

## Motion till riksdagen 2025/26:3850

av Aylin Nouri m.fl. (S)

### med anledning av skr. 2025/26:56 Riksrevisionens rapport om statens arbete med att förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken

---

#### Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ökad och säker cykling kan bidra till att minska resandets miljöpåverkan och trängsel samt bidra till en bättre folkhälsa och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram en uppdaterad cykelstrategi med tydlig ansvarsfördelning och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett ambitiöst nationellt mål för ökad cykling ska antas och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör låta utreda statliga principer eller krav för var en grundläggande framkomlighet för cykeltrafiken ska upprätthållas så att tydligare statliga prioriteringar av den sammanhållna cykelinfrastrukturen kan göras och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera trafiksäkerhet, trygga skolvägar och jämlik tillgång till cykelmöjligheter i hela landet och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka Trafikverkets uppdrag i fråga om planering, samordning och byggande av cykelinfrastruktur av nationell betydelse och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen till riksdagen ska lämna förslag som i större utsträckning gör det möjligt att bygga friliggande statliga cykelvägar, framför allt genom att åtgärda de begränsningar som följer av tolkningen av begreppet allmän samfärdsel, och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att se över den interna principen som styr bedömningen av var statlig

cykelinfrastruktur kan byggas, inte minst hur kravet på funktionellt samband mellan cykelväg och statlig väg har tolkats, och tillkännager detta för regeringen.

9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör låta utreda hur den statliga planerings- och genomförandeprocessen för mindre och medelstora infrastrukturåtgärder kan effektiviseras så att de cykelåtgärder som planeras också genomförs och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket behöver utveckla analysverktyg för samhällsekonomiska bedömningar av cykelåtgärder och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket behöver utveckla förmågan att se var framkomligheten för cykling brister och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Transportstyrelsen ett tydligare ansvar för att ta hänsyn till fyrstegsprincipen vid utvecklingen av regler som berör transportsystemet och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Transportstyrelsen i uppdrag att utveckla arbetet med analyser av konsekvenser baserat på empiriskt grundade resultat såsom forskningsresultat och utvärderingar och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utveckla nationell statistik, indikatorer och uppföljningssystem för cykling och tillkännager detta för regeringen.

## Motivering

Riksrevisionens rapport Statens arbete med att förbättra förutsättningarna för cykeltrafik visar tydligt att staten inte tagit ett tillräckligt samlat grepp om cykelpolitiken. Brister förekommer i styrning, finansiering, uppföljning och långsiktighet. Regeringens skrivelse 2025/26:56 bekräftar flera av dessa brister men presenterar inte de åtgärder som krävs för att rätta till problemen.

Ur ett socialdemokratiskt perspektiv är cyklingen en del av ett modernt och hållbart transportsystem som ska komma alla till del. Förutsättningar att cykla tryggt och smidigt får inte vara beroende av kommunernas ekonomiska förutsättningar eller lokala prioriteringar. Här behöver staten ta ett tydligare ansvar.

Cykeln är ett viktigt transportmedel för många människor. I genomsnitt cyklar 814 000 personer varje dag en sträcka på 7,9 kilometer varje dag i Sverige. Även om detta enbart står för 1,7 procent av persontransportarbetet görs var tionde resa på cykel sett till alla resor. Cykling är därtill bra för folkhälsan, och är ett miljösamt och resurssnålt transportmedel. Det är därför viktigt att cykeln bereds bra möjligheter.

Cyklingen har ökat i större städer och vid pendling men minskar i glesare befolkade områden och bland barn. Därtill vet vi att risken för en dödsolycka är tio gånger högre per kilometer för en cyklist än för en bilist. Säkra cykelvägar är särskilt viktiga för barn, för att främja goda vanor och trygghet redan från tidig ålder.

Riksrevisionen har som sagt i sin rapport 2025:11 granskat statens arbete med att förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken – och kommit fram till att i detta arbete

finns mycket att förbättra. Regeringens svar i sin skrivelse 2025/26:33 är därför inte tillfredsställande. Det är uppenbart att det finns omedelbara saker att göra för att stärka statens arbete med att främja cykeltrafiken.

Av rapporten framgår att cykeltrafiken behandlas styvmoderligt av såväl regeringen och Trafikverket som Transportstyrelsen. Man slår fast att de åtgärder som regeringen och myndigheterna genomfört i form av infrastruktur, regleringar och övrig styrning inte nämnvärt har bidragit till ökad och mer trafiksäker cykling. Vi socialdemokrater menar att flera åtgärder behöver vidtas för att stärka cyklingen, inklusive flera av de åtgärder som Riksrevisionen anser bör genomföras.

Under det senaste decenniet har cykeln fått en allt viktigare plats bland trafikinvesteringarna, framför allt via stadsmiljöavtalen, men också via den särskilda cykelpott som skulle gå till just cykelinvesteringar. Men Tidöregeringen har också på detta område rullat tillbaka utvecklingen. Den särskilda cykelpotten är borta, och stadsmiljöavtalen är under avveckling. Detta är sammantaget mycket olyckligt för cykelinfrastrukturens utveckling.

## Behov av sammanhållen nationell styrning

Cykelpolitiken saknar i dag en tydlig nationell riktning. Kommuner och regioner arbetar på olika sätt och med olika förutsättningar, vilket skapar stora skillnader i möjligheten att cykla. Regeringen aviserar i skrivelsen inga förändringar som stärker den nationella styrningen.

En uppdaterad nationell cykelstrategi bör därför

- vara långsiktigt finansierad
- ha tydliga mål, indikatorer och ansvarsområden
- integrera cykling i trafikpolitik, stadsutveckling och klimatpolitik
- ge Trafikverket ett samordningsansvar på nationell nivå.

## Ett nationellt mål för ökad cykling

Ett nationellt mål för ökad cykling saknas, men borde finnas. VTI/Cykelcentrum har exempelvis föreslagit att målet borde vara att fördubbla cyklingens andel i Sverige till år 2035 till motsvarande 3 procent av persontransportarbetet utan att gång- eller kollektivtrafiken minskar. Regeringen bör därför återkomma till riksdagen med ett förslag på hur ett ambitiöst nationellt mål för ökad cykling kan se ut.

## Trafiksäkerhet och trygghet

För att fler ska vilja cykla måste miljöerna vara trygga och säkra. Staten behöver ta ett aktivare ansvar genom

- nationella riktlinjer för trafiksäkerhet i cykelinfrastruktur
- bättre drift och underhåll, särskilt vintertid
- trygghetsåtgärder som belysning och gestaltning
- särskilda satsningar på trygga skolvägar.

## Principer för var en grundläggande framkomlighet för cykeltrafiken ska finnas

Riksrevisionen bedömer att det saknas en helhetsbild av åtgärdsbehoven på cykelområdet och att målen om förbättrade förutsättningar för cykeltrafiken inte fått genomslag, inklusive att bara omkring hälften av de medel som avsatts för cykeltrafiken kommer att användas. Statliga principer och krav för grundläggande framkomlighet för cykeltrafiken behöver tas fram – detta så att tydligare statliga prioriteringar av en sammanhållen cykelinfrastruktur kan göras.

## Friliggande statliga cykelvägar

Riksrevisionen har pekat på problem kopplade till Trafikverkets tolkning av begreppet ”allmän samfärdsel”, vilket i praktiken försvårat byggandet av friliggande statliga cykelvägar. Detta är särskilt problematiskt när det gäller pendlingsstråk mellan tätorter, där cykel kan vara ett reellt alternativ till bilresor. Staten behöver därför skapa möjligheter till fler friliggande cykelvägar och undanröja de juridiska hinder som i dag står i vägen. Som det är i dag anser sig Trafikverket tvunget att placera cykelvägar i närhet till en statlig väg, vilket försämrar möjligheterna att bygga en effektiv och attraktiv cykelinfrastruktur.

## Den statliga planerings- och genomförandeprocessen för cykelinfrastrukturåtgärder

Trafikverket har en omfattande planeringsprocess och omständlig genomförandeprocess, som passar dåligt för mindre och medelstora cykelinfrastrukturåtgärder. I många fall kostar själva planeringsprocessen mer än de konkreta infrastrukturåtgärderna. Regeringen bör därför låta utreda hur den statliga planerings- och genomförandeprocessen i dessa fall skulle kunna effektiviseras. Därmed bör förutsättningarna för att cykelåtgärder som beslutats också genomförs, vilket i dag är långt ifrån fallet.

## Utveckla analysverktyg för samhällsekonomiska bedömningar av cykelåtgärder

Riksrevisionen menar att Trafikverket saknar analysverktyg för att veta vilka åtgärder som är mest effektiva men också att det är oklart hur cykeltrafikens framkomlighet ska vägas mot kostnader och samhällsekonomi. Riksrevisionen menar också att Trafikverket saknar en helhetsbild över var framkomligheten i cykelinfrastrukturen brister.

## Bristfällig uppföljning och statistik

Riksrevisionen lyfter stora brister i statens kunskap om cyklingens omfattning och utveckling. Det saknas nationell statistik, gemensamma indikatorer och systematisk uppföljning. Regeringen måste därför

- etablera ett nationellt system för kontinuerlig datainsamling
- följa upp trafiksäkerhet, drift och kvalitet

- utvärdera effekterna av statliga cykelsatsningar.

## Transportstyrelsen bör utveckla arbete och synsätt när det gäller cykeltrafiken

Här menar Riksrevisionen att Transportstyrelsen, som ansvarar för trafikregler, inte vill använda förändrade trafikregler för cykeltrafik – detta i uppenbar strid med den etablerade fyrstegsprincipen. Här bör regeringen se till att Transportstyrelsen förändrar sitt synsätt, så att Sverige likt många andra EU-länder kan få för cyklingen positiva regelåtgärder på plats. Riksrevisionen säger också att Transportstyrelsen i alldeles för liten grad på detta område bygger sitt arbete på empiriskt grundade resultat som etablerad forskning och genomförda utvärderingar. Detta behöver givetvis också förändras.

## Cykelstölder

Ett hinder för cyklisterna är de omfattande cykelstölderna, som leder till stora kostnader för enskilda och försäkringsbolag och avskräcker många från att cykla. Regeringen bör ta initiativ till åtgärder mot cykelstölder, bl.a. genom att överväga ett nationellt cykelregister som kan motverka stölder och bekämpa organiserad kriminalitet.

## Avslutning

Regeringens skrivelse 2025/26:56 visar att man erkänner flera av de problem Riksrevisionen lyfter i sin rapport men saknar politisk vilja att åtgärda dem. För att Sverige ska nå klimatmålen, stärka folkhälsan och skapa ett mer jämlikt transportsystem krävs en mer aktiv statlig cykelpolitik.

Cykeln är en viktig del av framtidens mobilitet. Därför måste staten ta ett större ansvar för att skapa likvärdiga och hållbara förutsättningar för cykling i hela landet.

*Aylin Nouri (S)*

*Åsa Karlsson (S)*

*Mattias Ottosson (S)*

*Zara Leghissa (S)*

*Kadir Kasirga (S)*

*Carina Ödebrink (S)*

*Inga-Lill Sjöblom (S)*