiskt har cyklat den aktuella dagen. I sammanställningen redovisas att vanliga orsaker till att föräldrar väljer att skjutsa barn i bilen är bekvämlighet, oro för trafikolyckor eller rädsla för att barnet ska bli utsatt för brott. I rapporten förs det fram att genom att cykla kan barn komma över rädsor och få ett bättre självförtroende. Vidare hänvisas till en analys som visar att hälsovinsterna av att gå eller cykla uppväger riskerna för att råka ut för en olycka. Det uppmärksammas också i rapporten att allt färre barn som går eller cyklar dödas i trafiken. När barn skadas uppges det oftast bero på brister i cykelinfrastrukturen och dess skötsel. Endast varannan förälder upplever att barnens skolväg är säker när de går eller cyklar till skolan. Föräldrar upplever att hastighetsgränser sällan respekteras, att det saknas gång- eller cykelvägar eller att de innehåller korsningspunkter som är byggda på ett farligt sätt. I rapporten pekas på behovet av att anlägga säkra cykelvägar till skolor och fritidsaktiviteter samt vikten av bilfria zoner och sänkta hastigheter för motortrafiken.

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

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

Barns och ungas kunskap om trafiksäkerhet

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

NTF redovisar att trafikundervisningen i grundskolan ser olika ut i olika skolor, och trafikundervisningen uppges även ha förändrats under åren. NTF uppger att skolans arbete numera handlar om att barn ska komma till insikt om riskerna i trafiken, allt utifrån egna erfarenheter och mognad. NTF betonar att ansvaret för barns trafiksäkerhet vilar på de vuxna. Trafiken i skolan är ett samarbetsprojekt mellan NTF och Trafikförsäkringsföreningen som är ett samarbetsorgan för trafikförsäkringsbolag i Sverige. I Svenska Cykelstäders sammanställning från januari 2020 pekas på att cykelfärdighet bör ingå i skolans läroplan. Det hänvisas även bl.a. till goda erfarenheter från Nederländerna där barnen årligen får 50 timmar trafikundervisning och möjlighet att ta ett cykelcertifikat.

Bidrag till ideella organisationer för cykelprojekt

Trafikverket delar ut bidrag till ideella organisationer. Dessa bidrag lämnas till projekt som syftar till att nå de transportpolitiska målen om tillgänglighet, säkerhet, miljö och hälsa. Projekten kan genomföras på lokal, regional eller nationell nivå. Ideella organisationer kan ansöka om bidrag i form av projektbidrag och organisationsbidrag. Projektbidrag är bidrag som delas ut för ett visst specifikt projekt, medan organisationsbidrag är ett generellt bidrag till en ideell organisation där bidraget inte avgränsas till särskilda verksamheter. Bidrag ges även till andra åtgärder än sådana som handlar om cykling.

Av Trafikverkets rapport om arbetet med främjande av cykel framgår att under första halvåret 2021 beviljades fyra projekt som rör cykel medel om totalt ca 5,4 miljoner kronor (TRV 2021/21964). Inom ramen för projektbidragen beviljades under 2020 fyra projekt medel om totalt ca 3,4 miljoner kronor med fokus på cykel.

I oktober 2020 fick Trafikverket ett uppdrag med fokus på att fördela medel till ideella organisationer för informations- och utbildningsinsatser samt andra aktiviteter som bidrar till att öka andelen resor med cykel. Inom detta uppdrag beviljades nio projekt som rör cykel medel om totalt ca 3,8 miljoner kronor. Projekten handlar bl.a. om ökad och säker cykling för utlandsfödda samt barns gång- och cykelvägar. I satsningen utpekas civilsamhället som en viktig samhällsaktör, och dess kunskap och engagemang ska tas till vara. Det pekas på att ideella föreningar och organisationer gör ett viktigt arbete över hela landet och att de har goda möjligheter att främja hållbara beteenden, inte minst genom lokal kännedom och lokal förankring.

Enligt regleringsbrevet för 2023 ska Trafikverket avsätta högst 16 miljoner kronor för samverkan med civilsamhället för att möta utmaningar inom transportområdet som anses bidra till att de transportpolitiska målen uppnås, inklusive utförande av uppgifter som främjar ökad trafiksäkerhet på väg och säker cykling.

Europaparlamentets utskott för transport och turism antog i början av februari 2023 en resolution om utveckling av en EU-strategi för cykling. I resolutionen framförs att kommissionen, medlemsstaterna och regionala och lokala myndigheter bör genomföra upplysningskampanjer och utbildning, inklusive informationskampanjer, för att öka kunskapen om trafiksäkerhet och stödja en säker användning av cyklar och elcyklar. Parlamentet uppmanar vidare kommissionen att föreslå riktlinjer för säker cykling, inklusive bl.a. användning av cykelhjälm, åldersgränser och transporter av barn, och begär att särskild uppmärksamhet ägnas åt att uppmuntra cykling bland kvinnor och äldre, särskilt genom förbättrad säkerhet.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om insatser för cykling bland barn och unga behandlades senast i utskottets betänkande 2021/22:TU11 Cykelfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, bl.a. med hänvisning till att dessa frågor står i fokus i den nationella cykelstrategin och att den dåvarande regeringen hade gett uppdrag till både Transportstyrelsen och VTI som syftar till ökad cykling. Utskottet betonade att det är viktigt att främja ökad cykling i alla åldrar och socioekonomiska grupper och framhöll vikten av att barn och unga börjar cykla, inte minst för att i tidig ålder grundlägga hälsosamma vanor. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis betona att det är viktigt att främja ökad cykling inom alla åldrar, inte minst eftersom cykling är utmärkt vardagsmotion för både barn och vuxna. Utskottet vill särskilt framhålla vikten av att barn och unga börjar cykla, inte minst för att i tidig ålder grundlägga hälsosamma vanor. Det är mot den bakgrunden särskilt viktigt att i det fortsatta arbetet beakta behovet av säkra cykelvägar för barn och unga till skolor och fritidsverksamheter.

Utskottet vill vidare särskilt betona att det är viktigt att barn och unga kan cykla. Det är enligt utskottets bedömning angeläget att samhället genom olika insatser verkar för och på olika sätt främjar att alla barn ges möjlighet att lära sig cykla och få en god kunskap om trafiksäkerhet. Utskottet uppmärksammar att det görs olika insatser för detta, inte minst av civilsamhällets organisationer, vilket är mycket positivt. Utskottet välkomnar även att trafik tas upp i läroplanen för grundskolan.

Utskottet menar sammanfattningsvis att de frågeställningar som tas upp i motionsyrkandena därigenom är väl beaktade. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2022/23:1018 (SD) yrkande 10, 2022/23:2096 (MP) yrkande 4 och 2022/23:2105 (MP) yrkandena 2 och 3.

Kombinerade resor med cykel

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om arbetet med kombinerade resor med cykel. Utskottet betonar vikten av hela resan-perspektivet och att det är positivt att resenärer ges möjlighet att kombinera kollektivtrafikresor med cykel. Utskottet hänvisar till att den nya tågpassagerarförordningen skapar ökade förutsättningar för resenärer att ta med sig cykeln ombord på tågen och välkomnar framväxten av kombinerade mobilitetstjänster. Utskottet anser att det inte finns anledning att ta något initiativ i dessa frågor.

Jämför reservation 14 (SD) och 15 (C).

Motionerna

I kommittémotion 2022/23:1018 yrkande 5 betonar Patrik Jönsson m.fl. (SD) vikten av säkra cykelparkeringar och att cykelpooler bör anläggas vid bilpooler. Motionärerna framhåller att utbudet av hyrcyklar och säkra cykelparkeringar bör öka för att fler ska kunna ta med sig cykeln på hela eller delar av resan.

I kommittémotion 2022/23:834 föreslår Ulrika Heie m.fl. (C) att regeringen ska utreda hur det ska bli enklare att ta med sig cykeln på tåget inom ramen för den nationella kollektiv- och fjärrtågstrafiken (yrkande 19).

Bakgrund

Kombinerade resor med cykel

I det nationella cykelbokslutet uppmärksammas att det finns ett särskilt intresse för kombinerade cykel- och kollektivtrafikresor som ett alternativ till bilresor. Eftersom kollektivtrafiken är bunden till hur linjerna är dragna kan den ofta inte ta resenären hela vägen ”från dörr till dörr”. Kombinerade cykel- och kollektivtrafikresor står för knappt 9 procent av kollektivtrafikresorna och för knappt 6 procent av cykelresorna.

Trafikverket har konstaterat att samspelet mellan planering av infrastruktur för cykel och kollektivtrafikförsörjning är av stor betydelse (Trafikverkets arbete med främjande av cykel, rapport TRV 2021/21964). Samordningsmöjligheter finns bl.a. kopplade till kollektivtrafikknutpunkter, integrering

med hyrcykelsystem och möjlighet att ta med cykel ombord i kollektivtrafiken.

Möjligheten att ta med cykel i kollektivtrafiken

Enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik är det den regionala kollektivtrafikmyndigheten som ansvarar för kollektivtrafiken i respektive län. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna tar fram trafikförsörjningsprogram som omfattar all kollektivtrafik i de olika länen. Programmen ska ha sin utgångspunkt i de transportpolitiska målen och beakta 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.

Den 29 april 2021 antogs Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/782 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (2021 års tågpassagerarförordning). Förordningen ersätter 2007 års tågpassagerarförordning (förordning (EG) nr 1371/2007). Den nya tågpassagerarförordningen syftar till att ge resenärerna ett bättre skydd och uppmuntra till ett ökat tågresande. I syfte att underlätta för resenärerna att ta med sig cykel vid resor med tåg har det i den nya förordningen införts nya skyldigheter för järnvägsföretagen (artikel 6). Utgångspunkten är att en resenär ska få ta med sig cykel ombord på tåget. Denna rätt får begränsas av operativa skäl eller säkerhetsskäl, exempelvis på grund av att det finns begränsat utrymme i rusningstrafik. När nya tåg köps in eller befintliga tåg genomgår en större uppgradering ska järnvägsföretagen se till att dessa har tillräckligt med cykelplatser. Järnvägsföretagen får själva bestämma antalet platser inom ramen för planer som avser hur företagen ska öka och förbättra transporten av cyklar. Sådana planer tas fram av järnvägsföretagen efter samråd med allmänheten och relevanta organisationer. Om det inte finns några sådana planer som anger ett minsta antal cykelplatser ska varje tågsammansättning ha minst fyra cykelplatser. Medlemsstaterna får föreskriva att ett högre antal platser än fyra ska tillämpas för en viss typ av trafik. De får också kräva att planer för att främja cykeltransporter ska tas fram av järnvägsföretagen och även av behöriga myndigheter enligt EU:s kollektivtrafikförordning, dvs. de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Den nya tågpassagerarförordningen ska börja tillämpas den 7 juni 2023. Kravet på cykelplatser i nya eller uppgraderade tåg börjar dock gälla först den 7 juni 2025.

Inom Regeringskansliet har departementspromemorian EU:s nya tågpassagerarförordning (Ds 2022:23) utarbetats. Promemorian har remissbehandlats. I proposition 2022/23:72 EU:s nya tågpassagerarförordning föreslår regeringen vissa lagändringar med anledning av den nya tågpassagerarförordningen. När det gäller frågan om cykelplatser på tågen anser regeringen att det är välkommet att den nya tågpassagerarförordningen skapar ökade förutsättningar för resenärerna att ta med sig cykel ombord på tågen. Regeringen framhåller i propositionen att det är positivt från miljö- och

folkhälsosynpunkt att resenärerna ges en möjlighet att kombinera tågresan med cykel. Regeringen uppmärksammar samtidigt att ett ökat utrymme för cyklar kan medföra att antalet platser för resenärer behöver minskas. Detta skulle i förlängningen kunna medföra en risk för platsbrist, särskilt när det gäller tåg som används på sträckor med ett stort antal resande. Vid planeringen av tillgången till cykelplatser behöver därför en avvägning göras där bl.a. vilken typ av trafik som bedrivs och efterfrågan på cykelplatser beaktas. 2021 års tågpassagerarförordning lämnar enligt regeringen utrymme för en sådan avvägning. Regeringen konstaterar att efterfrågan på cykelplatser varierar mellan olika sträckor, och den kan också förändras med tiden. Även förutsättningarna för att göra plats för cyklar varierar, inte bara med hänsyn till platstillgången för resenärer utan även sett till säkerhetsfrågor. Det är därför lämpligt att järnvägsföretagen själva gör bedömningen av behovet av cykelplatser för järnvägslinjerna. Det bör därför inte i lag föreskrivas ett visst antal cykelplatser för viss trafik. Regeringen bedömer att det kan förutsättas att järnvägsföretagen och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna kommer att se över utrymmet för cyklar i ljuset av kraven i den nya tågpassagerarförordningen. Det saknas därför i dagsläget skäl att införa en skyldighet för järnvägsföretagen eller kollektivtrafikmyndigheterna att upprätta planer för hur tågresandet med cykel ska främjas. Regeringen konstaterar att regleringen av cykelplatser i 2021 års tågpassagerarförordning blir direkt tillämplig i Sverige.

Vartannat år tar det nationella cykelrådet fram ett nationellt cykelbokslut. Av det nationella cykelbokslutet för 2021 (Trafikverket, 2022:004) framgår att det går att ta med sig sin cykel på de regionala tågen i nästan alla län i Sverige. Det går också att ta med cykeln på pendeltåg i de stora städerna, men det kan då vara begränsat till att enbart gälla under lågtrafik. Personalen har ansvar för säkerheten ombord och avgör om det finns plats för cykel, vilket innebär att cyklisterna kan behöva vänta på nästa tåg för att ta med cykeln. Det är enligt cykelbokslutet ofta kostnadsfritt att ta med en cykel, men inte alltid. På SJ:s tåg går det endast att ta med sig sin cykel på resan om den monteras ned eller fälls ihop och om den förvaras i lämplig cykelväska. Antalet cyklar som får plats i ett tågsätt varierar. På många tåg finns det bara två platser för cyklar, men det finns några som har större kapacitet.

I den nationella cykelstrategin framhålls behovet av ett tydligt integrerat hela resan-perspektiv vid planeringen av ökad cykling. I cykelstrategin betonas att en resenär kan vara cyklist under en del av resan och kollektivtrafikresenär eller en 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 cykeln ingår som ett viktigt alternativ.

Det pågår olika projekt med kombinationsresor. Ett sådant exempel kan hämtas från Skånetrafiken och pilotprojektet Plusresa. Där erbjuds de kunder som har mer än 2 kilometer till en kollektivtrafikhållplats en s.k. plusresa, bl.a. för att skapa större rättvisa i resesystemet. Ett annat projekt är Park & Ride som utgår från ett parkeringshus i Lund där vissa parkeringsbiljetter rabatteras

om man samtidigt köper en biljett till kollektivtrafiken. Ett annat exempel kan hämtas från Västtrafik som satsar 5 miljoner kronor på en kombinerad cykel- och kollektivtrafik. I ett projekt undersöks möjligheten att ta med cykel ombord samtidigt som tester av bl.a. parkeringsmöjligheter och skyltning genomförs. Målet är att få fler att välja bort bilen.

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

Vidare kan nämnas att VTI, Lunds universitet och K2 driver ett forsknings- och innovationsprojekt, Cynka, som handlar om kombinationen av cykel och kollektivtrafik och potentialen att minska bilanvändningen inom regional arbetspendling. Projektet, som leds av VTI, har en tillämpad karaktär och är avsett att resultera i planeringsverktyg och konkreta upplägg för mobilitetslösningar och affärsmodeller. I juni 2022 presenterades ett antal förslag på åtgärder. En åtgärd handlar om att det behövs bra och trygga cykelvägar till och från kollektivtrafiken som är gena och där cyklisterna kan känna sig säkra. Även parkeringsplatser för cyklar behöver vara säkra och ligga nära kollektivtrafikens hållplatser. Vidare behöver det bli förutsägbart om det är möjligt att ta med sig en cykel ombord på kollektivtrafiken eller inte, bl.a. om det finns plats ombord. En annan underlättande åtgärd enligt VTI-rapporten vore att införa integrerade biljettsystem som kombinerar kollektivtrafik med hyrcyklar, dvs. en biljett för hela resan. Det konstateras att det är en utmaning att det är så många aktörer inblandade för att skapa goda förutsättningar för kombinerat resande.

Cykelparkeringar

Cyklingsutredningen framhöll i sitt betänkande SOU 2012:70 att ett arbete med att skapa en samlad policy för cykelparkeringar vid större kollektivtrafiknoder borde påbörjas. Utredaren menade även att det behövde tas fram utvecklingsplaner för driftsinsatser och att ansvaret för varje objekt behövde fastställas. Även i den nationella cykelstrategin från 2017 framhålls behovet av goda parkeringsmöjligheter för cyklar vid målpunkter och av att cykelnätet har god koppling till dessa.

Trafikverket betonar på sin webbplats att det är viktigt att det finns tillräckligt med cykelparkeringar vid arbetsplatser, vid målpunkter för dagligvaruservice och barnomsorg samt vid hållplatser för kollektivtrafik. För att säkerställa detta i samband med nyexploatering bör kommunerna ha parkeringstal för cyklar. Trafikverket konstaterade i en skrift från 2010 att det behövs bra cykelparkeringsmöjligheter för att fler ska cykla till kollektivtrafiken. Skriften visar hur den fysiska miljön vid resecentrum kan förbättras i fråga om cykelparkering och därigenom verka för en estetiskt tilltalande miljö samt till att fler kan kombinera cykel- och kollektivtrafikresor. Trafikverket betonar att det är viktigt med en helhetsplanering där cykelparkeringen vid resecentrum är en del av en större plan för hur cykling till resecentrum ska ordnas. Det är även viktigt att man har en långsiktighet i planeringen och t.ex. reserverar ytor för en vidareutbyggnad av cykelparkeringar. Även Boverket tog samma år fram en väglednings- och inspirationsskrift för planering av cykelparkering vid stationer och resecentrum.

I Europaparlamentets resolution om utveckling av en EU-strategi för cykling från februari 2023 framförs bl.a. att bristen på säker parkering och åtgärder för att förhindra stölder, liksom bristen på särskilda cykelvägar, anses vara de två största hindren för att få nya personer att börja cykla. Europaparlamentet uppmanar att synergier mellan cykling och andra transportsätt skapas för att främja multimodalitet, t.ex. fler platser för cyklar på tåg och fler säkra parkeringsplatser för cyklar på stationer och transportknutpunkter.

I trafikutskottets forskningsöversikt om mobilitet på landsbygden (rapport 2019/20:RFR10) konstateras att flera regioner försöker uppmanra invånarna till ökad cykling och bl.a. satsar på att bygga ut pendlarparkeringar på järnvägsstationer för att underlätta cykling som första och sista delen av en pendlingsresa.

Cykelpooler

En cykelpool innebär att man kan låna eller hyra en cykel. Det finns cykelpooler på olika håll i landet. Ett exempel är Trollhättans stad som med bidrag från Verket för innovationssystem (Vinnova) arbetar med att utveckla ett koncept för en smart cykelpool. Inom utvecklingen av en smart cykelpool i centrala Trollhättan har samarbeten med bl.a. Högskolan Väst inletts. I mars 2022 öppnade cykelpoolen. Den som vill använda cykelpoolen ska vara minst 18 år för att skapa ett konto. Ett annat exempel kan hämtas från Stockholms stad som i maj 2022 lanserade lånecykelsystemet Stockholm E-bikes. Det finns 75 lånecykelstationer, och fullt utbyggd kommer tjänsten att bestå av drygt 5 000 elcyklar och så småningom även 120 ellådcyklar fördelade på 300 stationer i Stockholms olika stadsdelar.

I Bilpoolsutredningens betänkande Motorfordonspooler – på väg mot ökad delning av motorfordon (SOU 2020:22) betonas att framväxten och utvecklingen av kombinerade mobilitetstjänster och s.k. mobilitetsstationer är av stor

vikt för att främja motorfordonspoolernas tillväxt och en viktig del i omställningen till ett transporteffektivt samhälle. En välfungerande kollektivtrafik utgör grunden för hållbar mobilitet. Det uppmärksammas att mobilitetsstationer erbjuder fysisk integration mellan olika färdmedel genom samlokalisering av bilpooler, cykelpooler och andra tjänster för delad mobilitet vid eller nära knutpunkter för kollektivtrafik. Utredningen konstaterar bl.a. att mobilitetsstationer också kan erbjuda cykelparkering.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om kombinerade resor med cykel behandlades senast i utskottets betänkande 2021/22:TU11 Cykelfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, bl.a. med hänvisning till den nationella cykelstrategin och det arbete som har genomförts på EU-nivå när det gäller regelverket för transport av cyklar. Utskottet betonade att det är lämpligt att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna gör avvägningar av vilka krav som bör ställas på den offentligt organiserade kollektivtrafiken i varje län, välkomnade framväxten och utvecklingen av kombinerade mobilitetstjänster och såg dessa som en viktig del i omställningen till ett mer transporteffektivt samhälle. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis betona att det är viktigt att ha ett hela resanperspektiv när man planerar för ökad och säker cykling. Kombinerade cykel- och kollektivtrafikresor är ett alternativ inte minst för alla som pendlar till och från arbete och studier. Det är viktigt att komma ihåg att en resenär kan vara en cyklist under en del av sin resa och en annan typ av resenär under andra delar av resan. Utskottet anser därför att det är positivt från miljö- och folkhälsosynpunkt att resenärer ges en möjlighet att kombinera kollektivtrafikresor med cykel.

När det gäller motionsförslaget om transport av cyklar på tåg påminner utskottet om att det har genomförts ett omfattande arbete på EU-nivå. År 2021 antogs en ny tågpassagerarförordning som ska börja tillämpas i juni 2023, och utgångspunkten är att en resenär ska få ta med sig cykel ombord på tåget. Utskottet välkomnar att den nya tågpassagerarförordningen skapar ökade förutsättningar för resenärerna att ta med sig cykel ombord på tågen. I sammanhanget kan utskottet konstatera att det i dag går att ta med sig cyklar på exempelvis pendeltåg runt de stora städerna men att antalet cyklar som får plats varierar. Utskottet förutsätter liksom regeringen att järnvägsföretagen och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna kommer att se över utrymmet för cyklar i ljuset av kraven i den nya tågpassagerarförordningen.

När det gäller motionsförslaget om cykelparkeringar och cykelpooler vill utskottet betona att det välkomnar framväxten och utvecklingen av kombinerade mobilitetstjänster. Det är enligt utskottets bedömning viktigt att

integrera olika färdmedel genom samlokalisering av t.ex. cykelpooler och andra mobilitetstjänster vid eller nära knutpunkter för kollektivtrafik. Det är också viktigt att det finns cykelparkeringar vid bl.a. arbetsplatser och hållplatser för kollektivtrafik.

Utskottet anser mot denna bakgrund att det inte finns anledning att ta något initiativ i frågan om kombinerade resor med cykel. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2022/23:834 (C) yrkande 19 och 2022/23:1018 (SD) yrkande 5.

Reservationer

1. Mål för cykling, punkt 1 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 20 och
bifaller delvis motion
2022/23:2105 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkande 1.

Ställningstagande

Jag anser att styrningen inom cykelområdet behöver utgå från en målstyrning som baseras på hur vi vill att trafiken ska se ut i framtiden i stället för den prognosstyrning som sker i dag. En sådan utvecklad målstyrning skulle ge myndigheterna möjlighet att arbeta för att klara målen när det gäller såväl klimat och tillgänglighet som folkhälsa. För att styra arbetet inom cykelpolitiken mer effektivt behövs det därför ett nationellt cykelmål. Jag menar att ett sådant nationellt mål rimligen bör vara ett tidssatt och kvantifierat cykelandelsmål. Ett tydligt mål är enligt min mening en förutsättning för att cyklingen ska prioriteras och på så sätt medverka till att de transportpolitiska målen nås. Jag vill i sammanhanget hänvisa till att det i flera andra länder redan finns nationella cykelmål. Jag vill också påminna om att Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) 2021 fick i uppdrag av den dåvarande regeringen att ta fram ett förslag till nationellt cykelmål med syftet att få fler att välja cykeln. Våren 2022 presenterade VTI sitt förslag till mål och målstruktur. Jag menar sammanfattningsvis att det mot den bakgrunden bör antas ett nationellt cykelmål.

2. Mål för cykling, punkt 1 (MP)

av Daniel Helldén (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2022/23:2105 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkande 1 och
bifaller delvis motion

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 20.

Ställningstagande

Att cykla är ett resurssnålt och samhällsekonomiskt fördelaktigt transportsätt. Jag kan inledningsvis konstatera att många kommuner och regioner har beslutat om mål för att öka andelen resor med cykel. Trots att det borde finnas ett stort nationellt intresse för att öka andelen som cyklar saknas det dock fortfarande konkreta mål på nationell nivå för ett ökat cyklande. Jag menar att mål är viktiga för att styra och leda myndigheternas arbete och för att fördela resurser. I den nationella cykelstrategin från 2017 anges att andelen trafikanter som cyklar ska öka, men det understöds inte med något konkret mål. Det finns i dag nationella målsättningar som har bäring på cykeltrafiken såsom sektorsmålet för transportsektorn inom det klimatpolitiska ramverket. Även inom miljömålssystemet finns det ett etappmål som inriktar sig på de hållbara transportslagen, nämligen att andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent 2025, uttryckt i personkilometer, i riktning mot att på sikt fördubbla andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik. Jag kan dock konstatera att detta mål inte skiljer på gång-, cykel- och kollektivtrafik, och det kan därmed inte anses ha en styrande effekt på transportpolitiken.

För att åtgärder och resurser ska kunna inriktas på att öka cykeltrafiken behövs det konkreta, nationella mål för hur mycket cykeltrafiken ska öka. I den senaste infrastrukturpropositionen från 2021 aviserade den dåvarande regeringen att man avsåg att ta fram mål för ökad cykling. Jag vill understryka att ett sådant mål behövs och att det också måste vara tillräckligt ambitiöst för att ha en styrande effekt på både myndigheternas arbete och resursfördelningen. Ett sådant mål kan också med fördel vara geografiskt differentierat för att göra det tydligt att förutsättningarna ser olika ut runt om i landet. Samtidigt är det viktigt att ett nationellt mål stöder kommunernas och regionernas arbete med att öka andelen som cyklar. Det är viktigt att det är ett mål som tar sikte på att öka andelen cykling av det totala antalet resor och transportarbetet för att de positiva aspekterna med ökad cykling ska få genomslag. Särskilt viktigt är det att målet tar sikte på att öka cyklingen hos barn och unga.

Jag vill påminna om att VTI Cykelcentrum i oktober 2021 fick i uppdrag att ta fram förslag på ett nationellt mål för ökad cykling. I regeringsuppdraget ingick att ta fram en målstruktur och föreslå indikatorer och ett system för uppföljning. Våren 2022 presenterade VTI sitt förslag. Förslaget är att cyklingen i hela Sverige ska öka så att tillgängligheten förbättras, folkhälsan

stärks och klimat- och miljöpåverkan minskar. Ett etappmål föreslås vara att cykelresornas andel av det totala antalet resor i Sverige ska öka till 20 procent 2030 och till 26 procent 2035 utan att andelen gång- eller kollektivtrafikresande minskar. Ett annat etappmål är att cykelresornas andel av det totala persontransportarbetet i Sverige ska öka till 3 procent till 2035 utan att gång- eller kollektivtrafiken minskar. Vidare föreslås ett delmål om att cykelresornas andel av det totala antalet resor i Sverige kortare än 10 kilometer ska öka till 30 procent 2030 och till 45 procent 2035 utan att andelen gång- eller kollektivtrafikresande minskar. VTI föreslår också ett delmål om att cykelresornas andel av det totala antalet resor för barn i grundskoleåldern i Sverige ska öka till 40 procent 2030 och till 50 procent 2035 utan att andelen gångresor minskar. Jag menar att de föreslagna nationella målen i enlighet med VTI Cykelcentrums förslag för ökad cykling bör antas.

3. Cykling, hållbarhet och folkhälsa, punkt 2 (S)

av Gunilla Svantorp (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S) och Inga-Lill Sjöblom (S).

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 motion

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 16.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis betona att cykeln är ett mycket miljö- och klimatsmart färdssätt. Vi vill understryka att en ökad och säker cykling kan bidra till att minska resandets miljöpåverkan och trängseln i tätorterna. Vi anser därför att det är viktigt att stimulera cykling och ökad transporteffektivitet över hela landet. Inte minst i storstäderna har cykeln en stor potential att avlasta både biltrafiken på vägarna och kollektivtrafiken. Vi vill också starkt betona att folkhälsoeffekterna av cyklandet är betydande, och vi vill understryka att en ökad och säker cykling kan bidra till en bättre folkhälsa. I sammanhanget vill vi också peka på att såväl säkerheten som kapaciteten behöver förbättras för att cyklingen ska kunna öka och utvecklas. Framför allt i storstadsregionerna är det viktigt att den kommunala planeringen utgår från ett regionalt perspektiv för att underlätta cykelpendling mellan närliggande kommuner, men god planering för att underlätta cykelpendling är enligt vår mening viktigt i alla kommuner. Vi vill sammanfattningsvis framhålla att en ökad och säker cykling kan bidra till att minska resandets miljöpåverkan och trängseln i

tätorterna samt bidra till en bättre folkhälsa. Vi vill därför se att åtgärder vidtas för att främja en ökad cykling.

4. Infrastruktur för cykling, punkt 3 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2022/23:349 av Rickard Nordin (C) yrkande 4,
2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 23 och
2022/23:1018 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 1–4,
bifaller delvis motionerna
2022/23:184 av Daniel Helldén och Jacob Risberg (båda MP),
2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 16, 17 och 21,
2022/23:1929 av Alireza Akhondi m.fl. (C) och
2022/23:2105 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkandena 8 och 11 samt
avslår motionerna
2022/23:182 av Daniel Helldén (MP) i denna del,
2022/23:349 av Rickard Nordin (C) yrkandena 1 och 3,
2022/23:715 av Lina Nordquist (L),
2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 22–25,
2022/23:1639 av Martina Johansson (C),
2022/23:2105 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkandena 4–6, 9 och 10,
2022/23:2175 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 32 och
2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 87.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis betona att cykling är bra för miljön och folkhälsan, och den bidrar även till minskad trängsel i städerna. Dagens situation med tätning av städer och ökade befolkningstal leder till trängsel och ställer därför högre krav på bättre framkomlighet för cyklister. Det måste också vara säkert att transportera sig med cykeln som färdstätt. Vi menar att den viktigaste frågan rör just trafiksäkerheten – risken att skadas eller omkomma när man cyklar måste minimeras. Vi vill i sammanhanget också betona att de olika transportsätten måste kunna samsas och att man i samhällsplaneringen måste ta hänsyn till alla, såväl bilister som cyklister, fotgängare och de som åker kollektivt. Mot den bakgrunden menar vi att det på anpassade vägar bör skapas säkra ytor för mopeder och cyklar. Vi anser att det är viktigt att olika trafikantgrupper separeras i så stor utsträckning som möjligt. Därför bör alla nya vägprojekt

innehålla separata körfält för cyklister, mopedister och bilister där det är möjligt och där det finns behov.

Vidare anser vi att sammanhängande cykelstråk och snabbcykelvägar bör prioriteras i utbyggnaden av cykelinfrastrukturen för att uppmuntra till ökad cykling. När nya stadsdelar eller områden byggs ut måste cykelbanor ha en tydlig roll i planeringen och vara väl genomtänkta. Vi kan konstatera att ju färre vägar som korsas, desto säkrare blir cyklingen. Andra viktiga faktorer för att öka viljan att cykla är bra belysning och att cykelbanor dras i gena stråk. Det är också önskvärt att cykelbanor inte förläggs längs hårt trafikerade vägar.

Vi vill här lyfta fram att väglagen innebär allvarliga begränsningar när det gäller möjligheten att anlägga nya cykelbanor. I dag anläggs cykelvägar i direkt anslutning till befintliga vägar för motortrafik, vilket leder till att cykelvägarna blir mindre attraktiva att cykla på. Det kan också innebära att en cykelväg blir längre, och en extra kilometer spelar större roll för den som cyklar än för en bilist. Vi anser att det behövs en översyn och modernisering av väglagen så att möjligheten att anlägga friliggande cykelstråk underlättas.

Vi menar också att färgsättningen av cykelbanor bör standardiseras. Det behövs fler anpassningar som beaktar cyklisternas villkor, och vi vill betona att säkerhetsfrågan är extra viktig. Vi konstaterar att många kommuner som arbetar aktivt med trafiksäkerhet väljer att markera hela eller delar av cykelbanan med färg, exempelvis för att uppmärksamma bilister och andra trafikanter på korsande cykelbanor. Vi anser att ambitionen är god och på många håll eftertraktad, men samtidigt kan det konstateras att det saknas en standard för färgval. Vi menar att färgsättningen bör vara enhetlig oavsett vilken kommun man cyklar i. Enhetliga markeringar av cykelbanor tillhör de åtgärder som enligt vår mening kan förenkla och underlätta för cyklister och fotgängare.

5. Infrastruktur för cykling, punkt 3 (C)

av Ulrika Heie (C).

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 motionerna
2022/23:349 av Rickard Nordin (C) yrkande 1,
2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 16, 17 och 21–25,
2022/23:1929 av Alireza Akhondi m.fl. (C) och
2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 87,
bifaller delvis motionerna
2022/23:184 av Daniel Helldén och Jacob Risberg (båda MP),
2022/23:1018 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 2 och 3 samt

2022/23:2105 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkandena 8 och 10 samt avslår motionerna
2022/23:182 av Daniel Helldén (MP) i denna del,
2022/23:349 av Rickard Nordin (C) yrkandena 3 och 4,
2022/23:715 av Lina Nordquist (L),
2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 23,
2022/23:1018 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 1 och 4,
2022/23:1639 av Martina Johansson (C),
2022/23:2105 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkandena 4–6, 9 och 11 samt
2022/23:2175 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 32.

Ställningstagande

Inledningsvis vill jag understryka att vi behöver arbeta på flera fronter för att underlätta framkomligheten för cyklister. Jag menar att cykeln har en stor potential i Sverige, inte minst eftersom de flesta bor på cykelavstånd från arbetet eller från kollektivtrafiken. Ändå är cykelandelen i Sverige mycket låg i jämförelse med t.ex. Danmark. Den har också sjunkit sedan 1990-talet, även om den åter har börjat öka i storstadsområdena och i de kommuner som är engagerade i cykelfrågor. Jag noterar att intresset för cykeln som transportmedel ökar, och med bra cykelleder, bättre vinterunderhåll på cykelvägarna och bättre bytespunkter mellan cykel och kollektiva färdmedel skulle cyklandet kunna öka ytterligare. Jag vill understryka att cykeln tar mindre plats än bilen och att cyklar inte genererar några utsläpp, samtidigt som cykling är bra för folkhälsan. Att kunna transportera sig med cykel är därmed viktigt för en framtida hållbar stadsutveckling. Ett ökat cyklande vore bra såväl för miljön och hälsan som för att motverka trängseln i våra städer.

Det är viktigt att bygga fler lokala och regionala cykelbanor, sammanhängande cykelvägnät och s.k. cykelmotorvägar. Det är också viktigt att minska barriäreffekterna från korsande spår och vägar för att öka framkomligheten med cykel. Jag vill särskilt betona vikten av att snabba på arbetet med att skapa ett sammanhängande cykelvägnät i våra största städer. Jag kan konstatera att anläggandet av cykelstråk försvåras av skilda ambitioner i kommunerna, otillräckliga resurser och ett delat ansvar mellan kommunerna och Trafikverket, där jag uppmärksammar att staten har dragit tillbaka finansiering av viktiga cykelstråk. För att få en verklig effekt skulle det behövas en gemensam kraftsamling efter mönster från bl.a. Stockholmsförhandlingen om utvidgningen av tunnelbanan och Sverigeförhandlingen. Jag vill särskilt betona att det är viktigt att säkerställa att Trafikverket blir mer samarbetsvilligt när det gäller att anlägga cykelvägar längs både nationella vägar och länsvägar. Det skulle skapa förbättrade stråk för arbetspendling men också mer levande samhällen eftersom det i dagsläget bara är enstaka cyklister som vågar sig ut på de farliga länsvägarna. Fler cykelvägar skulle också skapa förbättrade möjligheter till rekreation och turism. Jag vill särskilt framhålla att cykelleder både stärker besöksnäringen i regionerna, främjar näringslivet och

stärker rekreativsmöjligheterna. Genom att man bygger ut nationella cykelleder runt om i Sverige kan besöksnäringen stärkas även i de mer glesbefolkade delarna av landet.

En stor utmaning när det gäller att bygga ut infrastrukturen för cykel är finansieringsproblematiken. Jag kan konstatera att Trafikverket många gånger kräver en medfinansiering med 50 procent av kostnaden för att bygga vägar för cykel. Det innebär att den kommunala budgeten ofta ska täcka både den kommunala utbyggnaden och den statliga utbyggnaden av cykelvägar. Jag anser att det statliga finansieringsansvaret för utbyggnaden av cykelvägar måste öka genom att en större andel av den statliga infrastruktursatsningen är öronmärkt till cykelvägar. För att få till stånd en samordnad och kostnads effektiv utbyggnad behöver staten vara beredd på att medfinansiera. Jag vill betona att mer nationella medel behöver avsättas för att anlägga cykelvägar runt om i landet.

En annan fråga som jag vill ta upp är vikten av att cykelanpassa motorvägar och säkerställa att cykling prioriteras i infrastrukturplaneringen som ett eget trafikslag gentemot andra. Jag menar att en utgångspunkt bör vara att nya vägar ska byggas med en tydlig anpassning till cykling. Alltför ofta planeras det i dag utifrån ett motorfordonsperspektiv och inte utifrån ett cykelperspektiv. I sammanhanget vill jag också peka på att det är viktigt att i trafikplaneringen ge cyklister och gångtrafikanter en säkrare plats genom exempelvis cykelfartsgator och säkra korsningar och att parkeringsplatser längs gator omvandlas till cykelfält. Jag vill påminna om att en tredjedel av de resor som görs är kortare än 5 kilometer, och då är cykeln ofta ett bra alternativ.

Jag vill dessutom framhålla att det är viktigt att fortsätta att driva frågan om en översyn av nuvarande lagstiftning om gång- och cykelvägar och allmänna vägar för att förenkla regelverket när det gäller att anlägga och vidmakthålla gång- och cykelvägar. Jag kan konstatera att kommunerna har rådighet när det gäller att anlägga gång- och cykelvägar på kommunal mark. Om man däremot vill bygga gång- och cykelvägar parallellt med en statlig väg eller järnväg regleras detta genom bl.a. väglagen, och därmed blir Trafikverket huvudman för projektet. Väglagen innebär i praktiken att många viktiga infrastrukturinvesteringar i gång- och cykelvägar försvåras. Jag menar att väglagen är omodern. Den borde likställa cykelvägar med bilvägar så att man inte tvingas bygga en bilväg för att kunna bygga en cykelväg. Dagens regelverk innebär att Trafikverket inte får bygga friliggande cykelvägar där det inte finns ett funktionellt samband med en statlig allmän väg. Till exempel kan inte den nationella planen eller länsplanerna finansiera bygget eller driften av en gång- och cykelväg som går genom en skog eller längs en järnväg där det inte finns en allmän väg. Det kan, beroende på omständigheterna, exempelvis leda till att cykelvägar inte alls byggs eller att de får omvägar på grund av minskade möjligheter att få markåtkomst eller till att kommunerna med hjälp av en detaljplan måste finansiera dessa regionala eller nationella cykelvägar. Jag menar att det är viktigt att se över behovet av åtgärder, regelförenklningar och lagändringar som gör det möjligt att cykla i hela landet. Jag anser därför att

det kan finnas skäl att se över det nuvarande regelverket, och bl.a. bör perspektiv och aspekter av en förändring i väglagen utredas. Jag vill här dock betona att det i samband med en sådan översyn är viktigt att markägarperspektivet tydligt finns med så att cykelvägar inte blir ytterligare en åtgärd som legitimerar en ökad expropriering.

Vidare menar jag att det bör göras en inventering av de arbetsvägar som löper parallellt med vägar och järnvägar och som skulle kunna klassas och nyttjas som cykelvägar. Lämpligen bör regeringen ge Trafikverket detta i uppdrag.

Jag kan avslutningsvis konstatera att myndigheterna till stor del styrs via bl.a. regleringsbrev. För att nå målen om att förbättra för cyklingen krävs att det finns resurser och att det görs rätt prioriteringar hos myndigheterna för att arbetet ska gå i rätt riktning, och därför vill jag att regleringsbrevet till Trafikverket ska innehålla tydliga instruktioner om att ge arbetet med cykeltrafik lika hög prioritet som andra trafikslag. Jag anser att det nu är hög tid att Trafikverket i sitt regleringsbrev får ett uttalat krav att göra cykeln till ett eget trafikslag.

6. Infrastruktur för cykling, punkt 3 (MP)

av Daniel Helldén (MP).

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 motionerna

2022/23:182 av Daniel Helldén (MP) i denna del,

2022/23:184 av Daniel Helldén och Jacob Risberg (båda MP),

2022/23:2105 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkandena 4–6 och 8–11 samt

2022/23:2175 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 32,

bifaller delvis motionerna

2022/23:349 av Rickard Nordin (C) yrkande 1,

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 17,

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 23,

2022/23:1018 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 1–3,

2022/23:1639 av Martina Johansson (C) och

2022/23:1929 av Alireza Akhondi m.fl. (C) samt

avslår motionerna

2022/23:349 av Rickard Nordin (C) yrkandena 3 och 4,

2022/23:715 av Lina Nordquist (L),

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 16 och 21–25,

2022/23:1018 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 4 och

2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 87.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis slå fast att det är viktigt att förbättra förutsättningarna för att fler ska kunna använda cykeln som transportmedel. Cykling ger en försumbar energi- och klimatpåverkan, ingen miljöpåverkan och hushålls-ekonomiska vinster samt gynnar hälsan hos de som brukar transportmedlet. Jag menar att det måste bli både enklare och billigare att resa med låg klimatpåverkan, och detta kräver inte minst stora investeringar i cykelns infrastruktur. En trygg, säker och gen cykelinfrastruktur är avgörande för ökad cykling. Det behöver därför byggas fler och bättre cykelvägar såväl i städer som i glesbygd och på landsbygden.

Den nationella transportinfrastrukturplanen är det viktigaste styrmedlet för hur transportsystemet i Sverige ska utvecklas och underhållas, men jag tvingas konstatera att cykelvägnätet ofta har en perifer och nedtonad roll i planen. Jag vill framhålla att det behövs ökade investeringar i cykelinfrastrukturen i den kommande nationella planen. Även om den tidigare regeringen införde en cykelpott finns det även i fortsättningen ett stort behov av att satsa mer på cykling i den nationella infrastrukturplanen, och jag anser att resurser till utbyggnad och underhåll av cykelinfrastrukturen är den viktigaste åtgärden för att öka andelen som cyklar.

Jag vill här särskilt framhålla att det behöver tas fram en plan för att bygga ut ett nationellt stomvägnät för cykel. I dag saknas det många viktiga länkar i cykelinfrastrukturen mellan städer och tätorter, vilket ibland gör det omöjligt att cykla mellan orter som ligger på cykelavstånd eller att man måste ta en betydligt längre omväg. För att binda ihop städer och tätorter med sammanhängande cykelvägnät behöver det byggas ett stomvägnät för cykel i Sverige. Jag vill framhålla att denna utbyggnad behöver ske samlat och med en tydlig prioriteringsordning och att det är viktigt med samverkan mellan kommuner, regioner och Trafikverket. Därför behöver en plan för utbyggnaden tas fram. Jag menar att stomvägnätet bör finansieras med medel som avsätts i den nationella transportinfrastrukturplanen och att regionernas cykelvägplaner kan utgöra en viktig grund för arbetet. I sammanhanget vill jag även framhålla att regeringen bör följa upp den nationella cykelstrategin från 2017 och ta fram en nationell cykelplan med konkreta åtgärder för att fler ska kunna cykla.

Jag menar vidare att regeringen behöver säkerställa att länsplane-upprättarna avsätter nödvändiga medel för investeringar i den regionala cykelinfrastrukturen. En stor del av cykelvägarna inom det statliga vägnätet finansieras från länsplanerna. Jag kan konstatera att ambitionerna att arbeta med att öka cyklingen ser mycket olika ut i regionerna, och det leder till att förutsättningarna för att cykla blir mer olika i landet än vad de skulle behöva vara. Eftersom det bör vara av nationellt intresse att öka cykeltrafiken borde staten, enligt min mening, ta ett större ansvar för att säkerställa att nödvändiga medel avsätts i länsplanerna för investeringar i den regionala cykelinfrastrukturen.

Jag vill vidare starkt framhålla att potentialen för cykling på landsbygden och utanför tätorterna är avsevärd och utgör en möjlighet som i dag inte tas till vara. För att det ska kunna ske måste det till en förändring av väginfrastrukturen runt om i landet. Jag kan dock tyvärr konstatera att cyklingen under decennier har minskat om man bortser från städer och större tätorter. Jag menar att en bidragande orsak till denna negativa trend är att vägnätet i allt mindre utsträckning lämpar sig för cykling. Allt bredare fordon som kör i högre hastigheter på landsvägar med minimal eller ingen vägren försvårar möjligheten att använda cykeln som ett vardagstransportmedel på landsbygden. Här har även olika trafiksäkerhetshöjande åtgärder för biltrafiken i form av sidoräcken och två-plus-ett-vägar ytterligare försvårat för de oskyddade trafikanterna. Allt detta hämmar cyklingen på ett olyckligt sätt. Den positiva utveckling som ändå finns inom cykelområdet, inte minst till följd av elcyklar som förkortar restiderna och gör det möjligt med längre arbets- och fritidsresor, kommer inte hela landet till godo. I stället hänvisas merparten av resenärerna till bil eller en kollektivtrafik som ofta saknar den flexibilitet som cykeln ger. Jag anser därför att det behöver införas en servicenära cykelinfrastruktur på landsbygden, dvs. en trygg och säker cykelinfrastruktur i anslutning till platser med skola, affär eller annan samhällsservice. Det handlar om att bygga separata cykelbanor i anslutning till lokal service eller, i väntan på ny infrastruktur, att skapa zoner där det införs respektavstånd mellan motorfordon och cykel. Min tanke är att det inom en radie av en mil från ett samhälle eller en samhällsservice skapas en fungerande cykelinfrastruktur som möjliggör säker och trygg vardagscykling. Därmed skulle landsbygden stärkas och lokalsamhället göras mer flexibelt och motståndskraftigt, samtidigt som cyklingen skulle främjas lokalt i hela landet. Behovet finns framför allt inom det vägnät som i dag klassas som riksvägar eller primära länsvägar. I det finmaskiga vägnätet är trafikvolymerna oftast begränsade och hastigheterna lägre, vilket gör att behovet där inte är lika stort, även om det finns sträckor som bör inbegripas. Den grundläggande principen bör vara att det ska finnas separerade cykelbanor.

Vidare vill jag peka på problem i regelverket som sedan länge har hindrat en förbättrad cykelinfrastruktur. Väglagen innebär att cykelvägar på landsbygden och utanför tätorterna i princip alltid måste läggas intill den allmänna vägen för motortrafik. Genom väglagens definition av väg och kraven på funktionellt samband försvåras möjligheten att få till smarta, gena och logiska cykelstråk avsevärt. För att få till möjligheten att bygga funktionella cykelvägar behöver väglagens begrepp allmän samfärdslinje ändras så att cykelvägar inbegrips liksom att begreppet funktionellt samband omdefinieras. För allmän samfärdslinje och begreppet funktionellt samband kan det enligt min bedömning räcka med att regeringen och riksdagen uttrycker att begreppen ska ha en annan tolkning. Vid utbyggnad av cykelvägar för arbetspendling liksom turiststråk finns det åtskilliga exempel där problemet med markåtkomst för anläggande av cykelväg har aktualiserats. Jag kan konstatera att en enskild markägare kan blockera en cykelvägutbyggnad men inte skulle kunna förhindra en

utbyggnad av en vanlig väg. Trafikverket hindras därmed från att genomföra satsningar på friliggande cykelvägar, och jag vill påminna om att dessa juridiska svårigheter har varit kända sedan länge och att de snarast behöver åtgärdas. Trafikverket har i en rapport konstaterat att deras samlade bedömning är att framkomligheten i cykelprojekten ofta upplevs hindras av svårigheter att få åtkomst till mark. Trafikverket menar samtidigt att problemen i många fall skulle kunna lösas genom att kommunerna tar fram en detaljplan. Att förvänta sig att kommuner ska ta fram detaljplaner på landsbygden för att säkerställa markåtkomst för cykelbanor är dock enligt min bedömning orimligt eftersom det är en mycket komplicerad process. Jag konstaterar att Trafikverket anger att det finns en uttalad önskan om att staten ska ta ett större helhetsansvar för cykel frågan, inklusive finansieringen, samtidigt som verket konstaterar att de inte har fått något sådant ansvar. Jag vill påminna om att riksdagen i januari 2021 beslutade om ett tillkännagivande till den dåvarande regeringen om att den bör återkomma med ett förslag som gör det möjligt att anlägga friliggande cykelvägar utan krav på direkt anslutning till vägar för motortrafik. Jag konstaterar att lagstiftningens problem har utretts ett antal gånger, och ännu finns det inget som tyder på att ändringar är på gång, samtidigt som projekt som är efterfrågade ligger för fåfot, vilket ställer till det för möjligheten att säkerställa en funktionell, säker och trygg cykelinfrastruktur i hela landet. Därför bör regeringen skyndsamt återkomma med en uppdaterad lagstiftning inom detta område som säkerställer en likvärdig markåtkomst för cykelvägar som den som gäller för vägar avsedda för motorfordonstrafik.

När det gäller möjligheten att cykla mellan tätorter och på landsbygden borde det enligt min mening vara rimligt att staten och därmed Trafikverket tar ett större ansvar för tillgängligheten på samma sätt som man tar ett större ansvar för motsvarande bilvägar. Det är viktigt att Trafikverket ska kunna bygga cykelvägar i högre utsträckning än i dag. Jag vill här särskilt betona att det är viktigt att ställa krav på Trafikverket att säkerställa cykeltillgänglighet i samband med om- och utbyggnad av statliga vägar. När vägar byggs om kan det tyvärr ofta innebära en sämre tillgänglighet för cykel. När statliga vägar byggs om för ökad säkerhet för biltrafik med mötesseparerade filer och högre hastigheter försvinner ofta möjligheten att cykla längs med vägen. Jag kan konstatera att det inte heller när nya statliga vägar byggs vidtas några åtgärder för att skapa tillgänglighet för cyklister. Regeringen måste därför säkerställa att om- och nybyggnad av vägar alltid innebär bättre tillgänglighet även för cykeltrafiken. Det är viktigt att tydliggöra Trafikverkets ansvar för cykeltillgänglighet mellan tätorter och på landsbygden.

Slutligen vill jag lyfta fram att det behövs en ökad trafikseparering, där cykeltrafik särskiljs från såväl motorfordon som gångtrafik. För att förbättra tillgängligheten för cyklister behöver cykeltrafik i större utsträckning hanteras som ett eget trafikslag. Att cykeln av säkerhetsskäl helst bör separeras från biltrafiken kan tas för självklart, men cykeltrafiken behöver också separeras från gångtrafiken. Ofta klumpas cykel- och gångtrafik ihop trots att en cyklist

och en gångtrafikanter har olika hastighet och rör sig på olika sätt. Gång- och cykelbanor skapar otrygghet och bristande framkomlighet för både fotgängare och cyklister.

7. Trafikregler för cyklister, punkt 4 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2022/23:1018 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 6–8,

bifaller delvis motionerna

2022/23:127 av Yasmine Bladelius (S) och

2022/23:1754 av Johan Andersson m.fl. (S) samt

avslår motionerna

2022/23:182 av Daniel Helldén (MP) i denna del,

2022/23:191 av Jörgen Grubb (SD),

2022/23:349 av Rickard Nordin (C) yrkandena 2 och 5,

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 18 och 31,

2022/23:1027 av Peter Ollén (M) och

2022/23:2105 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkandena 12 och 13.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis betona att det behövs en översyn av lagstiftningen om cykelpassager och cykelöverfarter för att likställa regelverket för dessa. Vi kan konstatera att reglerna för vem som har väjningsplikt många gånger är snåriga. Många tror felaktigt att cyklister alltid har väjningsplikt gentemot bilister. Regelverket skulle kunna förenklas genom att cyklister vid såväl cykelpassager som cykelöverfarter lämnar företräde gentemot bilister. Vi anser att en sådan förändring och förenkling skulle ligga i linje med trafiksäkerhetsintresset och samhällets mål om att minska antalet svårt skadade och döda i trafiken.

Vidare behöver vi utöka kravet på att använda cykelhjälm. Vi kan konstatera att cykelhjälm ger ett bevisat gott skydd vid cykelolyckor. Det finns studier som visar att två tredjedelar av skullskadorna och över 40 procent av dödsolyckorna hade kunnat undvikas om alla hade haft cykelhjälm. Allvarliga huvudskador leder alltför ofta till livslånga handikapp. Om fler barn och unga använder hjälm kan det även bidra till att fler vuxna använder hjälm. Vi vill därför successivt höja gränsen för krav på att bära cykelhjälm från

dagens 15 år till 18 år. För att få en naturlig övergång menar vi att detta bör göras genom att åldersgränsen höjs ett år i taget.

Dessutom behövs det en utredning av ett förbud mot att använda mobiltelefoner och smarta telefoner under cykelfärd. I Sverige är det sedan den 1 februari 2018 förbjudet för en person att hålla en mobiltelefon i handen när man kör ett motorfordon. Syftet är att minska det trafikfarliga användandet och därigenom skydda förare och andra i deras omgivning. Trafikpolisen i olika delar av landet uppger att mobilsurfande cyklister är ett allt vanligare inslag i trafiken. Vi anser att mobiltelefonen är ett distraktionsmoment, och den hör inte hemma i handen vid cykling. Som cyklist är man en oskyddad trafikant, och fokus måste ligga på trafiken och inte på mobilen. Även andra länder har uppmärksammat problemen med mobilsurfande cyklister. I Danmark är det redan förbjudet att prata i en handhållen mobiltelefon under cykling, och i Nederländerna infördes 2019 förbud för cyklister att använda mobiltelefonen i trafiken. Ett av argumenten för mobilförbud på cykel är enligt vår mening den ökade användningen av elcyklar som i och med den högre hastigheten bidrar till större trafikfara.

8. Trafikregler för cyklister, punkt 4 (C)

av Ulrika Heie (C).

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
2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 18 och 31 samt
avslår motionerna
2022/23:127 av Yasmine Bladelius (S),
2022/23:182 av Daniel Helldén (MP) i denna del,
2022/23:191 av Jörgen Grubb (SD),
2022/23:349 av Rickard Nordin (C) yrkandena 2 och 5,
2022/23:1018 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 6–8,
2022/23:1027 av Peter Ollén (M),
2022/23:1754 av Johan Andersson m.fl. (S) och
2022/23:2105 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkandena 12 och 13.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis betona att det är viktigt att se över behovet av åtgärder, regelförenklingar och lagändringar som gör det möjligt att cykla i hela landet. Jag menar därför att regeringen bör låta utreda förutsättningarna för att genom regelläändringar förbättra framkomligheten med cykel. Jag vill särskilt lyfta

fram att det behövs en ändring av regelverket som gör det möjligt för cyklister att cykla mot fordonstrafiken på enkelriktade gator. Jag kan konstatera att Stockholms stad på egen hand för några år sedan försökte tolka Transportstyrelsens föreskrifter och skyltade om så att cyklister kunde cykla mot enkelriktat. Detta överklagades, och nu har Stockholms stad satt upp vägskyltar för enkelriktat med en tillägsskylt om att det inte gäller cyklister. Jag anser att dagens regelverk för framförande av cykel mot enkelriktat leder till tolkningsproblem och i slutändan sämre möjligheter att främja cykeltrafiken. Jag vill i stället främja cyklingen, och därför måste detta regelverk ses över i riktning mot regler som ger kommunerna en större rådighet över frågan.

9. Trafikregler för cyklister, punkt 4 (MP)

av Daniel Helldén (MP).

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 motionerna

2022/23:182 av Daniel Helldén (MP) i denna del och

2022/23:2105 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkandena 12 och 13 samt avslår motionerna

2022/23:127 av Yasmine Bladelius (S),

2022/23:191 av Jörgen Grubb (SD),

2022/23:349 av Rickard Nordin (C) yrkandena 2 och 5,

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 18 och 31,

2022/23:1018 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 6–8,

2022/23:1027 av Peter Ollén (M) och

2022/23:1754 av Johan Andersson m.fl. (S).

Ställningstagande

Jag kan konstatera att vägnätet i allt mindre utsträckning lämpar sig för cykling. Allt bredare fordon som kör i högre hastigheter på vägar med minimal eller ingen vägren kan göra det direkt farligt att använda cykeln som ett vardagstransportmedel på landsbygden. Vägutrymmet räcker inte längre till, och detta hämmar cyklingen på ett olyckligt sätt. För ökad trafiksäkerhet bör motorfordon hålla ett tillräckligt respektavstånd när de kör om cyklar. Det ökar även den upplevda tryggheten, vilket möjliggör för fler att cykla. På flera håll i Europa finns regler om att motorfordon ska hålla ett avstånd om minst 1,5 meter från cyklisten vid omkörning. Det är rimligt att tydliggöra vad som är ett gott respektavstånd även här i Sverige. Det är något som skulle gynna såväl pendlare som motionärer. Jag menar att på de sträckor där det inte har

byggt separerade cykelbanor bör en regel om 1,5 meters avstånd mellan cykel och motorfordon vid omkörning eller motsvarande filseparering införas. Detta bör lämpligen märkas ut med ett eget vägmärke. Jag menar att 1,5-metersregeln i första hand bör införas i anslutning till samhällen med lokal service på landsbygden, vilket skulle främja landsbygdens utveckling, potential och motståndskraft. Jag vill hänvisa till att VTI har tagit fram förslag som bl.a. innehåller preciseringar av hur omkörning av cyklister skulle kunna göras säkrare. Förslagen går i princip ut på att cyklande aldrig får köras om av motorfordon inom samma fil. Jag menar att det är rimligt att bl.a. utgå från VTI:s rapport när ett regelverk för säkrare omkörningar av cyklister utformas. Jag är medveten om att Transportstyrelsen i en rapport från 2022 bedömde att en hänsynsregel om 1,5 meters avstånd eller filkörning inte kan rekommenderas. Jag vill dock framhålla att Transportstyrelsens analys inte har bäring på mitt förslag eftersom jag menar att denna regel bör införas inom en enmilsradie från en plats med lokal service, dvs. det som jag kallar servicenära cykelinfrastruktur. En användning av 1,5-metersregeln i sammanhanget servicenära cykling har enligt min mening en mer koncentrerad utbredning och effekt. Jag kan vidare konstatera att hänsynsregeln används i flera länder med framgång.

Jag vill dessutom lyfta fram att det är många som använder cykling som träningsform och som en del av sitt fritidsintresse. Många cyklister deltar i olika motionslopp och cykeltävlingar runt om i landet. Landsvägscyklister både tränar och tävlar på landsvägarna, vilket ställer krav på hög trafik-säkerhet. Det kräver också att alla trafikanter visar hänsyn och respekterar varandras rätt att använda gaturummet för att motverka den aggressiva attityd som cyklister ibland kan mötas av. Arbetet med att ta fram tillstånds-ansökningar för att arrangera en tävling på väg kan vara omfattande för en liten förening, och jag har uppmärksammat att små föreningar t.o.m. avstår från att överklaga beslut som de tycker är felaktiga eftersom det är för krångligt. Flera föreningar beskriver dessutom att kunskapen om cykling som motionsform är låg på berörda myndigheter och att det blir svårt för handläggarna att dels värdera de risker som beskrivs, dels hantera de skillnader i handläggning som krävs beroende på om arrangören är en stor organisation med anställda eller en liten ideell förening. För att underlätta för landets cykelklubbar behöver det enligt min mening bli enklare att arrangera motionslopp och tävlingar, samtidigt som kunskapen om cykelidrottens förutsättningar behöver bli bättre hos berörda myndigheter för att arrangörer av både stora och små lopp ska känna tillit till att bedömningen av ansökningar är rättssäker och likvärdig i hela landet.

10. Elsparkcyklar, punkt 5 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD) och Patrik Jönsson (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
2022/23:1018 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 9 och
avslår motionerna
2022/23:635 av Niels Paarup-Petersen (C) och
2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 26 och 27.

Ställningstagande

Vi kan inledningsvis konstatera att elsparkcyklar de senaste åren har blivit ett dominerande inslag i stadsmiljön i våra större städer. Fenomenet med elsparkcyklar har inneburit ett nytt sätt att ta sig fram i städerna, på gott och ont. Att hyra en elsparkcykel är lätt och smidigt, men tyvärr är dagens system inte hållbart. Det är enligt vår uppfattning inte rimligt att städernas trottoarer och gågator fylls med elsparkcyklar som ligger i drivor eller i bästa fall står uppställda i en klunga. Vi anser att kommunerna behöver ta krafttag mot detta eftersom elsparkcyklarna utgör en risk för synskadade, men de är även ett fysiskt hinder för gående och vid bl.a. städning. Dessutom är de ett stökigt och förfulande inslag i stadsbilden. Om inte kommunerna kommer till rätta med denna problematik behövs det en lagreglering. Ett ytterligare problem är att olyckorna med elsparkcyklar har ökat markant, och det har även förekommit dödsfall. Det är inte ovanligt att två personer färdas på dessa sparkcyklar, vilket inte är tillåtet. Vi vill påminna om att skaderisken på elsparkcyklar är markant högre än om man färdas på en vanlig cykel. Frakturer och ansikts-skador är de vanligaste skadetyperna i samband med olyckor där elsparkcyklar är inblandade. Mindre hjul, sämre stabilitet och sämre bromsar gör detta transportmedel farligare. Mot den bakgrunden menar vi att det behövs en utredning för att utforma ett tydligt regelverk för elsparkcyklar och därmed minimera personskador och parkeringsproblem.

11. Elsparkcyklar, punkt 5 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2022/23:635 av Niels Paarup-Petersen (C) och
2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 26 och 27 samt
avslår motion
2022/23:1018 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 9.

Ställningstagande

Elsparkcyklar är sedan några år ett vanligt inslag i den urbana mobiliteten. De är klimatsmarta och underlättar framkomligheten på vägarna genom att de tar mindre plats än t.ex. bilar. Jag vill dock betona att det måste bli mer ordning och reda när det gäller elsparkcyklar i våra städer. Detta arbete och denna dialog förs i dag i första hand mellan kommunerna, i egenskap av markägare, och de företag som hyr ut elsparkcyklar till kunderna. Jag anser att det är viktigt att ge fler verktyg på nationell nivå åt dessa aktörer för att få till en långsiktigt hållbar lösning. Jag vill bl.a. att kommunerna ska få bättre förutsättningar att se till att det blir ordning och reda på elsparkcyklarna. Ett viktigt instrument för att ge kommunerna större rådföring är upphandlingar. Mot den bakgrunden menar jag att det måste ses över hur kommunerna kan ges större möjligheter att genom upphandlingsverket reglera och ställa krav på vilka elsparkcykeloperatörer med s.k. friflytande flottor som bör få vara verksamma i en kommun.

En annan viktig fråga som bör ses över handlar om en mer teknisk och regulatorisk aspekt av elsparkcykeln. Jag vill att begränsningen av motoreffekten på 250 watt för cyklar utan tramp- eller vevanordning tas bort, i enlighet med Transportstyrelsens förslag i utredningen om behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon. Jag menar att detta måste göras för att kvaliteten och därmed användarvänligheten i detta transportmedel ska bli bättre.

12. Insatser för cykling bland barn och unga, punkt 6 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi 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
2022/23:1018 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 10,
bifaller delvis motion
2022/23:2096 av Amanda Lind m.fl. (MP) yrkande 4 och

avslår motion

2022/23:2105 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkandena 2 och 3.

Ställningstagande

Vi vill framhålla att cykling är utmärkt vardagsmotion för alla, inte minst för barn och unga. Dessvärre kan vi konstatera att många barn numera lär sig cykla sent i livet och ibland inte alls. I vissa kommuner pågår projekt som handlar om trafiksäkerhet och att barn och vuxna ska lära sig att cykla. Att främja barns cykling och att utbilda barn i trafiksäkerhet stärker enligt vår uppfattning barnens hälsa. Det finns behov av att utöka möjligheten för barn att lära sig cykla och få kunskap om trafiksäkerhet. Tidig kunskap om trafiksäkerhet och ökad medvetenhet om faror i trafiken bör leda till avsevärt färre olyckor. Vi är samtidigt medvetna om att det finns föräldrar som inte kan cykla och därmed har svårt att lära sina barn. Vi anser därför att det behöver övervägas hur samhället kan ta ett utökat ansvar för att barn ska lära sig cykla och få kunskap i trafiksäkerhet.

13. Insatser för cykling bland barn och unga, punkt 6 (MP)

av Daniel Helldén (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2022/23:2096 av Amanda Lind m.fl. (MP) yrkande 4 och

2022/23:2105 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkandena 2 och 3 samt bifaller delvis motion

2022/23:1018 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 10.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis betona att ett utmärkt sätt att främja daglig rörelse hos barn och unga är att möjliggöra motion på väg till skolan. Fysisk aktivitet är av stor vikt för såväl fysisk som psykisk hälsa samt för att förebygga sjukdomar. För att skapa goda vanor är det viktigt att tidigt etablera en aktiv livsstil. Aktiv mobilitet är ett sätt att göra motion och rörelse till en del av vardagen. För att uppmuntra till daglig fysisk aktivitet och grundlägga goda vanor för resten av livet bör alla barn få lära sig att cykla säkert. Cykeln är ett transportmedel som gör att barnen får både en större rörelsefrihet och mer fysisk aktivitet. Om barn tidigt lär sig att göra cykling till en del av sin vardag

ökar sannolikheten att de även senare i livet kommer att cykla och vara fysiskt aktiva.

Jag menar att det därför behövs åtgärder för säkra skolvägar. En förutsättning för att barn ska få möjlighet att cykla mer är säkra cykelvägar till skolor, förskolor och fritidsaktiviteter. Säkra cykelvägar gör att föräldrar i högre grad kan känna sig trygga med att låta barnen cykla själva. Jag kan tyvärr konstatera att det på många platser har blivit en ond spiral där trafiksäkerheten runt skolorna blir allt sämre med fler stressade föräldrar som lämnar av sina barn på väg till arbetet, och därmed vågar färre föräldrar låta barnen gå eller cykla själva till skolan. Det är viktigt att skapa säkra skolvägar för att alla barn ska kunna gå och cykla tryggt till skolan. Regeringen bör arbeta för att få kommunerna att prioritera säkra cykelvägar för barn till skolor, förskolor och fritidsverksamheter. Jag menar att zoner behöver inrättas i närheten av skolor med en hastighetsgräns på maximalt 30 kilometer i timmen. Kommuner bör ges möjlighet att sätta upp fartkameror, och det behövs ytterligare satsningar för att kommuner ska kunna planera och bygga om till säkra skolvägar.

Avslutningsvis anser jag att det också finns behov av ytterligare insatser för att stödja civilsamhällets arbete för ökad cykling, särskilt med fokus på barn och unga. I och med den utvidgade undervisningstiden i ämnet idrott och hälsa bedömer jag att det finns förutsättningar att få plats med undervisning där alla barn lär sig att cykla inom ramen för dagens timplan. Denna undervisning behöver inkludera trafikregler och säkerhet.

14. Kombinerade resor med cykel, punkt 7 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2022/23:1018 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 5 och avslår motion

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 19.

Ställningstagande

Vi kan konstatera att fler och fler väljer cykeln före andra transportalternativ. Cyklandet har på vissa sträckor en fördel i snabbhet jämfört med både bil- och kollektivtrafik. För en del är det dock inte möjligt att cykla hela sträckan till arbetet eller andra aktiviteter. För att öka cyklingens attraktivitet behövs det bl.a. säkra cykelparkeringar. Vidare menar vi att cykelpooler behöver anläggas vid bilpooler och bytespunkter. Genom att utbudet av hyrcyklar och säkra

cykelparkeringar ökas skapas det möjligheter till mobilitet, och fler kan ta cykeln hela eller delar av resan. Vi vill mot den bakgrunden lyfta fram vikten av säkra cykelparkeringar och att cykelpooler bör anläggas vid bilpooler.

15. Kombinerade resor med cykel, punkt 7 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 19 och
avslår motion

2022/23:1018 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 5.

Ställningstagande

Jag kan inledningsvis konstatera att det huvudsakligen är i städer och tätorter som cyklingen är utbredd eftersom de långa avstånden på landsbygden ofta begränsar cykelanvändningen. En av de frågor som behandlades i Cyklingsutredningens betänkande Ökad och säkrare cykling (SOU 2012:70) var möjligheten att ta med sig cykeln på tåg och bussar. Utredningen lämnade emellertid inga förslag för att göra det enklare för resenärer att ta med sig cykeln i kollektivtrafiken.

Jag kan konstatera att det i dag inte är helt enkelt att ta med sig sin cykel på tåget när man är ute och reser. Utifrån ett hela resan-perspektiv tillåter flertalet regionala tågoperatörer dock resenärer att ta med sig cykeln ombord, även om det finns begränsningar som främst betingas av platsbrist och säkerhetsaspekter. Jag anser att det är mycket viktigt att underlätta för resenärer att ta med cykeln på tåget. Jag vill därför att regeringen ska utreda hur det ska bli enklare att ta med sig cyklar på tågen inom ramen för den nationella kollektiv- och fjärrtågstrafiken.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden 2022/23

2022/23:127 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 cykelhjälmar när man cyklar och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:182 av Daniel Helldén (MP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa servicenära cykelinfrastruktur på landsbygden och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:184 av Daniel Helldén och Jacob Risberg (båda MP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ändra väglagen för att säkerställa likvärdig markåtkomst för cykelvägar så som gäller för vägar för motorfordonstrafik och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:191 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.

2022/23:349 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 standardisering av nya cykelbanor och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att standardisera färgsättning av cykelbanor och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över reglerna för väjningsplikt mellan cyklister och biltrafik och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:635 av Niels Paarup-Petersen (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra det möjligt för kommuner att använda upphandling som åtgärd för att få bättre ordning på elsparkcyklar och andra fordon inom friflytande mikromobilitet i stadsmiljön och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:715 av Lina Nordquist (L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fler cykelvägar bör övervägas utmed järnväg och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C):

16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga fler lokala och regionala cykelbanor i syfte att öka framkomligheten med cykel och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att driva frågan om en översyn av nuvarande lagstiftning avseende GC-vägar och allmänna vägar i syfte att förenkla lagstiftningen för anläggning och vidmakthållande av GC-vägar och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att driva en förändring av lagstiftningen som möjliggör att cyklisterna ska kunna cykla mot fordonstrafiken på enkelriktade gator, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska utreda hur det ska bli enklare att kunna ta med sig cykeln på tåget inom ramen för den nationella kollektiv-, fjärr- och fjärrtågstrafiken och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att anta ett nationellt cykelmål och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snabba på arbetet för att skapa ett sammanhängande cykelvägnät i våra största städer och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att cykelanpassa motorvägar och säkerställa att cykling prioriteras i infrastrukturplaneringen som ett eget trafikslag gentemot andra och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att nya vägar som byggs ska, som utgångspunkt, byggas med en tydlig anpassning för cykling och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regleringsbrevet till Trafikverket ska innehålla tydliga instruktioner att ge arbetet med cykeltrafik högre prioritet och tillkännager detta för regeringen.

25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en inventering av de arbetsvägar som löper parallellt med vägar och järnväg och som skulle kunna klassas och utnyttjas som cykelvägar och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hur kommuner kan ges större möjligheter att, genom upphandlingsverktyget, reglera och kravställa vilka elsparkcykeloperatörer med s.k. friflytande flottor som bör få vara verksamma i kommunen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att begränsningen av motoreffekten på 250 watt för cyklar utan trampeller vevanordning tas bort, i enlighet med Transportstyrelsens förslag i Utredning behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon: Slutrapport – slutsatser, förslag och bedömningar och tillkännager detta för regeringen.
31. 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.

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD):

23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det på anpassade vägar bör skapas säkra ytor för mopeder och cyklisterna och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1018 av Patrik Jönsson m.fl. (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det på anpassade vägar bör skapas säkra ytor för cyklisterna och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att cykelstråk och snabbcykelvägar bör prioriteras i utbyggnaden av cykelinfrastrukturen och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över väglagen i syfte att möjliggöra friliggande cykelvägar och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att färgsättningen av cykelbanor bör standardiseras och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av säkra cykelparkeringar och att cykelpooler bör anläggas vid bilpooler och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över lagstiftningen gällande cykelpassage och cykelöverfart i syfte att likställa regelverket och tillkännager detta för regeringen.

7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka kravet på att använda cykelhjälm och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett förbud mot användande av mobiltelefoner och smarta telefoner under cykelfärd och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett regelverk gällande elsparkcyklar och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka möjligheten för barn att lära sig cykla och få kunskap om trafiksäkerhet och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1027 av Peter Ollén (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda regler för deformationszoner på lådcyklar och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1639 av Martina Johansson (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att ge i uppdrag till Trafikverket att öka fokuset på cykelvägar på landsbygden och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1754 av Johan Andersson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att utvidga omfattningen på hjälmkrav och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1929 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.

2022/23:2096 av Amanda Lind m.fl. (MP):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om åtgärder för säkra skolvägar och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:2105 av Emma Berginger m.fl. (MP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om antagande av nationella mål för ökad cykling i enlighet med VTI Cykelcentrums förslag och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör arbeta för att få kommunerna att prioritera säkra

- cykelvägar för barn till skolor, förskolor och fritidsverksamheter och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behov av ytterligare insatser för att stödja civilsamhällets arbete med ökad cykling, särskilt med fokus på barn och unga, och tillkännager detta för regeringen.
 4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ökade investeringar i cykelinfrastruktur i kommande nationell infrastrukturplan och tillkännager detta för regeringen.
 5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen behöver säkerställa att länsplaneupprättarna avsätter erforderliga medel i länsplanerna för investeringar i den regionala cykelinfrastrukturen och tillkännager detta för regeringen.
 6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det behöver tas fram en plan för utbyggnaden av ett nationellt stomvägnät för cykel och tillkännager detta för regeringen.
 8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ändra väglagen och anläggningslagen för att säkerställa markåtkomst samt lämpliga sträckningar för cykelvägar och tillkännager detta för regeringen.
 9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tydliggöra Trafikverkets ansvar för cykeltillgänglighet mellan tätorter och på landsbygden och tillkännager detta för regeringen.
 10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ställa krav på Trafikverket att säkerställa cykeltillgänglighet i samband med om- och utbyggnad av statliga vägar och tillkännager detta för regeringen.
 11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en ökad trafikseparering där cykeltrafik särskiljs från såväl motorfordon som gångtrafik och tillkännager detta för regeringen.
 12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om respektavstånd för omkörning av cyklister som utgår från VTI:s förslag till alternativ till 1,5-metersregeln och tillkännager detta för regeringen.
 13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förenkla tillståndsgivningen för motions- och tävlingslopp på cykel, öka kunskapen om landsvägscyklning på berörda myndigheter och säkerställa likvärdig och rättssäker bedömning i hela landet och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S):

16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en ökad och säker cykling kan bidra till att minska resandets miljöpåverkan och

trängsel i tätorter samt bidra till en bättre folkhälsa och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:2175 av Per Bolund m.fl. (MP):

32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra förutsättningarna för att fler ska kunna använda cykel som transportmedel och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C):

87. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att alla nya vägar ska byggas med en tydlig anpassning för cykling och tillkännager detta för regeringen.