

Trafikutskottets betänkande 2025/26:TU13

Cykelfrågor

Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen lägger regeringens skrivelse om Riksrevisionens rapport om statens arbete med att förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken till handlingarna och avslår följdmotionerna. Utskottet föreslår vidare att riksdagen avslår samtliga motionsyrkanden från allmänna motionstiden om bl.a. mål, styrning, infrastruktur, bestämmelser för säker cykling och insatser för cykling bland barn och unga. Motionsyrkandena avstyrks bl.a. med hänvisning till planerade eller redan vidtagna åtgärder. Utskottet konstaterar att insatser för en ökad och säker cykling är väl beaktade i infrastrukturplaneringen och att det är viktigt att regelverket inom cykelområdet är utformat så att det underlättar en ökad och säker cykling.

I betänkandet finns 29 reservationer (S, V, C, MP).

Behandlade förslag

Skrivelse 2025/26:56 Riksrevisionens rapport om statens arbete med att förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken.

33 yrkanden i följdmotioner.

71 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2025/26.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	4
Redogörelse för ärendet	8
Ärendet och dess beredning.....	8
Bakgrund	8
Skrivelsens huvudsakliga innehåll.....	12
Utskottets överväganden.....	14
Mål för cykling	14
Utskottets ställningstagande.....	17
Statlig styrning och uppföljning	18
Utskottets ställningstagande.....	30
Cykling, hållbarhet och folkhälsa	32
Utskottets ställningstagande.....	38
Infrastruktur för cykling	40
Utskottets ställningstagande.....	59
Friliggande cykelvägar	61
Utskottets ställningstagande.....	69
Planering och genomförande av mindre infrastrukturåtgärder	70
Utskottets ställningstagande.....	74
Samhällsekonomiska bedömningar	75
Utskottets ställningstagande.....	78
Färgsättning av cykelbanor.....	79
Utskottets ställningstagande.....	81
Regler för omkörning av cyklister.....	82
Utskottets ställningstagande.....	85
Regler om högersväng vid rött och cykling mot enkelriktat.....	86
Utskottets ställningstagande.....	90
Andra bestämmelser för ökad säkerhet för cyklister	90
Utskottets ställningstagande.....	94
Arbetet med att utveckla regler	96
Utskottets ställningstagande.....	101
Elsparkcyklar och elcyklar	102
Utskottets ställningstagande.....	112
Cykelregister	113
Utskottets ställningstagande.....	117
Insatser för cykling bland barn och unga.....	118
Utskottets ställningstagande.....	125
Kombinerade resor med cykel.....	126
Utskottets ställningstagande.....	132
Regeringens skrivelse	133
Utskottets ställningstagande.....	134
Reservationer	135
1. Mål för cykling, punkt 1 (S, V, C, MP)	135
2. Statlig styrning och uppföljning, punkt 2 (S).....	136
3. Statlig styrning och uppföljning, punkt 2 (V).....	138
4. Statlig styrning och uppföljning, punkt 2 (C)	139
5. Statlig styrning och uppföljning, punkt 2 (MP)	141
6. Cykling, hållbarhet och folkhälsa, punkt 3 (S)	142
7. Cykling, hållbarhet och folkhälsa, punkt 3 (V).....	143

8. Infrastruktur för cykling, punkt 4 (S).....	143
9. Infrastruktur för cykling, punkt 4 (V).....	144
10. Infrastruktur för cykling, punkt 4 (C).....	146
11. Infrastruktur för cykling, punkt 4 (MP).....	148
12. Friliggande cykelvägar, punkt 5 (S, V, C, MP).....	151
13. Planering och genomförande av mindre infrastrukturåtgärder, punkt 6 (S, C, MP).....	154
14. Samhällsekonomiska bedömningar, punkt 7 (S, V, C, MP).....	155
15. Färgsättning av cykelbanor, punkt 8 (MP).....	156
16. Regler för omkörning av cyklister, punkt 9 (V).....	156
17. Regler för omkörning av cyklister, punkt 9 (MP).....	157
18. Regler om högersväng vid rött och cykling mot enkelriktat, punkt 10 (V).....	159
19. Regler om högersväng vid rött och cykling mot enkelriktat, punkt 10 (C).....	160
20. Regler om högersväng vid rött och cykling mot enkelriktat, punkt 10 (MP).....	161
21. Arbetet med att utveckla regler, punkt 12 (S, V).....	162
22. Arbetet med att utveckla regler, punkt 12 (MP).....	163
23. Elsparcyklar och elcyklar, punkt 13 (S).....	164
24. Cykelregister, punkt 14 (S).....	165
25. Insatser för cykling bland barn och unga, punkt 15 (S).....	165
26. Insatser för cykling bland barn och unga, punkt 15 (V).....	166
27. Kombinerade resor med cykel, punkt 16 (V).....	167
28. Kombinerade resor med cykel, punkt 16 (C).....	168
29. Kombinerade resor med cykel, punkt 16 (MP).....	168
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	170
Skrivelsen.....	170
Följdmotionerna.....	170
Motioner från allmänna motionstiden 2025/26.....	173
<i>Tabeller</i>	
Tabell 1 Antal omkomna och skadade i vägtrafikolyckor för färdättet cykel.....	11
Tabell 2 Antal anmälda cykelstölder.....	114

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Mål för cykling

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:328 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 2,

2025/26:3276 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 1,

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 27,

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 44,

2025/26:3850 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 3 och

2025/26:3855 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 2.

Reservation 1 (S, V, C, MP)

2. Statlig styrning och uppföljning

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:328 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 1,

2025/26:3276 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 2,

2025/26:3596 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 40,

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 92, 93 och 95,

2025/26:3850 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 2, 4, 6 och 14,

2025/26:3855 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 3 och 4,

2025/26:3856 av Malin Östh m.fl. (V) i denna del och

2025/26:3857 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 1–3.

Reservation 2 (S)

Reservation 3 (V)

Reservation 4 (C)

Reservation 5 (MP)

3. Cykling, hållbarhet och folkhälsa

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:328 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 12,

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 26 och

2025/26:3850 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 1.

Reservation 6 (S)

Reservation 7 (V)

4. Infrastruktur för cykling

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:328 av Malin Östh m.fl. (V) yrkandena 4, 5, 7 och 9,

2025/26:1050 av Jamal El-Haj (-) yrkande 2,

2025/26:1621 av Mats Berglund (MP) yrkandena 1 och 2,

2025/26:1888 av Magnus Manhammar (S),

2025/26:3276 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 3, 6, 8 och 9,

2025/26:3278 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 11,

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 102,
2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 45, 47 och 48,
2025/26:3850 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 11,
2025/26:3855 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 7 och
2025/26:3857 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 7.

Reservation 8 (S)

Reservation 9 (V)

Reservation 10 (C)

Reservation 11 (MP)

5. Friliggande cykelvägar

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:328 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 3,
2025/26:898 av Magnus Manhammar (S),
2025/26:3185 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 34,
2025/26:3276 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 7,
2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 94,
2025/26:3684 av Mathias Bengtsson (KD),
2025/26:3850 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 7 och 8,
2025/26:3855 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 1,
2025/26:3856 av Malin Östh m.fl. (V) i denna del och
2025/26:3857 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 6.

Reservation 12 (S, V, C, MP)

6. Planering och genomförande av mindre infrastrukturåtgärder

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 96,
2025/26:3678 av Lili André (KD) yrkandena 1 och 2,
2025/26:3850 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 9,
2025/26:3855 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 5 och
2025/26:3857 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 4.

Reservation 13 (S, C, MP)

7. Samhällsekonomiska bedömningar

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:328 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 13,
2025/26:3850 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 10,
2025/26:3855 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 6 och
2025/26:3856 av Malin Östh m.fl. (V) i denna del.

Reservation 14 (S, V, C, MP)

8. Färgsättning av cykelbanor

Riksdagen avslår motion

2025/26:3276 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 11.

Reservation 15 (MP)

9. Regler för omkörning av cyklister

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:328 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 6,

2025/26:1727 av Hans Eklind (KD),

2025/26:3276 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 10 och

2025/26:3857 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 10.

Reservation 16 (V)

Reservation 17 (MP)

10. Regler om högersväng vid rött och cykling mot enkelriktat

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:328 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 8,

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 43,

2025/26:3855 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 8 och

2025/26:3857 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 8 och 9.

Reservation 18 (V)

Reservation 19 (C)

Reservation 20 (MP)

11. Andra bestämmelser för ökad säkerhet för cyklister

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:479 av Jörgen Grubb (SD),

2025/26:696 av Cecilia Rönn (L),

2025/26:899 av Magnus Manhammar (S),

2025/26:1404 av Johanna Rantsi (M) och

2025/26:3288 av Camilla Brunsberg och Marlène Lund Kopparklint
(båda M).

12. Arbetet med att utveckla regler

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:328 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 14,

2025/26:3850 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 12 och 13,

2025/26:3856 av Malin Östh m.fl. (V) i denna del och

2025/26:3857 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 5.

Reservation 21 (S, V)

Reservation 22 (MP)

13. Elsparkeyklar och elcyklar

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:591 av Erik Hellsborn (SD),

2025/26:2056 av Anne-Li Sjölund (C) yrkandena 1–3,

2025/26:3610 av Lina Nordquist och Cecilia Rönn (båda L) yrkandena
1–6,

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 89 och 90 samt

2025/26:3686 av Dan Hovskär (KD).

Reservation 23 (S)

14. Cykelregister

Riksdagen avslår motion

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 91.

Reservation 24 (S)

15. Insatser för cykling bland barn och unga

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:328 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 11,

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 88 och

2025/26:3850 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 5.

Reservation 25 (S)

Reservation 26 (V)

16. Kombinerade resor med cykel

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:328 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 10,

2025/26:3276 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 4 och 5 samt

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 46.

Reservation 27 (V)

Reservation 28 (C)

Reservation 29 (MP)

17. Regeringens skrivelse

Riksdagen lägger skrivelse 2025/26:56 till handlingarna.

Stockholm den 10 mars 2026

På trafikutskottets vägnar

Ulrika Heie

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Ulrika Heie (C), Maria Stockhaus (M), Mattias Ottosson (S), Patrik Jönsson (SD), Åsa Karlsson (S), Sten Bergheden (M), Kadir Kasirga (S), Helena Gellerman (L), Ann-Sofie Lifvenhage (M), Malin Östh (V), Magnus Jacobsson (KD), Linus Lakso (MP), Johanna Rantsi (M), Ulf Lindholm (SD), Zara Leghissa (S), Lars Johnsson (M) och Inga-Lill Sjöblom (S).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlar utskottet regeringens skrivelse 2025/26:56 Riksrevisionens rapport om statens arbete med att förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken. Med anledning av skrivelsen har fyra följdmotioner med sammanlagt 33 yrkanden lämnats. Vidare behandlas 71 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2025/26. Förslagen rör en rad olika frågor om bl.a. mål, cykelinfrastruktur och bestämmelser om cykling. En förteckning över de behandlade förslagen finns i bilagan.

Utskottet har hämtat in viss information som har varit relevant för beredningen av detta betänkande. Vid utskottets sammanträde den 10 juni 2025 informerade företrädare för Riksrevisionen om granskningen av statens arbete med att förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken, och vid utskottets sammanträde den 16 september 2025 informerade infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) med anledning av Riksrevisionens granskning. Vid sammanträdet den 29 januari 2026 informerade företrädare för Motorförarnas Helnkyterhetsförbund (MHF) bl.a. om frågor om elsparkcyklar.

I sammanhanget kan även nämnas att utskottet tidigare under riksmötet har behandlat frågor som i vissa delar berör cykling i betänkande 2025/26:TU6 Trafiksäkerhet och att utskottet avser att senare under riksmötet behandla frågor som i vissa delar berör cykling i ett betänkande om infrastrukturfrågor.

Bakgrund

Riksrevisionens granskning

Riksrevisionen har granskat statens arbete med att förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken. Resultatet av granskningen redovisas i rapporten Statens arbete med att förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken (RiR 2025:11). Riksdagen överlämnade Riksrevisionens rapport till regeringen i maj 2025, och i november 2025 lämnade regeringen en skrivelse till riksdagen (se nedan). Riksrevisionens iakttagelser, slutsatser och rekommendationer samt regeringens bedömning av dem behandlas i detta betänkande under de olika avsnitten tillsammans med motioner från allmänna motionstiden som behandlar liknande ämnen.

Definitionen av en cykel

Enligt lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner definieras en cykel som ett av följande fyra alternativ:

1. ett fordon som är avsett att drivas med tramp- eller vevanordning och inte är ett lekfordon

2. ett eldrivet fordon med en tramp- eller vevanordning om elmotorn endast förstärker kraften från tramp- eller vevanordningen, inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen och har en kontinuerlig märkeffekt som inte överstiger 250 watt
3. ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning som är avsett för användning av personer med fysisk funktionsnedsättning, och är inrättat huvudsakligen för befordran av en person, inrättat för att föras av den åkande och konstruerat för en hastighet av högst 20 kilometer i timmen
4. ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning som uppfyller villkoren i punkt 3 och som antingen har en elmotor vars kontinuerliga märkeffekt inte överstiger 250 watt eller är självbalanserande.

Fordon under punkt 2 kan vara t.ex. en cykel med elassistans eller en elsparkcykel. Under punkt 3 kan det t.ex. vara en elrullstol eller en elskoter och under punkt 4 kan det t.ex. handla om en Segway.

Cyklingens omfattning

I augusti 2024 publicerades det senaste nationella cykelbokslutet (Trafikverket 2024:120). I cykelbokslutet beskriver Nationella cykelrådet cyklandet utveckling på nationell nivå, med fokus på ökad och säker cykling. Av bokslutet framgår att det görs färre resor totalt med cykel, och cykeln har också förlorat färdmedelsandelar gentemot andra trafikslag. I cykelbokslutet anföras att cyklingen ser ut att ha minskat under 2023, men förändringarna är inom felmarginalen. Det finns dock en statistiskt säkerställd minskning av antalet cykelresor sedan 2019.

Cykel används framför allt på kortare resor. På resor upp till 5 kilometer gjordes knappt var 6:e resa med cykel, och på resor mellan 5,1 och 10 kilometer var cirka var 13:e resa en cykelresa. Det är mycket ovanligt med cykelresor över en mil; endast några få procent av cykelresorna är längre än så. Under 2023 gjordes knappt var 10:e resa med cykel. Utifrån den nationella resvaneundersökningen beräknas 588 miljoner resor ha gjorts med cykel i Sverige under 2023. Den vanligaste typen av cykelresa är den till arbete och skola, vilken utgör drygt hälften av alla cykelresor och tre femtedelar av den cyklade sträckan. Under 2023 ökade sträckan som har cyklats till arbete och skola, medan antalet resor minskade. Det syns också en svag ökning av såväl antalet som sträckan för cykelresor med annat ärende. I alla andra kategorier syns en svag minskning under 2023. En stor majoritet av alla cykelresor gjordes med vanlig cykel, dvs. en cykel utan elhjälp. Antalet cykelresor med elcykel har ökat de senaste åren, och under 2022 var andelen resor med elcykel signifikant större än tidigare år. Under 2023 minskade andelen resor med elcykel något, men skillnaden ligger inom felmarginalen.

Under 2023 cyklades 2,5 miljarder kilometer i Sverige. Det är en liten ökning sedan året före, även om siffrorna enligt cykelbokslutet ligger inom felmarginalen. År 2020 var det en tydlig men tillfällig uppgång i antalet cyklade kilometer som sannolikt berodde på covid-19-pandemin. Under en

genomsnittlig dag cyklade ca 814 000 personer i åldern 6–84 år, eller nästan 9 procent av befolkningen. Dessa cyklade i genomsnitt 7,9 kilometer var, fördelat på knappt två resor. Detta innebär att en genomsnittlig cykelresa var 3,9 kilometer. Det är statistiskt säkerställt att andelen 6–14-åringar som cyklat en genomsnittlig dag minskade från 2019 till 2023 och att alla åldrar tillsammans minskade cyklingen en genomsnittlig dag från 2020 till 2023.

Cykelinfrastrukturen

Cykelvägnätet är alla vägar som är avsedda för cykeltrafik eller gång- och cykeltrafik, men inte vägar för blandtrafik. Exempelvis kan det vara cykelbana, cykelfält, vägpassager i plan avsedda för cykeltrafik med eller utan vägmarkering samt sträckor som knyter samman vägnätet för cykel med övriga vägnätet. Vägar för blandtrafik som det är tillåtet att cykla på ingår inte i cykelvägnätet. Den cykelinfrastruktur som kan sägas vara mer specifik för cykel registreras separat i en nationell vägdatas. Infrastrukturen för cykel består bl.a. av cykelvägar, cykelparkeringar, trafiksignaler, cykelvägvisning och passager för gång, cykel och moped. Det går att cykla på en stor del av vägnätet, men det inkluderas inte i de mått som används nedan.

Det totala cykelvägnätet, oberoende av väghållare, omfattade 26 922 kilometer vid årsskiftet 2023/24 enligt den nationella vägdatasen. I det nationella cykelbokslutet konstateras att detta är en ökning med 1 192 kilometer registrerad cykelväg jämfört med det föregående nationella cykelbokslutet. År 2023 var 3 446 kilometer cykelväg registrerad på statligt vägnät, 21 573 kilometer på kommunalt vägnät och 1 913 kilometer på enskilt vägnät. I bokslutet konstateras att den sammanlagda längden kommunala cykelvägar varierar kraftigt mellan kommuner och län. För många mindre kommuner kan det handla om någon eller några kilometer, medan det i de större kommunerna kan handla om mer än 500 kilometer cykelväg.

Av cykelbokslutet framgår att flera av de mått som används visar på ökade investeringar och ökade kostnader. I bokslutet konstateras att det med tanke på de senaste årens inflation är osäkert om ökningen faktiskt har inneburit mer infrastruktur och bättre underhåll eller om inflationen innebär att man endast har kunnat upprätthålla samma nivå men betalat mer. Cyklisternas nöjdhet med cykelinfrastrukturen ökade något under 2023.

Olycksfallsutvecklingen för cyklister

Av det nationella cykelbokslutet framgår att antalet omkomna cyklister ökade något under 2023, medan antalet allvarligt skadade cyklister ser ut att ha minskat. Som allvarligt skadad definieras den som i samband med en vägtrafikolycka har fått en skada som riskerar att ge minst 1 procents medicinsk invaliditet, och denna uppgift tas fram genom en beräkning som är baserad på sjukvårdens rapportering av skadade. I statistiken för cykel ingår bl.a. vanlig cykel, elcykel, elsparkeykel och eldriven rullstol. Antalet allvarligt skadade

personer i olyckor på cykel ser enligt cykelbokslutet ut att ha minskat under 2023 jämfört med 2022. Under 2023 skadades 2 405 personer allvarligt i cykelolyckor, mot 2 680 personer 2022. Cirka 2 000 personer, eller 83 procent, av personerna som blev allvarligt skadade blev det i en singelolycka, dvs. utan att kollidera med en annan trafikant. Av bokslutet framgår vidare att 15 procent skadades i en olycka med en annan trafikant (fotgängare, cykel, moped eller motorfordon) och 2 procent räknas som övrigt. Antalet omkomna i cykelolyckor ökade mellan 2022 och 2023. År 2023 omkom 30 personer, jämfört med 25 omkomna 2022. Antalet omkomna cyklister minskade från 2017 till 2020, men därefter har siffrorna vänt och antalet omkomna 2023 är enligt cykelbokslutet den högsta noteringen under perioden. Hälften av de omkomna var över 75 år, och 87 procent av de omkomna var män. Två tredjedelar av de omkomna färdades på en vanlig trampcykel.

Enligt den senaste preliminära statistiken från Transportstyrelsen omkom 24 cyklister 2025, vilket är en viss minskning jämfört med de senaste åren. Av tabellen nedan framgår utvecklingen för antalet omkomna och skadade personer från 2014 till 2024.

Tabell 1 Antal omkomna och skadade i vägtrafikolyckor för färdstättet cykel

År	Omkomna	Allvarligt skadade	Måttligt skadade	Lindrigt skadade
2014	33	530	3 893	7 900
2015	17	359	3 289	6 586
2016	22	436	3 561	6 928
2017	26	412	3 523	7 095
2018	23	377	3 429	6 718
2019	17	401	3 328	6 679
2020	18	344	3 407	6 183
2021	23	504	3 875	7 928
2022	26	700	5 225	9 947
2023	27	653	4 865	8 122
2024	27	801	6 075	8 253

Källa: Transportstyrelsen, Statistik över vägtrafikolyckor (2025-06-14). Uppgifter om antalet omkomna är enligt underlag till officiell statistik från polisen. Uppgifter om antalet allvarligt skadade (Injury Severity Score, ISS 9–), måttligt skadade (ISS 4–8) och lindrigt skadade (ISS 1–3) är en s.k. sammanvägd skadegrad enligt underlag från polisen och akutsjukvården.

Närmare om olycksfallsutvecklingen för elsparkcyklister

Av statistik från Transportstyrelsen framgår att 5 personer omkom och 4 599 personer skadades i elsparkcykelolyckor 2024 (pressmeddelande 2025-04-03). Transportstyrelsen konstaterar att antalet olyckor med elsparkcyklar har ökat med drygt 30 procent jämfört med året före. År 2024 rapporterades 4 476 olyckor i Sverige, jämfört med 3 425 olyckor 2023. Samtidigt har antalet resor med uthyrda elsparkcyklar i t.ex. Stockholm minskat med en tredjedel sedan

2021. Enligt Transportstyrelsen ökar dock antalet privatägda elsparkcyklar. Av dem som skadades på elsparkcyklar är nästan hälften ungdomar och unga personer under 25 år, och män skadas i två tredjedelar av olyckorna. Singelolyckor står enligt Transportstyrelsen för drygt tre av fyra olyckor, och kollisionsolyckor med fotgängare och cyklister är den olyckstyp som ökade mest under 2024 jämfört med 2023 (59 procent respektive 41 procent). En tredjedel av elsparkcykelolyckorna inträffade under helger (lördagar och söndagar). Lördagsolyckorna ökade mest i förhållande till andra veckodagar under 2024 jämfört med året före. Hälften av olyckorna inträffade enligt Transportstyrelsen under kvälls- och nattetid (kl. 19–7).

Närmare om cykelolyckor och barn

Av rapporten Barn skadade i trafikmiljön i Sverige – genomgång av olycksdata 2021–23 från Folksam (2025-08-22) framgår att 88 procent av de 16 700 barn som tvingades uppsöka akutsjukvård efter olyckor i trafikmiljö under perioden 2021–2023 var oskyddade trafikanter – främst cyklister, elsparkcyklister och fotgängare. Dagligen skadas över 15 barn i trafiken. Cykelolyckor var vanligast bland barn under 15 år, och 15 procent saknade hjälm vid skadetillfället, trots lagkrav. Elsparkcykelolyckorna står ensamma för 11 procent av alla olyckor, och andelen barn utan hjälm var allra störst här (51 procent). I rapporten uppmärksammas att särskilt många barn råkar ut för personskador när de cyklar eller färdas på elsparkcykel. Skador på armar och ben dominerar, men de yngsta drabbas oftast av ansiktsskador. Totalt är 80 procent av skadorna lindriga, men årligen drabbas drygt 250 barn av personskador som leder till bestående men. En fjärdedel av cykelolyckorna sker på väg till och från skolan. Olyckorna beror ofta på brister i drift och underhåll av cykelvägar. I rapporten konstateras att det är viktigt att barn själva kan cykla till skola och fritidsaktiviteter för att ge en ökad frihet och bra vardagsmotion som lägger grunden för goda vanor och att kommuner och myndigheter bör fokusera på att skapa en säker trafikmiljö där framför allt cyklister kan vistas utan att skadas allvarligt. Barn mellan 7 och 14 år har en dubbelt så hög skaderisk som resterande åldrar. Folksams undersökningar har visat på att hjälmanvändningen efter 10 års ålder minskar kraftigt, samtidigt som huvudskadorna ökar. Det farligaste en cyklist eller elsparkcyklist kan råka ut för är att drabbas av en huvudskada, och statistik från verkliga olyckor visar att cykelhjälmen är av mycket stor betydelse. Två av tre av alla huvudskador kan enligt rapporten undvikas om cyklisten använder hjälm.

Skrivelsens huvudsakliga innehåll

I skrivelse 2025/26:56 redovisar regeringen sin bedömning av de iakttagelser och rekommendationer som Riksrevisionen lämnar i sin granskningsrapport Statens arbete med att förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken (RiR 2025:11). Riksrevisionen konstaterar att regeringens satsningar kan lägga en

bra grund för att förbättra cykeltrafikens förutsättningar genom utveckling av kunskapsunderlag, uppföljning och målstyrning. Riksrevisionen anser dock att de statliga insatserna i form av reglering, infrastruktur och övrig styrning inte i tillräcklig grad har bidragit till ökad och mer trafiksäker cykling. Riksrevisionen lämnar flera rekommendationer till bl.a. regeringen.

Regeringen instämmer delvis i Riksrevisionens iakttagelser. Regeringen anser att principen om samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande vid prioriteringen av åtgärder i transportinfrastrukturen tillsammans med övriga delar av de transportpolitiska målen.

I och med skrivelsen anser regeringen att Riksrevisionens rapport är slutbehandlad.

Utskottets överväganden

Mål för cykling

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om mål för cykling. Utskottet påminner om att det inom transportområdet redan finns ett antal olika mål som styr de cykelpolitiska insatserna. En av preciseringarna av transportpolitikens funktionsmål och ett etappmål i miljömålssystemet handlar om cykling, och numera finns det även en europeisk förklaring om cykling. Utskottet anser att det för närvarande inte finns anledning att ta något initiativ i fråga om mål för cykling.

Jämför reservation 1 (S, V, C, MP).

Skrivelsen

Riksrevisionens granskning

Riksrevisionen har granskat statens arbete med att förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken. Resultatet av granskningen redovisas i granskningsrapporten Statens arbete med att förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken (RiR 2025:11). Riksrevisionen konstaterar att regeringen har utrett frågan om ett nationellt mål specifikt för cykling två gånger, men den har trots detta inte beslutat om ett nationellt cykelmål. Trafikanalys har föreslagit ett nationellt mål om ökad cykling som framhåller att cyklingen ska bidra till andra målsättningar såsom förbättring av folkhälsa, miljö, tillgänglighet och sysselsättning. Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) har anfört att målsättningen borde vara att fördubbla cyklingen i Sverige till 2035 till motsvarande 3 procent av persontransportarbetet utan att gång- eller kollektivtrafiken minskar (se vidare nedan).

Regeringens bedömning och åtgärder

I skrivelsen påminner regeringen om att riksdagen 1998 beslutade om transportpolitikens övergripande mål, som är att en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning ska säkerställas för medborgarna och näringslivet i hela landet (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266). Därutöver beslutade riksdagen 2009 om ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa som sinsemellan är jämbördiga (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257). 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. Vidare innebär funktionsmålet att transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Hänsynsmålet, som reviderades av riksdagen 2012 (prop. 2012/13:1 utg.omr. 22, bet. 2012/13:TU1, rskr. 2012/13:118), 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.

Vidare anger regeringen att det inom det transportpolitiska miljömålsystemet finns ett etappmål som regeringen har beslutat om och som innebär att andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent 2025. I budgetpropositionen för 2026 konstaterar regeringen att etappmålet har uppnåtts (prop. 2025/26:1 utg. omr. 20).

Dessutom har regeringen genom nationella mål pekat ut riktningen för kommunernas stadsutveckling (skr. 2024/25:96). I den skrivelsen konstaterar regeringen bl.a. att stadsmiljöns utformning kan bidra till effektiva transporter inklusive möjlighet att transportera sig gående eller med cykel.

Motionerna

Följdmotioner

I kommittémotion 2025/26:3850 yrkande 3 menar Aylin Nouri m.fl. (S) att det bör antas ett ambitiöst nationellt mål för ökad cykling. Motionärerna konstaterar att det i dag saknas ett mål för ökad cykling och påminner om att bl.a. Cykelcentrum vid VTI har föreslagit att målet ska vara att fördubbla cyklingens andel i Sverige fram till 2035 till motsvarande 3 procent av persontransportarbetet utan att gång- eller kollektivtrafiken minskar.

I kommittémotion 2025/26:3855 yrkande 2 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att man bör anta ett nationellt, kvantifierat mål för ökad cykling i enlighet med VTI:s förslag. För att cyklingen ska kunna prioriteras och bidra till de transportpolitiska målen krävs det enligt motionärerna en tydlig nationell styrning med ett nationellt, kvantifierat mål om att fördubbla cyklingen till 2035.

Motioner från allmänna motionstiden 2025/26

I kommittémotion 2025/26:3653 yrkande 27 anför Aylin Nouri m.fl. (S) att det bör antas ett ambitiöst nationellt mål för ökad cykling. Motionärerna menar att ett sådant mål behövs för att öka cyklingen på nationell nivå, i linje med de utredningar som redan har genomförts.

I kommittémotion 2025/26:328 yrkande 2 anför Malin Östh m.fl. (V) att regeringen bör anta ett ambitiöst nationellt mål om ökad cykling för att höja cyklingens status. Motionärerna anser att regeringen bör ta till vara de förslag till mål för ökad cykling som VTI lämnade 2022 och sätta fart mot ett mer hållbart, hälsosamt och cykelvänligt Sverige.

I kommittémotion 2025/26:3728 yrkande 44 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att det bör antas ett nationellt cykelmål. Motionärerna vill sätta upp mål för att styra arbetet inom cykelpolitiken effektivare och menar att det rimligen rör sig om ett tidssatt och kvantifierat cykelandelsmål.

I kommittémotion 2025/26:3276 yrkande 1 anför Linus Lakso m.fl. (MP) att det bör införas ett fördubblingsmål för cyklande till 2035. Motionärerna betonar att cykling är en central pusselbit i arbetet med att få till stånd ett hållbart transportsystem och påminner om att det redan finns ett förslag om ökad cykling till 2035 som innebär en fördubbling av cyklingen från i dag.

Bakgrund

Tidigare förslag till mål för ökad cykling

I april 2017 fick Trafikanalys ett uppdrag i vilket det bl.a. ingick att formulera möjliga målsättningar för ökad cykling på nationell nivå, att analysera för- och nackdelar med att sätta mål för ökad cykling samt att redogöra för vilka konsekvenserna skulle bli om de mätmetoder, främjandeåtgärder och mål som Trafikanalys rekommenderar fastställs. I januari 2018 presenterade Trafikanalys sitt svar på uppdraget där myndigheten bl.a. pekar på att en ökad och säker cykling kan bidra till många viktiga samhällsmål som bl.a. folkhälsa, miljö, tillgänglighet och sysselsättning samt att det på regional och kommunal nivå förekommer målsättningar som knyter an till alla de nationella mål som cykling har potential att bidra till (rapport 2018:1).

I oktober 2021 fick VTI, där Cykelcentrum ingår, i uppdrag att ta fram förslag till mål för en 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 kommunerna och civilsamhället (VTI-rapport 1125). I rapporten konstateras att det inte finns något definierat nationellt mål för ökad cykling i Sverige. I rapporten föreslås som övergripande mål att cyklingen i hela Sverige ska öka så att tillgängligheten förbättras, folkhälsan stärks och klimat- och miljöpåverkan minskar. Vidare föreslås två etappmål: 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 samt att cykelresornas andel av det totala persontransportarbetet i Sverige ska öka till 3 procent till 2035 utan att gång- eller kollektivtrafiken minskar. Dessutom föreslås två delmål: 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 samt 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. Vidare lämnas förslag till sju indikatorer med tillhörande mått som kan kopplas till de föreslagna målen och som kan följas upp. I juli 2022 skickades rapporten på remiss med sista svarsdag i november 2022. Enligt uppgift från Regeringskansliet är

ärendet med VTI:s förslag till mål för ökad andel cykling lagt till handlingarna utan ytterligare åtgärd.

År 2020 fick Kommittén för främjande av ökad fysisk aktivitet i uppdrag att kraftsamla och lämna förslag som kan leda till ökad fysisk aktivitet och minskat stillasittande. I slutbetänkandet Varje rörelse räknas – hur skapar vi ett samhälle som främjar fysisk aktivitet? (SOU 2023:29) föreslås ett stärkt system för att leda, samla, driva, följa och stödja arbetet med att främja fysisk aktivitet på nationell, regional och lokal nivå. Inom området Stärkta förutsättningar för aktiva transporter föreslår kommittén bl.a. en översyn av de transportpolitiska målen med stärkt fokus på hälsa. I en sådan översyn bör nationella cykelmål inkluderas och kompletterande mål för övriga aktiva transporter övervägas.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om mål för cykling behandlades senast i utskottets betänkande 2024/25:TU10 Cykelfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet påminde om att det redan finns flera mål inom transportområdet och konstaterade att en av preciseringarna av funktionsmålet och ett etappmål i miljömålssystemet handlar om cykling samt att det numera även finns en europeisk förklaring om cykling. Utskottet konstaterade att det därmed inte fanns anledning att ta något initiativ i frågan.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar inledningsvis att väl utformade mål kan bidra till att styra utvecklingen i en positiv riktning. Utskottet vill liksom tidigare år särskilt framhålla att det är viktigt att resultaten av de insatser som görs följs upp och utvärderas i förhållande till målen.

När det gäller motionsförslagen om att ta fram mål för ökad cykling vill utskottet påminna om att det inom transportområdet redan finns ett antal olika mål. Riksdagen har beslutat om det övergripande transportpolitiska målet, liksom om ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa. Utskottet påminner även om att en av preciseringarna av transportpolitikens funktionsmål är att förutsättningarna för att välja gång-, cykel- och kollektivtrafik ska förbättras. Vidare vill utskottet lyfta fram målen inom miljömålssystemet. Utskottet konstaterar att det finns ett etappmål 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. Regeringen har konstaterat att detta etappmål har uppnåtts, vilket utskottet välkomnar. 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. Utskottet vill även framhålla att regeringen har pekat ut riktningen för kommunernas stadsutveckling och välkomnar att

möjligheten att transportera sig med cykel finns med där. Slutligen kan utskottet konstatera att det numera även finns en europeisk förklaring om cykling som anger ett antal olika principer med vidhängande åtaganden för att öka cyklingen, bl.a. att utveckla och stärka cykelpolitiken. Sammanfattningsvis konstaterar utskottet att det redan finns flera mål som styr de cykelpolitiska insatserna.

Mot denna bakgrund anser utskottet att det för närvarande inte finns anledning att ta något initiativ i frågan om mål för cykling och avstyrker därmed motionerna 2025/26:328 (V) yrkande 2, 2025/26:3276 (MP) yrkande 1, 2025/26:3653 (S) yrkande 27, 2025/26:3728 (C) yrkande 44, 2025/26:3850 (S) yrkande 3 och 2025/26:3855 (C) yrkande 2.

Statlig styrning och uppföljning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om statlig styrning och uppföljning. Enligt utskottets bedömning finns det en tydlig och effektiv styrning av statens cykelpolitiska insatser som väl fyller sitt syfte. Utskottet påminner om att arbetet utgår från lagar, mål och den statsbudget som riksdagen har beslutat om och konstaterar att regeringen styr sina myndigheter genom bl.a. förordningar, regeringsbeslut och resultatuppföljningar. Utskottet anser att Trafikverkets uppgifter är tydliga och välkomnar att det finns indikatorer för att följa trafiksäkerhetsutvecklingen för bl.a. cykeltrafiken. Utskottet anser att det för närvarande inte finns anledning att ta något initiativ i fråga om statlig styrning och uppföljning.

Jämför reservation 2 (S), 3 (V), 4 (C) och 5 (MP).

Skrivelsen

Riksrevisionens granskning

Riksrevisionen har i sin rapport om statens arbete med att förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken (RiR 2025:11) konstaterat att när det gäller den statliga styrningen av cykelpolitiken mer allmänt har regeringen vidtagit flera styråtgärder med bäring på cykling, både med anledning av riksdagens tillkännagivanden och intentioner och i linje med de transportpolitiska målen. Det rör sig främst om kunskapshöjande och samordnande åtgärder för att främja cykling, och regeringen har därigenom tillgång till ett bredare underlag både för uppföljning av myndigheternas arbete och för utvecklingen mot en ökad och säkrare cykling. Vidare konstaterar Riksrevisionen att regeländringar som verktyg för att främja ökad cykeltrafik var föremål för olika utredningar under perioden 2014–2024. Regeringen har gett både Transportstyrelsen och Trafikverket i uppdrag att utreda regelfrågor som rör cykling, vilka tas upp

senare i detta betänkande. Utredningarna har syftat till att främja cykeltrafiken och omfattat flera möjliga regeländringar. Riksrevisionen konstaterar att utredningarna dock inte har medfört några betydande förändringar av regelverket. Därutöver har Trafikverket haft bl.a. ett uppdrag att främja planering av åtgärder för att fler ska välja cykel som transportmedel. När det gäller den ekonomiska styrningen anger Riksrevisionen att regeringens anslag till cykelåtgärder under den period som har granskats har bestått av cykelpotten i den nationella planen för transportinfrastruktur, finansiering via stadsmiljöavtalen samt extra satsningar vid ett par tillfällen. Vidare har regeringen under den granskade perioden gett flera uppdrag åt ansvariga myndigheter i syfte att främja cykling. När det gäller forskning, utveckling och uppföljning har regeringen initierat och genomfört ett antal kunskapshöjande och samordnande styrinsatser om cykling.

Dessutom har Riksrevisionen i sin rapport konstaterat att företrädare för Regeringskansliet framhåller att den nationella cykelstrategin inte är ett formellt styrdokument utan ett sätt för regeringen att lyfta cykelfrågan och få andra aktörer att bidra. Riksrevisionen noterar att cykelstrategin inte har uppdaterats och att intresseorganisationer och andra aktörer har lyft frågan om huruvida cykelstrategin är aktuell. Riksrevisionen konstaterar att strategin enligt Regeringskansliet är giltig tills regeringen har beslutat om en ny, uppdaterad eller kompletterad inriktning. Riksrevisionen konstaterar att det går att ifrågasätta hur användbar cykelstrategin är i och med att regeringen inte håller den tillgänglig för allmänheten annat än via Regeringskansliets diarium.

Riksrevisionens iakttagelser

Riksrevisionen konstaterar att regeringen har vidtagit ett flertal åtgärder både för att skapa ett kunskapsunderlag om cyklingens förutsättningar och för att förbättra dessa förutsättningar. Antalet åtgärder som mer direkt kan påverka framkomligheten i cykelinfrastrukturen och leda till bättre trafiksäkerhet har dock varit lågt. Riksrevisionen kan sammantaget konstatera att andelen som cyklar inte ökar och att trafiksäkerheten för cyklister inte har blivit bättre över tid. Inte heller har riksdagens intentioner om en sammanhängande cykelinfrastruktur uppnåtts. Riksrevisionens viktigaste iakttagelser är följande:

- Den nationella cykelstrategin omfattar viktiga områden för cyklingen men få konkreta åtgärder. Strategin har inte uppdaterats sedan 2017 och har i dag en undanskymd roll.
- Regeringen har gett flera utredningsuppdrag om regeländringar för att främja ökad cykeltrafik, men dessa uppdrag har inte lett till några betydande förändringar av regelverket.
- Anslag avsedda för åtgärder i cykelinfrastrukturen har delvis gått till andra typer av åtgärder.
- Kunskapsunderlaget om cykling har förbättrats under senare år till följd av både uppdrag som regeringen har gett myndigheter och olika forsknings- och utvecklingsåtgärder som regeringen har initierat.

Riksrevisionens slutsatser

Riksrevisionen menar att regeringens styrning har bidragit till positiva kunskapshöjande åtgärder, exempelvis inrättandet av ett nationellt cykelråd som vartannat år tar fram ett nationellt cykelbokslut. Riksrevisionen konstaterar dock att det saknas fokus på konkreta åtgärder för att nå målet om ökad och säkrare cykling, liksom för att förverkliga riksdagens intentioner om en sammanhängande cykelinfrastruktur. Riksrevisionen bedömer att statens insatser inte har varit effektiva. De åtgärder som regeringen och myndigheterna har genomfört i form av reglering, infrastruktur och övrig styrning har inte i någon substantiell mening bidragit till ökad och mer trafiksäker cykling. Riksrevisionen konstaterar att de högt ställda målsättningarna hos riksdagen och regeringen därmed inte har motsvarats av åtgärder som tillräckligt påverkar förutsättningarna i verkligheten. Sammantaget medför dagens situation enligt Riksrevisionen en uppenbar risk för att ingen aktör ser ansvaret för cykeltrafikens framkomlighet som sitt eftersom planerings- och finansieringsansvar bollas mellan staten och kommunerna.

Riksrevisionen konstaterar i sin granskning att Trafikverket ansvarar för de statliga vägarna. Riksrevisionen har funnit att det är mycket vanligare med brister i framkomligheten för cykeltrafiken på dessa vägar än på kommunala vägar. När Trafikverket bygger ny infrastruktur saknas det enligt Riksrevisionen dessutom ofta tillräcklig hänsyn till sådana faktorer som gör cykelinfrastruktur attraktiv. Riksrevisionen bedömer att ett viktigt skäl är att Trafikverket har en otydlig roll på cykelområdet. Trafikverket påverkas enligt Riksrevisionen också av att det är oklart hur cykeltrafikens framkomlighet ska vägas mot kostnader och samhällsekonomi. Riksrevisionen bedömer vidare att Trafikverket saknar en helhetsbild över var framkomligheten i cykelinfrastrukturen brister och tillräckliga analysverktyg för att veta vilka åtgärder som är mest effektiva.

Riksrevisionens rekommendation

Riksrevisionens rekommendation till regeringen är att utreda statliga principer eller krav för var en grundläggande framkomlighet för cykeltrafiken ska upprätthållas så att man kan göra tydligare statliga prioriteringar av sammanhållen cykelinfrastruktur samt att tilldela Trafikverket ett ansvar för att upprätthålla sådan framkomlighet inom det statliga väghållaransvaret.

Regeringens bedömning och åtgärder

I skrivelsen anför regeringen att man i regleringsbrevet för budgetåren 2024 och 2025 har gett Trafikverket i uppdrag att stärka samverkan med relevanta aktörer om förutsättningarna för aktiva transporter såsom cykling eller gång och att genom vägledning och exempel stödja motsvarande arbete i regionerna och kommunerna. Syftet är att främja kommunernas och regionernas arbete med aktiva transporter, däribland cykling.

I skrivelsen anför regeringen vidare att den inte håller med om Riksrevisionens rekommendation att låta utreda statliga principer eller krav för specifikt cykeltrafik. Regeringen menar att transportsystemet behöver ses som en helhet där alla trafikslags och transportmedels fördelar kan nyttjas på bästa sätt och komplettera varandra. Regeringen betonar att samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande som prioriteringsgrund.

Motionerna

Följdmotioner

I kommittémotion 2025/26:3850 anför Aylin Nouri m.fl. (S) att regeringen bör ta fram en uppdaterad cykelstrategi med tydlig ansvarsfördelning (yrkande 2). Motionärerna menar att cykelpolitiken i dag saknar en tydlig nationell riktning, och en uppdaterad nationell cykelstrategi bör därför vara långsiktigt finansierad, ha tydliga mål, indikatorer och ansvarsområden, integrera cykling i trafikpolitiken, stadsutvecklingen och klimatpolitiken samt ge Trafikverket ett samordningsansvar på nationell nivå. Vidare menar motionärerna att regeringen bör låta utreda statliga principer eller krav för var en grundläggande framkomlighet för cykeltrafiken ska upprätthållas så att man kan göra tydligare statliga prioriteringar av den sammanhållna cykelinfrastrukturen (yrkande 4). Motionärerna menar bl.a. att det i dag saknas en helhetsbild av åtgärdsbehoven på cykelområdet. Dessutom anför motionärerna att regeringen bör stärka Trafikverkets uppdrag i fråga om planering, samordning och byggande av cykelinfrastruktur av nationell betydelse (yrkande 6). Motionärerna konstaterar att de åtgärder som regeringen och myndigheterna har genomfört i form av infrastruktur, regleringar och övrig styrning inte nämnvärt har bidragit till ökad och mer trafiksäker cykling. Slutligen tar motionärerna upp behovet av att utveckla nationell statistik, indikatorer och uppföljningssystem för cykling (yrkande 14). Motionärerna uppmärksammar att det finns stora brister i statens kunskap om cyklingens omfattning och utveckling, och att regeringen därför måste etablera ett nationellt system för kontinuerlig datainsamling, uppföljning av trafiksäkerhet, drift och kvalitet samt utvärdering av effekterna av statliga cykelsatsningar.

I kommittémotion 2025/26:3856 i denna del anför Malin Östh m.fl. (V) att regeringen bör uppmärksamma och genomföra samtliga av Riksrevisionens rekommendationer i Riksrevisionens rapport om statens arbete med att förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken. Motionärerna konstaterar bl.a. att regeringen inte har följt upp eller uppdaterat den nationella cykelstrategin fast den snart är tio år gammal, att regeringen inte har vidtagit några åtgärder för att genomföra EU:s cykeldeklaration från 2024 och att riksdagens mål om att främja cykeltrafik måste synas tydligare i regeringens styrning av Trafikverket.

I kommittémotion 2025/26:3855 uppmärksammar Ulrika Heie m.fl. (C) behovet av att uppvärdera cykeltrafikens roll i transportplaneringen genom att klassificera cykeln som ett nationellt transportslag (yrkande 3). Motionärerna

anser att cykeln bör klassificeras som ett eget transportslag i stället för att ses som ett bihang till biltrafiken. Vidare anför motionärerna att regeringen bör inrätta ett nationellt cykelråd för att förbättra samordningen mellan myndigheter, regioner, kommuner och civilsamhälle (yrkande 4). Motionärerna menar att ett sådant råd skulle råda bot på stuprörstänkande och säkerställa en helhetssyn, och de menar vidare att rådet bör samla representanter från berörda myndigheter, regioner, kommuner, näringsliv och civilsamhällets organisationer för att skapa samsyn och ge tidiga inspel i planeringsprocesser.

I kommittémotion 2025/26:3857 menar Linus Lakso m.fl. (MP) att den nationella cykelstrategin bör uppdateras (yrkande 1). Motionärerna betonar att strategin från 2017 är den första i sitt slag och konstaterar att frågan har lyfts om huruvida cykelstrategin fortfarande är aktuell, varför den nu behöver uppdateras utifrån Riksrevisionens slutsatser. Vidare pekar motionärerna på att regeringen bör utreda statliga principer för eller krav på var en grundläggande framkomlighet för cykeltrafiken ska upprätthållas (yrkande 2). Motionärerna hänvisar bl.a. till den europeiska cykeldeklarationen, som lyfter fram cykeln som ett viktigt transportslag för bl.a. ökad framkomlighet. I motionen anføres även att regeringen bör tilldela Trafikverket ett ansvar för att upprätthålla en grundläggande framkomlighet för cykeltrafiken inom det statliga väghållaransvaret (yrkande 3).

Motioner från allmänna motionstiden 2025/26

I partimotion 2025/26:3596 yrkande 40 anför Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) att cykeltrafikens roll i transportplaneringen bör uppvärderas genom att cykel klassificeras som ett nationellt transportslag. Motionärerna betonar även att Trafikverket i större utsträckning måste planera för nationella cykelvägar och cykelleder.

I kommittémotion 2025/26:3653 uppmärksammar Aylin Nouri m.fl. (S) behovet av en tydligare och mer effektiv statlig styrning av cykelpolitiken (yrkande 92). För att cyklingen ska kunna utvecklas och bli ett verkligt alternativ krävs en tydligare statlig styrning och att staten tar ett tydligt ledarskap, samordnar myndigheternas arbete och ger långsiktiga spelregler för regioner och kommuner. Vidare betonar motionärerna att det behövs skärpta och uppföljningsbara mål för ökad och trafiksäker cykling (yrkande 93). Motionärerna menar att man även bör se över statliga principer eller krav i fråga om var en grundläggande framkomlighet för cykeltrafiken ska upprätthållas, i syfte att möjliggöra tydligare statliga prioriteringar av en sammanhållen cykelinfrastruktur, samt tilldela Trafikverket ett ansvar för att upprätthålla en sådan framkomlighet inom det statliga väghållaransvaret (yrkande 95). Det finns ett behov av välplanerad infrastruktur för cykling i alla delar av landet.

I kommittémotion 2025/26:328 yrkande 1 anför Malin Östh m.fl. (V) att regeringen bör revidera och aktualisera den nationella cykelstrategin, med tydliga och konkreta åtgärder i linje med den europeiska cykeldeklarationen.

Motionärerna konstaterar att Regeringskansliet uppger att strategin fortfarande gäller men att den varken har följts upp, utvärderats eller uppdaterats sedan 2017.

I kommittémotion 2025/26:3276 yrkande 2 anför Linus Lakso m.fl. (MP) att Sverige bör kraftsamla för att förverkliga intentionerna i den europeiska cykeldeklarationen. Motionärerna uppmärksammar att medlemsländerna genom deklarationen lyfter fram cykeln som ett viktigt transportslag för en hållbar omställning, en bättre folkhälsa och ökad framkomlighet.

Bakgrund och pågående arbete

Den statliga styrningen av cykelpolitiska insatser

Regeringen styr riket. Den statliga styrningen av de cykelpolitiska insatserna utgår från de transportpolitiska mål som riksdagen har beslutat om, liksom riksdagens beslut om statsbudgeten och den relevanta lagstiftningen. De verktyg som regeringen har till sitt förfogande i sin styrning är främst regelstyrning, ekonomisk styrning, myndighetsstyrning samt forskning och utveckling. Vidare finns det en nationell cykelstrategi, vilken beskrivs närmare nedan.

När det gäller myndighetsstyrningen styr regeringen myndigheterna huvudsakligen genom instruktioner och årliga regleringsbrev som specificerar mål, uppdrag och budget. Vidare utser regeringen myndighetschefer och ledamöter i myndighetsstyrelserna, och den kan när som helst under året ge myndigheter ytterligare uppdrag utöver regleringsbrevet.

När det gäller den ekonomiska styrningen avsätts medel för cykelpolitiska insatser på anslagen inom utgiftsområde 22 Kommunikationer. Under senare år har dessa medel bestått av medel inom den nationella planen för transportinfrastruktur, stadsmiljöavtalen samt extra satsningar vid några tillfällen. Enligt budgetlagen (2011:203) ska regeringen lämna en redovisning till riksdagen i budgetpropositionen av de resultat som har uppnåtts i verksamheten i förhållande till de mål som riksdagen har beslutat om. Stadsmiljöavtalen innebar att kommuner och regioner mellan 2015 och 2023 kunde ansöka om stöd från Trafikverket för att främja hållbara stadsmiljöer. Regeringen har beslutat att avveckla stadsmiljöavtalen, men pågående avtal kommer att fortsätta tills de löper ut. Trafikverket har i sitt förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 presenterat en utvärdering av stadsmiljöavtalen.

Cykling och trafikslagen

I Sverige brukar trafikslagen delas in i vägtrafik, spårbunden trafik (bantrafik), luftfart och sjöfart, och ibland särskiljs inre vattenvägar som ett eget trafikslag. En cykel – liksom t.ex. en bil – betraktas som ett fordon inom trafikslaget vägtrafik. Ett annat begrepp som brukar användas är transportslag, som delas in i persontransporter och godstransporter.

Våren 2015 riktade riksdagen ett tillkännagivande till regeringen om att ta fram en nationell cykelstrategi som beaktar vad utskottet bl.a. anfört om att cykeln bör betraktas som ett eget transportsätt (bet. 2014/15:TU5, rskr. 2014/15:123).

Myndigheters och andra aktörers arbete med cykelfrågor

Trafikverket ansvarar enligt förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för bl.a. vägtrafik och för byggande och drift av statliga vägar. Trafikverket ansvarar även för utvecklingen och planeringen av åtgärder i den statliga nationella cykelinfrastruktur som är beslutad i den nationella planen för transportinfrastruktur, dvs. cykelinfrastruktur längs det nationella stamvägnätet som finansieras genom den nationella planen. 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 av cykling. 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 cykelboksutet.

I det senaste förslaget till nationell plan anger Trafikverket att som en grund för prioritering mellan åtgärder har anspråk eller behov uppskattats, och dessa redovisas i en underlagsrapport till förslaget till den nationella planen (2025:114). Trafikverket konstaterar att underlagen för att uppskatta anspråken skiljer sig åt mellan olika åtgärdsområden. När det gäller åtgärder för ökad och säker cykling syftar dessa till att förbättra förutsättningarna att välja cykel som färdmedel samt att öka trafiksäkerheten för cyklisterna längs det nationella stamvägnätet.

Transportstyrelsen har till huvuduppgift att svara för regelgivning, tillståndsprövning 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 det finns regler för vilken utrustning en cykel måste ha samt hur en cykel ska framföras i trafiken.

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). 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 att göra det enklare och säkrare att cykla. I Cykelcentrums uppgifter ingår även att säkra en långsiktig kunskapsuppbyggnad inom cykelområdet, t.ex. genom att etablera doktorandprogram, verka för att kunskapen förmedlas på universitets- och högskoleutbildningar samt anordna utbildningar för de som är verksamma i branschen.

Trafikanalys ger kunskapsunderlag till beslutsfattare inom transportpolitiken, och arbetet bedrivs på uppdrag av regeringen med utgångspunkt i det transportpolitiska målet (se nedan).

Regionerna är regionala planupprättare och ansvarar för planering av cykelvägar längs det statliga vägnätet som inte är statliga nationella vägar. 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.

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.

Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) uppger på sin webbplats att man satsar på att förbättra villkoren för cyklisterna. I flera kommuner och regioner pågår arbete med att ta fram planer, program och strategier för cykel. SKR uppger att man arbetar aktivt med att förbättra förutsättningarna för alla som väljer att cykla så att de kan göra det på ett säkert och smidigt sätt. SKR arrangerar konferenser och seminarier, bevakar cykelfrågor på nationell nivå samt sprider goda exempel och kunskap i form av handböcker, rapporter och skrifter. SKR deltar i samverkan för en gemensam inriktning för säker trafik med cykel och moped, som en del av det gemensamma arbetet Tillsammans för nollvisionen.

Nationella cykelrådet bildades 2007 och är ett forum för samverkan inom det nationella arbetet med ökad och säker cykling. Omvärldsbevakning och erfarenhetsutbyte är viktiga delar i rådets arbete. Vartannat år tar rådet fram ett nationellt cykelbokslut som beskriver cyklandets utveckling på nationell nivå. Cykelbokslutet omfattar statistik, undersökningar och indikatorer som är kopplade till faktorer som påverkar cyklingen. Syftet är att följa upp cyklingen med fokus på ökad och säker cykling. Följande organisationer och myndigheter ingick i rådet 2025: Boverket, Cykelbranschen, Cykelfrämjandet, Finspångs kommun, Folkhälsomyndigheten, Helsingborgs stad, Komexp (Region Uppsala och Region Gävleborg), Naturvårdsverket, Regional kollektivtrafikmyndighet (Region Halland), Svensk Cykling, Svenska Cykelstäder,

SKR, Trafikverket, Transportstyrelsen, Umeå kommun samt VTI och Cykelcentrum. Rådet leds av Trafikverket.

Uppföljning och statistik

Trafikanalys har till huvuduppgift att, med utgångspunkt i de transportpolitiska målen, utvärdera och analysera samt redovisa effekter av föreslagna och genomförda åtgärder inom transportområdet. Vidare ska myndigheten ansvara för att samla in, sammanställa och sprida statistik på transportområdet. Trafikanalys ansvarar för officiell statistik inom transporter och kommunikationer. Myndigheten har tagit fram olika underlag som handlar om cyklar och cykeltrafik. Trafikanalys tar årligen fram Uppföljning av de transportpolitiska målen, och den senaste är från april 2025 (rapport 2025:2). Trafikanalys ska enligt regeringen upphöra den 31 december 2026, och myndighetens samtliga uppgifter ska den 1 januari 2027 inordnas i Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser (Tillväxtanalys).

Vidare kan Trafikverkets analys av trafiksäkerhetsutvecklingen nämnas. Varje år lämnar Trafikverket, i samarbete med VTI och Transportstyrelsen, en rapport som redovisar och analyserar trafiksäkerhetsutvecklingen för vägtrafiken. Den senaste är från april 2025 (rapport 2025:090). Där finns det en indikator, Systematiskt arbete för säker gång- och cykeltrafik, vars syfte är att synliggöra vikten av kommunernas systematiska trafiksäkerhetsarbete, primärt för gående och cyklist, och att stimulera till åtgärder med effekt på etappmålen för omkomna och allvarligt skadade i vägtrafiken. Indikatorn är baserad på en webbenkät till samtliga kommuner om deras systematiska arbete för säker gång- och cykeltrafik och genomfördes första gången 2021. Måttet utgörs av andelen ja-svar på elva frågor i enkäten. År 2023 genomfördes en andra enkät. Utfallet 2023 visade att 14 procent av de svarande kommunerna hade uppnått målet. Detta är något lägre än utfallet 2021, då 15 procent nådde målet. Ingen enkätundersökning genomfördes under 2024. Målet för 2030 är att 70 procent av kommunerna ska uppnå en hög nivå. Trafikverket bedömer att indikatorn inte ligger i linje med nödvändig utveckling.

I förslaget till nationell plan konstaterar Trafikverket att Trafikanalys följer upp fysiskt aktiva resor, och vid uppföljningen för 2024 visade indikatorn en negativ utveckling. Enligt cykelbokslutet för 2023 har det också skett en statistiskt säkerställd minskning av antalet cykelresor sedan 2019. I Nationella cykelrådets cykelbokslut ingår Trafikverkets uppföljning av hur mycket medel som fördelas till cykelinfrastruktur. Uppföljningen inom denna kategori är enligt Riksrevisionen dock inte baserad på faktisk förbrukning utan beräknad utifrån en procentsats av investerade medel i alla vägåtgärder.

Regeringen redovisar årligen till riksdagen vilka resultat som har uppnåtts i förhållande till de mål som riksdagen har beslutat om. I regeringens senaste resultatredovisning uppmärksammas att andelen som använder fysiskt aktiva transporter har minskat över tid (prop. 2025/26:1 utg.omr. 22). I betänkande 2025/26:TU1 konstaterar utskottet att indikatorn för andelen personer som

använder fysiskt aktiva transporter har tagits bort i redovisningen till riksdagen. Utskottet har i flera sammanhang framhållit betydelsen av fysiskt aktiva transporter såsom cykling och understryker i betänkandet betydelsen av att regeringen fortsätter arbetet med att hitta en tillförlitlig metod för årliga jämförelser av antalet personer som använder fysiskt aktiva transporter, i synnerhet eftersom andelen som använder fysiskt aktiva transporter har minskat över tid.

Den nationella cykelstrategin

Våren 2015 riktade riksdagen ett tillkännagivande till regeringen om att ta fram en nationell cykelstrategi som beaktar vad utskottet anfört om bl.a. en sammanhängande cykelinfrastruktur och att cykeln bör betraktas som ett eget transportsätt (bet. 2014/15:TU5, rskr. 2014/15:123). Mot denna bakgrund presenterade den dåvarande regeringen i april 2017 en nationell cykelstrategi (En nationell strategi för ökad och säker cykling – som bidrar till ett hållbart samhälle med hög livskvalitet i hela landet, regeringsbeslut 2017-04-27). I förordet till strategin anges att den nationella cykelstrategin är den första i sitt slag och har som övergripande syfte att främja en ökad och säker cykling. Vidare anges att strategin ger uttryck för regeringens ambitioner inom cykling med inriktning på att hjälpa berörda aktörer att ta sitt ansvar. Strategin ska fungera som en plattform för det fortsatta gemensamma arbetet och ska både följas upp och vidareutvecklas. I förordet anges vidare att det fortsatta arbetet och förverkligandet av strategin utgår från dagens ansvarsfördelning och att det därför är beroende av berörda aktörers vilja och förmåga att bidra. Strategin innehåller beskrivningar av nuläge och utmaningar samt prioriterade insatsområden som är särskilt viktiga i arbetet för ökad och säker cykling. Strategin lyfter fram följande fem insatsområden:

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

I strategin framhålls vikten av att följa upp såväl den fortsatta utvecklingen inom cyklandet som det arbete som genomförs för ökad och säker cykling. Det anges även att man avser att vidta åtgärder som stöttar den rekommenderade riktningen i strategin.

Den europeiska förklaringen om cykling

Europaparlamentets utskott för transport och turism antog i början av februari 2023 en resolution om att utveckla en EU-strategi för cykling. I resolutionen uppmanades EU-kommissionen att utveckla en särskild europeisk cykelstrategi med syftet att fördubbla antalet cyklade kilometer i Europa fram till 2030. I oktober 2023 presenterade kommissionen ett meddelande med förslag

till en europeisk förklaring om cykling (COM(2023) 566 final). Kommissionen föreslog där att en rad principer upprättas för att bidra till att frigöra den fulla potentialen hos cykling i EU. Den europeiska förklaringen om cykling är avsedd att tjäna som en strategisk kompass för relevant EU-politik och nationell politik i framtiden. Kommissionen konstaterar i meddelandet att det trots de många fördelarna med cykling fortfarande är alltför få människor i EU som cyklar och att det är mycket stora skillnader i nivån på cykling mellan medlemsstater, regioner och städer. Detta beror enligt kommissionen särskilt på otillräcklig infrastruktur och därav följande säkerhetsproblem, liksom skillnader i kulturell inställning till cykling och en bristande medvetenhet. För att kunna utnyttja cyklingens potential så att den effektivt kan bidra till att uppnå EU:s mål för rörlighet, klimat, miljö, hälsa och industri samt sociala mål bör cyklingen i EU öka avsevärt. Detta kräver att myndigheterna på lokal, regional och nationell nivå samt EU-nivå ytterligare ökar sina insatser för att främja cykling och gör det till ett mer attraktivt och säkert alternativ för människor i alla åldrar och på olika träningsnivåer och för personer som lever med fysiska besvär. Mot denna bakgrund föreslog kommissionen att en rad principer med vidhängande åtaganden fastställs.

Cykelförklaringen bygger på tidigare initiativ från medlemsstaterna och Europaparlamentet och olika inspel från berörda parter. Förklaringens huvudprinciper är inriktade på följande frågor:

1. utveckla och stärka cykelpolitiken
2. främja en inkluderande, överkomlig och hälsofrämjande rörlighet
3. skapa mer och bättre cykelinfrastruktur
4. öka investeringar och skapa gynnsamma villkor för cykling
5. förbättra trafiksäkerheten
6. stödja gröna kvalitativa arbetstillfällen och utvecklingen av en europeisk cykelindustri i världsklass
7. stödja multimodalitet och cykelturism
8. förbättra insamlingen av uppgifter om cykling.

Den 3 april 2024 undertecknade Europaparlamentet, ministerrådet och kommissionen cykelförklaringen (C/2024/2377). I förklaringen erkänns cykling som ett av de mest hållbara, tillgängliga och inkluderande, billiga och hälsosamma transport- och rekreationssätten och dess centrala betydelse för det europeiska samhället och ekonomin. För att uppnå sin fulla potential måste cyklingen enligt förklaringen tas upp på lämpligt sätt i politiken för rörlighet i städer på alla nivåer av styrning och finansiering, transportplanering, medvetandehöjande åtgärder, fördelning av utrymme, säkerhetsbestämmelser och lämplig infrastruktur, inbegripet ett särskilt fokus på personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet. Mer och bättre säker cykelinfrastruktur i hela EU är enligt förklaringen avgörande för att locka fler människor till cykling, i och mellan stads- och landsbygdsområden.

I september 2025 lämnade kommissionen en rapport till rådet och Europaparlamentet om utvecklingen av genomförandet av den europeiska förklaringen om cykling (COM(2025) 566). Lägesrapporten ger en allmän översikt över de åtgärder som har vidtagits inom ramen för cyklingsrelaterade strategier, åtgärder och initiativ på europeisk, nationell, regional och lokal nivå och som bidrar till att genomföra förklaringens principer. Även om det fortfarande är för tidigt att bedöma förklaringens långsiktiga inverkan har kommissionen bedömt att det finns lovande tendenser. Med ytterligare övervakning på EU-nivå, nationell nivå och lokal nivå kommer det fortsatta genomförandet av principerna i förklaringen sannolikt att ge ännu mer positiva resultat i framtiden. Detta kommer enligt kommissionen att möjliggöra en övergång till mobilitet som är mer hållbar, tillgänglig, ekonomiskt överkomlig, säker och hälsosam och som skapar ett stort mervärde för EU och dess ekonomi.

I rapporten konstateras att det finns en utbredd uppskattning av att man har inrättat särskilda plattformar för att utbyta cykelupplevelser och bästa praxis mellan medlemsstaterna. Detta görs genom de nyligen inrättade nationella kontaktpunkterna för cykling och med berörda parter genom Expertgruppen för mobilitet i städer. I rapporten konstateras vidare att framstegen är ojämna när det gäller genomförandet av åtagandena i förklaringen. Genomförandet har kommit längre när det gäller cyklingspolitik, infrastruktur och investeringar. Detta beror enligt kommissionen på deras långsiktiga karaktär, den goda praxis som redan finns i flera medlemsstater och de erfarenheter som har gjorts hittills. De flesta medlemsstater har enligt rapporten redan infört cyklingspolitik och cykelåtgärder, men de övriga uppmanas att göra detsamma. Enligt kommissionen kräver följande områden för förbättring av EU:s cykelinfrastruktur mer uppmärksamhet:

1. infrastruktur för cykellogistik
2. säkra cykelparkeringslösningar
3. laddinfrastruktur i byggnader
4. infrastruktur för att transportera cyklar på tåg
5. övergripande säkerhet för cykelinfrastrukturen.

Förbättrade säkerhetsåtgärder, såsom infrastrukturutformning och bättre efterlevnad, är enligt kommissionen avgörande för att minska dödsolyckorna och skadorna bland cyklister. Dessutom bör cykelinfrastrukturens anpassning till klimatförändringarna också beaktas när cykelinfrastruktur utformas. Att skapa en översikt över åtgärder för att bekämpa cykelstölder i EU skulle vara ett första steg för att fördjupa förståelsen av de aktuella frågorna och bedöma om en gemensam åtgärd som samordnas på EU-nivå skulle ge mervärde. Det skulle enligt kommissionen behövas mer omfattande och systematiska metoder för insamling och övervakning av uppgifter, med strukturerat bidrag från offentliga myndigheter, berörda parter och industrin, för en fortlöpande regelbunden bedömning av framstegen. Slutligen behöver frågor som

inkludering och samarbete med branschen också uppmärksammas ytterligare för att avsevärt påskynda utvecklingen.

När det gäller exempel från Sverige lyfter kommissionen bl.a. fram projektet Bike 2 Green som använder ett system i spelform för att främja cykling i Stockholm. Projektet finansieras genom Europeiska socialfonden plus och utvecklar en patenterad programvara för att övervaka och främja cykelresor. Vidare anför kommissionen att flera städer i EU uppvisar framsteg och ett starkt engagemang för att utveckla, anpassa och stärka cyklingspolitiken och strategierna för cykling. Ett av de exempel som kommissionen nämner är Gävle som har för avsikt att bli en av Sveriges främsta cykelstäder genom att fördubbla antalet cykelresor. Kommissionen konstaterar även att många städer erbjuder en rad exempel på åtgärder som är inriktade på att förbättra cykelnätverket och säkerställa konnektivitet. Ett av de exempel som lyfts fram är Lund, som utmärker sig för att man beaktar konnektivitet mellan städer och landsbygd och har betonat vikten av sömlösa transportförbindelser mellan staden och de omgivande förorts- och landsbygdssamhällena genom att bygga sju s.k. supercykelvägar i och till och från staden (totalt 81 kilometer).

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om att regeringens och myndigheternas arbete med de statliga insatserna för cykling utgår från riksdagens beslut om de transportpolitiska målen, riksdagens beslut om statsbudgeten samt olika relevanta lagar som riksdagen har beslutat om. Vidare vill utskottet påminna om att regeringen styr sina myndigheter genom bl.a. förordningar och regeringsbeslut samt genom att följa upp resultatet av de insatser som myndigheterna gör. Utskottet noterar att Riksrevisionen har konstaterat att regeringen när det gäller den statliga styrningen av cykelpolitiken har vidtagit flera styråtgärder med bäring på cykling, både med anledning av riksdagens tillkännagivanden och intentioner och i linje med de transportpolitiska målen. Regeringen har därigenom tillgång till ett bredare underlag både för utvecklingen mot en ökad och säkrare cykling och för uppföljningen av myndigheternas arbete, vilket utskottet menar är mycket positivt.

När det gäller motionsförslagen om att cykeln bör ses som ett eget trafikslag kan utskottet konstatera att en cykel betraktas som ett fordon inom trafikslaget vägtrafik. Utskottet vill liksom tidigare år framhålla att cykling är ett hållbart och hälsosamt transportsätt som lyfts fram på olika sätt, bl.a. i den nationella infrastrukturplanen och i de olika regionala infrastrukturplanerna.

När det gäller motionsförslagen om principer för en grundläggande framkomlighet för cykeltrafiken och om styrningen av Trafikverkets arbete med bl.a. cykelinfrastruktur vill utskottet peka på att det finns en tydlig och effektiv statlig styrning. Utskottet vill betona att cykling är en del av ett väl fungerande transportsystem och att tillgången till cykelinfrastruktur är en del i en god

grundläggande tillgänglighet. Utskottet anser, liksom regeringen, att transportsystemet ska ses som en helhet där alla trafikslag och transportmedel kan nyttjas på bästa sätt och komplettera varandra och att samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande i arbetet. Utskottet vill vidare framhålla att Trafikverkets uppgifter är tydliga. Trafikverket ansvarar för den långsiktiga infrastrukturplaneringen, och där ingår utveckling och planering av åtgärder i den statliga nationella cykelinfrastruktur som är beslutad i den nationella planen för transportinfrastruktur. I detta ingår bl.a. cykelinfrastruktur längs det nationella stamvägnätet. Utskottet konstaterar att Trafikverket i sitt arbete uppskattar anspråk och behov som en grund för att prioritera mellan olika åtgärder och vill påminna om att Trafikverket även främjar cykling på olika sätt och tar fram kunskapsstöd och planeringsunderlag. Utskottet vill dessutom framhålla att regeringen även har gett Trafikverket i uppdrag att stärka samverkan med relevanta aktörer om förutsättningarna för bl.a. cykling och att stödja arbetet i regioner och kommuner.

När det gäller motionsförslaget om att inrätta ett nationellt cykelråd vill utskottet påminna om att ett sådant bildades redan 2007. Det är ett forum för samverkan inom det nationella arbetet med ökad och säker cykling, och en rad olika myndigheter och organisationer ingår i rådet. När det gäller motionsförslagen om en cykelstrategi vill utskottet peka på att en sådan togs fram 2017 med det övergripande syftet att främja en ökad och säker cykling. Av Riksdagens revisionens granskning framgår bl.a. att strategin ska ses som ett sätt för regeringen att lyfta cykelfrågan och att få andra aktörer att bidra.

När det gäller den europeiska cykelförklaringen kan utskottet konstatera att den anger ett antal olika principer med vidhängande åtaganden för att öka cyklingen, bl.a. att utveckla och stärka cykelpolitiken. I den europeiska förklaringen om cykling framhålls att cykling är ett viktigt transportmedel. Utskottet delar denna syn och välkomnar att kommissionen har tagit fram en rapport om utvecklingen av genomförandet av cykelförklaringen. Kommissionen lyfter där fram några positiva exempel från Sverige och bedömer sammantaget att det finns lovande tendenser. Utskottet kan samtidigt konstatera att förklaringen inte är rättsligt bindande och att den inte påverkar fördelningen av befogenheter mellan EU och dess medlemsstater. Den påverkar heller inte olika administrativa nivåers ansvar och befogenheter inom medlemsstaterna. Utskottet avser att följa den fortsatta utvecklingen av cykelförklaringens genomförande.

När det slutligen gäller motionsförslagen om statistik och uppföljning vill utskottet betona vikten av att resultaten av de statliga insatserna följs upp och utvärderas. Utskottet vill påminna om att det finns en myndighet – för närvarande Trafikanalys – som ska utvärdera och analysera effekter av föreslagna och genomförda åtgärder inom transportområdet samt samla in och sammanställa statistik inom området. I detta ingår frågor om cykling. Utskottet vill i sammanhanget även påminna om att utskottet vid flera tillfällen har betonat vikten av uppföljningsbara mål. Utskottet välkomnar att det sedan flera år finns indikatorer för att följa trafiksäkerhetsutvecklingen för bl.a. cykeltrafik.

Vidare vill utskottet framhålla att Nationella cykelrådet tar fram ett nationellt cykelbokslut vartannat år, vilket gör det möjligt för utskottet att följa utvecklingen inom cykelområdet. Slutligen vill utskottet peka på att regeringen årligen till riksdagen redovisar vilka resultat som har uppnåtts i förhållande till målen. I samband med utskottets årliga uppföljning av regeringens senaste resultatredovisning har utskottet bl.a. framhållit betydelsen av cykling och regeringens arbete med att redovisa utvecklingen.

Enligt utskottets samlade bedömning finns det en tydlig och effektiv styrning av statens cykelpolitiska insatser som väl fyller sitt syfte. Mot denna bakgrund anser utskottet att det för närvarande inte finns anledning att ta något initiativ i frågan om statlig styrning och uppföljning. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2025/26:328 (V) yrkande 1, 2025/26:3276 (MP) yrkande 2, 2025/26:3596 (C) yrkande 40, 2025/26:3653 (S) yrkandena 92, 93 och 95, 2025/26:3850 (S) yrkandena 2, 4, 6 och 14, 2025/26:3855 (C) yrkandena 3 och 4, 2025/26:3856 (V) i denna del och 2025/26:3857 (MP) yrkandena 1–3.

Cykling, hållbarhet och folkhälsa

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om cykling, hållbarhet och folkhälsa. Utskottet påminner om att transportsystemets utformning, funktion och användning ska bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa. Utskottet betonar bl.a. att aktiva transporter främjar folkhälsan, ökar människors mobilitet och har liten miljö- och klimatpåverkan. Vidare konstaterar utskottet att de fysiskt aktiva transportererna dessvärre ligger på en alltför låg nivå och välkomnar därför att det pågår olika insatser för att förbättra villkoren för cyklister. Utskottet anser att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och finner inte anledning att för närvarande ta något initiativ i dessa frågor.

Jämför reservation 6 (S) och 7 (V).

Skrivelsen

Riksrevisionens granskning

Riksrevisionen hänvisar i sin rapport om statens arbete med att förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken (RiR 2025:11) till cyklingens positiva sidor och tar bl.a. upp att cykling är klimat-, miljö- och hälsomässigt effektivt, vilket blir allt viktigare. Riksrevisionen konstaterar i sin granskning att även om cykeltrafiken är överrepresenterad i olycksstatistiken är den också förknippad med betydande positiva hälsoeffekter. I en studie om vilka hälsoeffekter ett byte till

ett fysiskt aktivt färdssätt leder till konstateras att de positiva hälsoeffekterna är nio gånger större än de negativa (inklusive olycksrisker). Riksrevisionen konstaterar att effekten av detta är stor för hela samhället.

Regeringens bedömning och åtgärder

I skrivelsen påminner regeringen om att en del av transportpolitikens övergripande mål är en långsiktigt hållbar transportförsörjning och att det i hänsynsmålet ingår att transportsystemets utformning, funktion och användning bl.a. ska bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö-kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa. För att främja kommuners och regioners arbete med aktiva transporter, däribland cykling, har regeringen i Trafikverkets regleringsbrev för budgetåren 2024 och 2025 gett myndigheten i uppdrag att stärka samverkan med relevanta aktörer om förutsättningarna för aktiva transporter såsom cykling eller gång och att genom vägledningar och exempel stödja motsvarande arbete i regioner och kommuner. Regeringen informerar i skrivelsen om att den i budgetpropositionen för 2026 anför att främjandet av vardagsrörelse stärks och bidrar till en bättre hälsa i befolkningen, vilket bidrar till hänsynsmålet (prop. 2025/26:1 utg.omr. 9).

Motionerna

Följdmotion

I kommittémotion 2025/26:3850 yrkande 1 anför Aylin Nouri m.fl. (S) att ökad och säker cykling kan bidra till att minska resandets miljöpåverkan och trängsel samt bidra till en bättre folkhälsa. Det är viktigt att cykling får bra möjligheter eftersom den är bra för folkhälsan, och samtidigt är cykeln ett miljösmart och resurssnålt transportmedel.

Motioner från allmänna motionstiden 2025/26

I kommittémotion 2025/26:3653 yrkande 26 betonar Aylin Nouri m.fl. (S) att ökad och säker cykling kan bidra till att minska resandets miljöpåverkan och trängseln i tätorter samt bidra till en bättre folkhälsa. Motionärerna betonar att cykeln är ett av de mest miljö- och klimatsmarta färdssätten och att folkhälsoeffekterna av ökad cykling är betydande.

I kommittémotion 2025/26:328 yrkande 12 anför Malin Östh m.fl. (V) att regeringen bör ge Trafikanalys i uppdrag att genomföra en översyn av de transportpolitiska målen med fokus på aktiv transport och ökad folkhälsa. Motionärerna betonar bl.a. att vardagsmotion är en viktig del i att främja en aktiv livsstil och förebygga stillasittande.

Bakgrund och pågående arbete

Cykling och folkhälsa

Fysisk aktivitet bidrar till en ökad fysisk och psykisk hälsa, och förbättrad inlärning, koncentration och sömnkvalitet. Att gå eller cykla till olika målpunkter är enligt Folkhälsomyndigheten en av de viktigaste formerna av fysisk aktivitet (Vår livsmiljös betydelse för en god och jämlik hälsa, 2021). Det folkhälspolitiska ramverket består av ett övergripande, nationellt folkhälspolitiskt mål och åtta målområden. Det övergripande målet är att folkhälspolitiken ska skapa samhälleliga 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.

Av det senaste nationella cykelbokslutet (Trafikverket 2024:120) framgår att fysisk aktivitet bidrar till bättre fysiskt och psykiskt välbefinnande, förebygger ohälsa och kan lindra eller bota många fall av psykisk ohälsa, smärta i rörelseorganen samt välfärdssjukdomar såsom hjärt-kärlsjukdomar, demens och cancer. Även en liten ökning av fysisk aktivitet kan enligt bokslutet ge stora hälsovinster på både kort och lång sikt, både för individen och för samhället i stort. Forskning visar att rörelse varje dag har större betydelse för hälsan och välbefinnandet än man tidigare har trott, och Folkhälsomyndigheten anser därför att gång och cykling är några av de viktigaste formerna av fysisk aktivitet. Även Världshälsoorganisationen (WHO) framhåller aktiva transporter som en effektiv åtgärd för att öka den fysiska aktiviteten och få en bättre folkhälsa. De framhåller också samhälls-ekonomiska vinster med ökade aktiva transporter. Om cykel och gång ersätter motordrivna transportsätt uppnås också positiva hälsoeffekter genom bl.a. minskat buller och bättre luftkvalitet. En minskad andel motordriven trafik skapar också en tryggare och säkrare trafikmiljö. Av cykelbokslutet framgår att det finns olika metoder för att beräkna hälsoeffekter av cykling och gång. Resultaten kan användas som underlag vid prioriteringar av åtgärder i stads- och trafikplaneringen, men också som ett sätt att följa upp utvecklingen av aktiva resor. I den europeiska förklaringen om cykling betonas bl.a. att cykling bidrar till människors fysiska och psykiska hälsa och välbefinnande. Det är en måttlig fysisk aktivitet som minskar hälsorisker och förtida dödsfall i samband med stillasittande livsstilar.

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 risken för hjärt-kärlsjukdomar med ca 20 procent genom att cykla 5 kilometer om dagen. Dessutom ökar kroppens förbränning.

I Trafikanalys Uppföljning av de transportpolitiska målen (rapport 2025:2) konstateras bl.a. att andelen av befolkningen som uppnår rekommenderad fysisk aktivitet är låg och att stillasittandet ökar. Fysiskt aktiva transporter, som gång och cykel, används i liten utsträckning.

WHO publicerade 2025 rapporten *Promoting Walking and Cycling – A Toolkit of Policy Options* som visar hur gång och cykling kan stärkas genom politiska beslut och samhällsplanering. Rapporten ger konkreta förslag till städer och länder som vill minska bilberoendet, förbättra folkhälsan och bidra till klimatomställningen. I rapporten tas över 40 åtgärder upp inom områden som infrastruktur, stadsplanering, trafiksäkerhet, ekonomiska styrmedel och utbildning. WHO betonar att satsningar på aktiv mobilitet inte bara leder till bättre hälsa och renare luft – de kan också minska ojämlikhet och skapa trivsammare stadsmiljöer. Flera internationella exempel visar hur olika städer har lyckats göra gång och cykling till en naturlig del av vardagsresandet. Även svenska städer har på senare år tagit steg i samma riktning, men WHO:s rapport visar att potentialen är mycket större. Rapporten betonar också kopplingen till de globala hållbarhetsmålen, och den är tänkt att fungera som ett stöd i lokalt arbete för mer hållbara och jämlika samhällen.

I VTI:s rapport *Barns skolresor – ett föräldraperspektiv* (pm 2023:1) undersöks föräldrars vanor och inställning till transporter i samband med skolresor. Resultaten visar att majoriteten av barnen har en resa på högst 2 kilometer till skolan och att det vanligaste färdssättet är gång eller cykel. Majoriteten av föräldrar som skjutsar sina barn med bil till skolan har ett avstånd till skolan som överstiger 5 kilometer. Föräldrar som skjutsar barnen till skolan har en mer negativ attityd till att resa aktivt än de som redan reser på detta sätt. Det finns en medvetenhet om att barn som reser aktivt får en bättre hälsa och om att det hjälper dem att koncentrera sig i skolan. Detta gäller oavsett hur de själva låter barnet resa till skolan. För att så många elever som möjligt ska kunna gå eller cykla till skolan krävs det enligt rapporten en ökad medvetenhet om behovet av fysisk aktivitet och om på vilket sätt barnen påverkas av luftföroreningar.

Forskare vid Luleå tekniska universitet och VTI har tillsammans med nationella aktörer inom trafiksäkerhet och hälsa tagit fram en rekommendation om att barn ska gå, cykla eller på annat sätt aktivt ta sig till skolan, hela eller delar av vägen (*Sluta skjutsa – låt ditt barn gå eller cykla till skolan*, 2023-02-20). I rekommendationen slår de fast att det inte är cykling och gång som är hotet mot barns hälsa generellt utan bristen på det. De pekar på att fysisk aktivitet bidrar till att utveckla flera vitala kroppsliga funktioner och organ. Dessutom lär man sig koordination och motorisk kontroll, och det finns även vetenskapligt stöd för att fysisk aktivitet har en positiv påverkan på barns och ungas psykologiska mående.

Vidare kan bl.a. det skolbaserade forskningsprojektet *Aktiva skoltransporter* nämnas. Det är ett projekt som ska främja barns hälsosamma och aktiva skoltransporter med fokus på att barnen går eller cyklar till och från skolan. Projektet har utvecklat ett medskapande skolprojekt som genomförs av

pedagoger och vävs in i skolämnen och skoldagen. Projektet har sedan 2016 drivits och utformats av forskare vid Luleå tekniska universitet. Det har gjorts i nära samarbete med skolor och pedagoger i Luleå och Norrbotten, som dels har genomfört projektet i skolan, dels har bidragit till att utveckla det vidare.

I budgetpropositionen för 2026 (prop. 2025/26:1 utg.omr. 22) anför regeringen att fysiskt aktiva transporter är en viktig del av människors totala fysiska aktivitet och bidrar till en god hälsa i befolkningen. Åtgärder som ökar säker gång och cykling i transportsystemet bedöms generellt ge positiva hälsoeffekter. Andelen som använder fysiskt aktiva transporter har enligt regeringen minskat över tid. Andelen barn som använder fysiskt aktiva transporter mer än en timme per dag var 3 procent under 2023. Andelen vuxna som använde aktiva transportsätt mer än en halvtimme per dag var ungefär 12 procent samma år. Det är en liten ökning jämfört med 2021 och jämförbart med 2022. Sett över en längre tidsperiod har andelen dock minskat för såväl vuxna som barn.

I regleringsbrevet för 2024 fick Trafikverket i uppdrag att samverka med relevanta aktörer om förutsättningar för aktiva transporter, dvs. gång och cykling. Samma uppdrag lämnades även i regleringsbrevet för 2025 och 2026. Trafikverkets roll i samverkansarbetet är att stödja motsvarande arbete i regioner och kommuner genom vägledning och exempel. Bakgrunden till uppdraget är ett förslag från Kommittén för främjande av fysisk aktivitet (SOU 2023:29 Varje rörelse räknas – hur skapar vi ett samhälle som främjar fysisk aktivitet?).

I Trafikverkets Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 (2025:111) betonas att ökade fysiskt aktiva resor genom gång och cykel har en tydlig koppling till de transportpolitiska målen – både till funktionsmålet och till hänsynsmålet. Funktionsmålet handlar om att ge alla en grundläggande tillgänglighet, och i hänsynsmålet uttrycks att transportsystemet ska bidra till ökad hälsa. Det finns enligt Trafikverket en bred samsyn om att ökad gång och cykling har potential att bidra till utvecklingen av ett effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem. Trafikverket konstaterar att många kommuner och organisationer har uttalade ambitioner att öka andelen resande med gång-, cykel- och kollektivtrafik, men trenden pekar nedåt. Trafikverket betonar att förutsättningarna för gång och cykling behöver förbättras för att öka användningen av dessa transportmedel. Inom området aktiva transporter pågår sedan tidigare dialoger i samverkansgrupper och olika forum, både internt och externt. Syftet med uppdraget i regleringsbrevet är att ta hand om potentialen med samverkan för att systematiskt förbättra förutsättningarna för aktiva transporter. Trafikverket konstaterar att förslaget till nationell plan samlat förbättrar förutsättningarna för att gå och cykla, om än i blygsam utsträckning, vilket kan möjliggöra ökad fysisk aktivitet och förbättrad folkhälsa. Detta åstadkoms genom fler gång- och cykelvägar och mer gena och sammanhängande cykelvägnät, fler säkra gång-, cykel- och mopedpassager samt fler cykelvägar som ansluter till bytespunkter för kollektivtrafik. Trafikverket konstaterar samtidigt att det förvisso finns åtgärder i planförslaget som

försämrar förutsättningarna för gång och cykling, men de positiva effekterna bedöms vara större. Dessutom väntas ökade medel till vidmakthållande av väggemöjlighet till en gradvis förbättring av underhållet av gång- och cykelvägar, vilket möjliggör ett ökat aktivt resande.

Kommittén för främjande av fysisk aktivitet konstaterar i betänkandet Varje rörelse räknas – hur skapar vi ett samhälle som främjar fysisk aktivitet? (SOU 2023:29) att utvecklingen av aktiva transporter i Sverige går i en negativ riktning. Kommittén föreslår bl.a. att Trafikverket ges ett långsiktigt uppdrag att leda övergripande samverkan för ett hälsofrämjande transportsystem med fokus på aktiv transport. Utifrån kommitténs förslag gav regeringen i december 2023 två uppdrag till Statens beredning för medicinsk och social utvärdering och Folkhälsomyndigheten som ska bidra till mer och uppdaterad kunskap inom området fysisk aktivitet och som kan leda till bättre förutsättningar för ett större fysiskt och psykiskt välbefinnande i befolkningen. Av det senaste nationella cykelbokslutet framgår det att Trafikverket och Folkhälsomyndigheten inom ramen för olika regeringsuppdrag arbetar tillsammans med andra myndigheter och aktörer, dels för att säkra rätt bakgrundsdata om cykling, dels för att om möjligt beräkna hälsoeffekterna av aktiva resor såsom cykling.

Cykling, hållbarhet och trängsel

I den europeiska förklaringen om cykling framhålls att cykling är ett av de mest hållbara, hälsosamma och effektiva transportsätten, med stor potential att stödja utfasningen av fossila bränslen i stadstransporter och bidra till att uppnå det EU-omfattande målet att minska nettoutsläppen av växthusgaser med minst 55 procent fram till 2030 jämfört med 1990 och klimatneutralitet fram till 2050 i enlighet med den europeiska klimatlagen (förordning 2021/1119). Att ytterligare utveckla cyklingen är enligt förklaringen viktigt för europeiska städer som en del av klimatmålen.

I Regeringens klimathandlingsplan – hela vägen till nettonoll (skr. 2023/24:59) framhålls att aktiva transporter är ett hållbart och hälsosamt sätt att transportera sig. Cykling bidrar även till minskade utsläpp av växthusgaser om det ersätter transporter med fossila drivmedel. Regeringen menar att regionerna och kommunerna har en viktig roll att möjliggöra för personer som vill cykla eller gå till arbetsplatsen, skolan och övrig samhällsservice. Även staten bidrar enligt regeringen till detta arbete, exempelvis genom skattelättnaden för cykelförmån, arbetet i Nationella cykelrådet och fördelningen av stöd till projekt som främjar cykling.

Trafikverket framhåller att gång- och cykeltrafik är en viktig del i ett framtida hållbart transportsystem, som täcker många transportpolitiska mål som fossilfria transporter och minskat buller. Verket 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. Trafikverket anser att ett ökat cyklande är yteffektivt, kan ersätta bilresor på korta sträckor och 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 bidra till en effektivare markanvändning och bättre livsmiljöer. Trafikverket tar även upp att följden av befolkningsstillväxten troligen blir trängsel och konkurrens om gatuutrymmet i storstäderna, och för att minska trängseln bör en överflyttning ske från bil- till cykelresor eftersom cykeltrafik bara tar upp en tiondel av utrymmet jämfört med biltrafik. Trafikverket betonar i sitt inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037 (rapport 2024:003) att kollektivtrafik, gång och cykel ofta är yt-, kostnads- och miljöeffektiva sätt att skapa hög tillgänglighet, i synnerhet i täta stadsmiljöer.

I VTI:s promemoria Cykling – en integrerad del i ett framtida transportsystem som bidrar till en hållbar samhällsutveckling: resultat från enkätstudie och workshop (2023:3) redogörs för olika aspekter där arbetet med att främja cykling kan och bör förbättras och utvecklas mot det gemensamma målet för en hållbar samhällsutveckling. Övergripande visar resultaten på en diskrepans mellan mål och utförande.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om cykling, hållbarhet och folkhälsa behandlades senast i utskottets betänkande 2024/25:TU10 Cykelfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet konstaterade bl.a. att fysiskt aktiva transporter dessvärre ligger på en alltför låg nivå och välkomnade därför att det pågår en rad olika statliga och kommunala insatser för att förbättra villkoren för cyklister. Utskottet konstaterade att de frågor som togs upp i motionerna var väl uppmärksammade och fann inte anledning att ta något initiativ i dessa frågor.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill, liksom tidigare år, betona att aktiva transporter främjar folkhälsan. Cykling är utmärkt vardagsmotion för både barn och vuxna. Utskottet framhåller att fysisk aktivitet påverkar hälsan positivt och bidrar till ett ökat välbefinnande, och cykling är enligt utskottets bedömning ett mycket bra sätt att främja sådan vardaglig aktivitet. Utskottet vill dessutom framhålla att aktiva transporter på ett positivt sätt ökar människors mobilitet. Utskottet vill

även lyfta fram att cykling är en form av resande som har liten miljö- och klimatpåverkan, och en annan positiv effekt är att både cykling och gångtrafik leder till minskad trängsel såväl på vägarna som i kollektivtrafiken och därmed till förbättrade stadsmiljöer. Dessvärre kan utskottet konstatera att omfattningen av cykling och andra fysiskt aktiva transporter ligger på en alltför låg nivå i dag. Mot den bakgrunden välkomnar utskottet att det pågår en rad olika statliga och kommunala insatser för att förbättra villkoren för cyklisterna. Utskottet välkomnar särskilt att regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att stärka samverkan med relevanta aktörer om förutsättningarna för aktiva transporter som t.ex. cykling och att stödja motsvarande arbete i regioner och kommuner. Ett stärkt främjande av vardagsrörelse bidrar till en bättre hälsa i befolkningen, vilket i sin tur bidrar till att uppnå bl.a. transportpolitikens hänsynsmål.

När det gäller motionsförslaget om en översyn av de transportpolitiska målen med fokus på aktiva transporter och förbättrad folkhälsa vill utskottet påminna om att en del av de transportpolitiska målen är att transportsystemets utformning, funktion och användning ska bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa. Utskottet ser för närvarande inte att det finns anledning att göra en översyn av målen utifrån de aspekter som motionärerna tar upp.

Utskottet vill i sammanhanget även påminna om att arbetet med att ta fram en ny plan för Sveriges transportinfrastruktur pågår. Utskottet kan konstatera att Trafikverket i inriktningsunderlaget för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037 har lyft fram att gång och cykel är yt-, kostnads- och miljöeffektiva sätt att skapa hög tillgänglighet, i synnerhet i täta stadsmiljöer. I Trafikverkets förslag till nationell plan konstateras att ökade fysiskt aktiva resor har en tydlig koppling till de transportpolitiska målen och att förslaget till nationell plan samlat förbättrar förutsättningarna för att gå och cykla, vilket kan möjliggöra ökad fysisk aktivitet och förbättrad folkhälsa.

Utskottet anser sammanfattningsvis att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och finner inte anledning att för närvarande ta något initiativ i dessa frågor. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2025/26:328 (V) yrkande 12, 2025/26:3653 (S) yrkande 26 och 2025/26:3850 (S) yrkande 1.

Infrastruktur för cykling

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om infrastruktur för cykling. Utskottet konstaterar att insatser för en ökad och säker cykling 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 uppmärksammar att trimnings- och miljöåtgärder bidrar till att förbättra förutsättningarna för att cykla och delar regeringens bedömning att en cykelanpassad infrastruktur i hög grad är en kommunal och regional fråga. Utskottet framhåller betydelsen av snabba cykelstråk och menar att en förbättrad cykelinfrastruktur bör leda till att fler väljer att cykla. Vidare framhåller utskottet att det är viktigt att beakta de oskyddade trafikanterna både när nya vägar byggs och när gamla vägar byggs om. Utskottet konstaterar att de frågeställningar som tas upp i motionsyrkandena är väl beaktade och finner inte anledning att ta något initiativ i dessa frågor.

Jämför reservation 8 (S), 9 (V), 10 (C) och 11 (MP).

Skrivelsen

Riksrevisionens granskning

Riksrevisionens iakttagelser

Riksrevisionen konstaterar i sin granskning att det saknas ett tydligt övergripande underlag för att bedöma behovet av investeringar i cykelinfrastrukturen, och det är därför inte möjligt att bedöma om behoven av cykelinfrastruktur tillgodoses på samma sätt som för andra transportsätt. Flera faktorer tyder enligt Riksrevisionen dock på att cykelåtgärder är lågt prioriterade. Riksrevisionens viktigaste iakttagelser är följande:

- Cykelinfrastrukturen finns huvudsakligen på de sträckor som har hög cykelpotential, men granskningen visar också att det finns betydande brister i alla städer utom de tre storstadsområdena. På de sträckor där det saknas en trafiksäker väg är staten tydligt överrepresenterad när det gäller ansvaret för de bristfälliga delsträckorna. Granskningen pekar också på samordningsproblem mellan olika väghållare samt på en stor variation mellan olika delar av landet. Riksrevisionens genomgång av Trafikverkets åtgärdsvalsstudier visar att Trafikverket själva i en majoritet av dessa identifierar brister i cykelinfrastrukturen, och hälften innehåller förslag om mer betydande åtgärder, exempelvis en ny cykelbana.
- Andelen cykelåtgärder som i planeringsprocessen når Trafikverkets samlade effektbedömningar är betydligt lägre. Ingen av de samlade effektbedömningarna har heller ett tillräckligt dataunderlag för att lönsamheten

ska kunna bedömas. Trafikverket saknar enligt Riksrevisionen samhälls-ekonomiska analysverktyg för cykelåtgärder.

- Cykelåtgärder har inte varit prioriterade i uppdraget till Trafikverket att genomföra åtgärdsplaneringen. Namngivna, större cykelåtgärder har inte heller ingått i valet av åtgärder i planerna för vare sig 2018–2029 eller 2022–2033. Riksrevisionen konstaterar att regeringen inte har valt att understryka behovet av cykelåtgärder i uppdraget till regionerna när det gäller att välja åtgärder i länsplanerna. Riksrevisionen pekar på att regeringen över tid har minskat länsplanernas relativa storlek, vilket successivt försämrar möjligheterna till cykelåtgärder eftersom regionerna i länsplanerna har lagt en betydande andel av den totala ramen på sådana. Å andra sidan har regeringen enligt Riksrevisionen gjort flera andra typer av prioriteringar av cykelåtgärder i den nationella planen i form av t.ex. ökning av cykelpotten och stadsmiljöavtal.
- Den sammantagna bilden är att ungefär 1 procent av den nationella planen har prioriterats till cykelåtgärder. De brister som Riksrevisionen har påträffat i kombination med att många cykelåtgärder rekommenderas i Trafikverkets åtgärdsvalsstudier indikerar att det finns betydande behov.
- Staten prioriterar inte cykelåtgärder i genomförandefasen. Trafikverket ansvarar för att genomföra de statliga åtgärderna i den nationella planen och länsplanerna men har under de senaste åren inte lyckats göra detta i den planerade takten. Endast ungefär hälften av de avsatta medlen för cykelåtgärderna i cykelpotten och länsplanerna har enligt Riksrevisionen använts.

Riksrevisionen konstaterar att kvaliteten i den cykelinfrastruktur som Trafikverket bygger varierar kraftigt. Det finns enligt Riksrevisionen brister i flera nyligen genomförda åtgärder som leder till negativa konsekvenser för cykeltrafikens framkomlighet. När det gäller underhållet konstaterar Riksrevisionen att det sannolikt går att prioritera detta på ett mer effektivt sätt. Riksrevisionens centrala iakttagelser är följande:

- Trafikverkets interna riktlinjer begränsar i vilka sammanhang cykelinfrastruktur byggs ut. Riksrevisionen konstaterar att en riktlinje även begränsar hur Trafikverket ser på sitt ansvar för att bygga cykelinfrastruktur inom tätorter.
- Konsekvensen kan bli att ett statligt initierat vägprojekt medför att ansvaret för att finansiera ett logiskt sammanhängande cykelvägnät läggs på kommuner som inte nödvändigtvis har medel att genomföra åtgärder i cykelinfrastrukturen. Det innebär enligt Riksrevisionen en uppenbar risk för att systemperspektivet, med sammanhållna och i övrigt tillräckligt kvalitativa cykelstråk, försvinner.
- Trafikverket bygger mycket ny cykelinfrastruktur som en del i större åtgärder för motorfordon. Den övergripande kvaliteten i den nya cykelinfrastrukturen är enligt Riksrevisionen inte nödvändigtvis en förbättring i förhållande till utgångsläget. Även om cykelinfrastrukturen

delvis håller tekniskt hög standard brister den i framkomlighet, främst när det gäller genhet, direkthet och sammanhang med övrig cykelinfrastruktur. I de fall Trafikverket hänvisar cykeltrafiken till ett alternativt vägnät kan det enligt Riksrevisionen innebära långa omvägar på grusunderlag som gör att cykling inte blir ett effektivt alternativ till andra färdmedel. Riksrevisionen ser också effektivitetsbrister i åtgärder där Trafikverket satsar på högkvalitativ cykelinfrastruktur men låter kvarvarande delsträckor av lågkvalitativ cykelinfrastruktur utgöra flaskhalsar som begränsar användningen.

- Eftersom en stor del av olyckorna bland cyklister beror på brister i infrastrukturens utformning och underhåll borde underhållsåtgärder vara högt prioriterade. Riksrevisionen konstaterar att det löpande basunderhållet i hög grad utförs på samma sätt på olika cykelvägar. Riksrevisionen konstaterar därför att det finns en risk för att underhållet inte anpassas tillräckligt efter hur prioriterade olika sträckor är.

Riksrevisionens slutsatser

Riksrevisionen menar att cykelinfrastrukturen ofta kännetecknas av bristande framkomlighet, och på många platser hänger den inte ihop i ett logiskt, sammanhängande och överblickbart system. På många sträckor mellan och inom tätorter i Sverige saknas därför ett tillräckligt trafiksäkert alternativ för cyklister, även inom avstånd där cykeln är ett konkurrenskraftigt färdmedel. Riksrevisionen konstaterar att brister som hindrar cyklister från att ta sig fram på ett trafiksäkert sätt är avsevärt vanligare på statliga vägar än på kommunala vägar. Inom tätorter saknas dessutom cykelvägar längs statliga vägar som är tungt trafikerade och har hög tillåten hastighet betydligt oftare än på motsvarande kommunala vägar. Riksrevisionen menar att staten därför har ett betydande ansvar för de framkomlighetsbrister för cykeltrafiken som återstår i vägnätet. Riksrevisionen bedömer att detta åtminstone delvis är ett resultat av ett antal hinder inom den statliga verksamheten som gör att planeringen av cykelinfrastruktur blir mer ineffektiv och komplex än nödvändigt.

Riksrevisionen hänvisar till att riksdagen har uttryckt en vilja att cykelinfrastrukturen ska vara sammanhängande och hålla en så enhetlig standard som möjligt men konstaterar att staten är överrepresenterad som väghållare när det gäller vägsträckor som begränsar cykeltrafikens framkomlighet, både mellan och inom tätorter. Riksrevisionen bedömer att tillräckligt tydliga kravställningar i fråga om framkomlighet saknas både i styrningen av Trafikverket och inom Trafikverket. Trafikverkets interna riktlinjer utgår från att lösningarna för cykeltrafikens framkomlighet främst bedöms i enskilda infrastrukturprojekt snarare än utifrån någon mer övergripande plan för hur och var cykeltrafikens framkomlighet ska öka. Riksrevisionen menar att Trafikverket inte tar ett helhetsansvar för cykeltrafikens framkomlighet ens i de vägåtgärder som myndigheten själv inleder. Det finns flera exempel på vägåtgärder där Trafikverket förbättrar framkomligheten för motorfordonstrafiken samtidigt som framkomligheten för cykeltrafiken påverkas negativt eller t.o.m. upphör.

Riksrevisionen bedömer att det finns en grundläggande målkonflikt mellan å ena sidan målsättningar om cykeltrafikens framkomlighet och trafiksäkerhet och å andra sidan målsättningar om samhällsekonomisk lönsamhet och kostnadseffektivitet. Det påverkar särskilt Trafikverket, som ansvarar för många vägsträckor där antalet cyklisterna som kan förväntas trafikera infrastrukturen kanske inte är så stort. Kostnaderna för cykelinfrastruktur kan då vara höga i förhållande till vad som kan motiveras på samhällsekonomisk grund. Detta måste enligt Riksrevisionen dock ställas mot att det samtidigt finns flera målsättningar och tydliga ambitioner om ökad och mer trafiksäker cykling, liksom det transportpolitiska delmålet om att alla ska ha en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet. Riksrevisionen bedömer att detta är en grundläggande målkonflikt som inte är tydligt utredd.

Riksrevisionen bedömer vidare att Trafikverket saknar den helhetsbild som krävs för att kunna genomföra de mest effektiva åtgärderna för cykeltrafiken i transportsystemet. Ett skäl till detta är att de indikatorer som Trafikverket i dag använder för att följa upp hur cykelinfrastrukturen utvecklas inte är tillräckligt träffsäkra för att ge insyn i hur läget för cykeltrafiken utvecklas i termer av framkomlighet. Riksrevisionen bedömer också att Trafikverket med hjälp av de datakällor som man redan förfogar över bör kunna utveckla sin helhetsbild av cykeltrafikens framkomlighet och använda denna i sin planering. Ett annat skäl till att den nödvändiga helhetsbilden saknas är att Trafikverket i låg grad har räknat på de samhällsekonomiska effekterna av cykelåtgärder. Riksrevisionen bedömer att ett bidragande skäl till detta är att Trafikverket saknar ett samhällsekonomiskt beräkningsverktyg för cykelåtgärder. Det finns ett behov av att ta fram ett beräkningsverktyg som ger tillförlitliga resultat. Framtagandet av ett sådant verktyg behöver baseras på ett förarbete där Trafikverket skaffar fördjupad kunskap om hur de samhällsekonomiska effekterna av cykling kan beräknas.

Riksrevisionen menar att granskningen visar att den hittillsvarande styrningen inte får genomslag på konkreta åtgärder i infrastrukturen. Regeringen har trots detta inte justerat sin styrning, t.ex. genom att förtydliga direktiven till Trafikverket. Riksrevisionen menar att det faktum att cyklingens roll har tydliggjorts av riksdagen på den övergripande målnivån och av regeringen i bl.a. cykelstrategin inte har fått ett tydligt genomslag i den nationella planeringen av ny infrastruktur. Regeringen har initierat satsningar på bl.a. en ökad cykelpott i den senaste omgången för den nationella planen, dvs. 2022–2033, men har varken i uppdrag om åtgärdsplanering eller val av namngivna åtgärder satt fokus på eller prioriterat cykelåtgärder. I planen för 2018–2029 fanns ett medskick i uppdraget om åtgärdsplanering till Trafikverket, men ingen namngiven cykelåtgärd kom med i planen. Regeringen har heller inte i uppdraget till regionerna avseende val av åtgärder i länsplanerna uttryckt den statliga ambitionen om förbättrade förutsättningar för cykeltrafiken, och har över tid minskat länsplanernas storlek. Riksrevisionen bedömer att det avspeglar låga ambitioner för cykeltrafiken i arbetet med de nationella planerna. Riksrevisionen bedömer vidare att det är ett ännu större problem att

staten inte följer de prioriteringar som har gjorts i den nationella planen eller i länsplanerna. En aviserad satsning på samfinansiering av cykelåtgärder i länsplanerna 2022–2033 har inte kommit till avsedd användning, och endast ungefär hälften av cykelpottens medel användes som tänkt under 2018–2023. De medel som inte användes fördelades enligt Riksrevisionen i stället på andra ändamål inom anslaget för trimningsåtgärder. Även för de åtgärder som regionerna har prioriterat i länsplanerna finns problemet att medlen inte kommer till användning. Riksrevisionen uppger att Trafikverket använde endast knappt hälften av de medel som regionerna valde att lägga på cykelåtgärder på statliga vägar under perioden 2022–2025.

Riksrevisionen konstaterar dessutom att Transportstyrelsen, som har ansvaret för trafikregleringar, förordar utbyggd infrastruktur som det primära sättet att nå ökad cykling, medan Trafikverket, som har ansvaret för infrastrukturen, menar att fler tillåtna typer av trafikregleringar skulle förbättra tillgängligheten för cykeltrafiken till försumbara kostnader.

Riksrevisionen bedömer att det finns en betydande förbättringspotential i de cykelåtgärder som Trafikverket genomför om man i högre grad utgår från ett bredare perspektiv på kvalitet. Trafikverket krävställer teknisk kvalitet såsom cykelvägens bredd på ett tillräckligt sätt, men tar ofta inte tillräcklig hänsyn till sammankopplingen av större stråk och hur gen cykelinfrastrukturen är.

Riksrevisionen pekar vidare på att Trafikverket ger uttryck för relativt höga ambitioner för cykelinfrastrukturens kvalitet i centrala men icke-bindande handböcker och vägledningar om cykelåtgärder. Riksrevisionens granskning pekar dock på att dessa ambitioner inte nås tillräckligt ofta. Riksrevisionen har under granskningen fått indikationer på att cykelinfrastrukturen ofta prioriteras ned eller bort av ekonomiska skäl. Vidare kan kunskapen om vad som utgör tillräckligt kvalitativ cykelinfrastruktur vara låg i vissa delar av myndigheten, och många medarbetare ser det inte som lika attraktivt att arbeta med cykelåtgärder.

Slutligen bedömer Riksrevisionen att det statliga underhållet av cykelinfrastrukturen sannolikt är ett viktigt åtgärdsområde för att uppnå kortsiktiga förändringar av t.ex. antalet skadade i trafiken. Det finns potential att i högre grad anpassa underhållet till den lokala trafikeringen på platsen, så att resurserna styrs till de mest trafikerade cykelstråken på ett effektivt sätt.

Riksrevisionens rekommendationer

Riksrevisionens rekommendation till regeringen är att utreda statliga principer eller krav för var en grundläggande framkomlighet för cykeltrafiken ska upprätthållas så att tydligare statliga prioriteringar av sammanhållen cykelinfrastruktur kan göras och att tilldela Trafikverket ett ansvar för att upprätthålla sådan framkomlighet inom det statliga väghållaransvaret.

Riksrevisionens rekommendation till Trafikverket är att se över den interna princip som styr bedömningen av var statlig cykelinfrastruktur kan byggas

samt att utveckla uppföljningen i årsredovisningen av hur sträckor med bristande framkomlighet för cykeltrafiken har åtgärdats.

Regeringens bedömning och åtgärder

I skrivelsen anför regeringen att cykling är en del av ett väl fungerande transportsystem och att tillgång till infrastruktur som kan användas för cykling är en del i en god grundläggande tillgänglighet. Den dagliga cyklingen i och kring tätorter har enligt regeringen störst potential att öka. Regeringen menar att cykelanpassad infrastruktur därför i hög grad är en kommunal och regional fråga. I skrivelsen Ny strategi för levande och trygga städer (skr. 2024/25:96) har regeringen genom nationella mål pekat ut riktningen för kommunernas stadsutveckling. I skrivelsen konstaterar regeringen bl.a. att stadsmiljöns utformning kan bidra till effektiva transporter inklusive möjlighet att transportera sig gående eller med cykel.

Alla trafikslag och transportmedel liksom alla typer av åtgärder som leder till att målen nås ska enligt regeringen beaktas. Regeringen håller därför inte med om Riksrevisionens rekommendation att låta utreda statliga principer eller krav för specifikt cykeltrafik. Regeringen menar att transportsystemet behöver ses som en helhet där alla trafikslags och transportmedels fördelar kan utnyttjas på bästa sätt och komplettera varandra. Som prioriteringsgrund ska enligt regeringen samhällsekonomisk lönsamhet vara vägledande.

Motionerna

Följdmotioner

I kommittémotion 2025/26:3850 yrkande 11 anför Aylin Nouri m.fl. (S) att Trafikverket behöver utveckla förmågan att se var framkomligheten för cykling brister. Motionärerna menar att Trafikverket i dag saknar en helhetsbild av var framkomligheten i cykelinfrastrukturen brister.

I kommittémotion 2025/26:3855 yrkande 7 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att inventera vilka arbetsvägar till vägar och järnvägar som kan nyttjas som cykelvägar. Motionärerna menar att potentialen i den befintliga infrastrukturen bör tas till vara och konstaterar att det längs med statliga vägar och järnvägar redan finns ett omfattande nät av arbets- och servicevägar som med relativt små medel skulle kunna uppgraderas till säkra och attraktiva cykelvägar för att binda ihop orter, skapa sammanhängande regionala stråk och ge fler möjlighet att arbetspendla med cykel.

I kommittémotion 2025/26:3857 yrkande 7 pekar Linus Lakso m.fl. (MP) på behovet av att utreda vilka juridiska hinder som finns för att anlägga cykelbanor på arbetsvägar för byggande av ny järnväg när järnvägen väl är färdigbyggd. Motionärerna framhåller att det i flera fall finns möjlighet att anlägga cykelbanor på arbetsvägar och att detta är ett kostnadseffektivt och

smart sätt att planera infrastruktur när de geografiska förutsättningarna tillåter det.

Motioner från allmänna motionstiden 2025/26

I kommittémotion 2025/26:328 anför Malin Östh m.fl. (V) att regeringen inför framtagandet av förslag till nationell plan bör ge Trafikverket i uppdrag att förverkliga riksdagens intentioner om en sammanhängande cykelinfrastruktur och att beakta behovet av särskilda satsningar på utbyggd cykelinfrastruktur i socioekonomiskt utsatta områden (yrkande 4). Motionärerna konstaterar att tillgången till bil generellt är lägre i sådana områden, och att kollektivtrafiken inte alltid räcker till och att cykeln kan vara nyckeln till, skola och service. I motionen framförs dessutom att regeringen bör utreda befintlig cykelinfrastruktur för att identifiera brister och öka framkomligheten för cyklister (yrkande 5). Motionärerna menar att cykelinfrastrukturen ofta är osammanhängande, farlig och ineffektiv, och de anser därför att den behöver ses över för att möjliggöra effektiva investeringar och stärka cyklingens roll i transport-systemet. Vidare menar motionärerna att cykeltrafikanternas framkomlighet alltid ska vara lika viktig att beakta som trafiksäkerheten för bilister vid byggande av två-plus-ett-vägar (yrkande 7). Trots ökad trafiksäkerhet för bilister försämras enligt motionärerna ofta framkomligheten för cyklister så mycket att cykling i praktiken blir omöjlig, och viktiga cykellänkar riskerar att försvinna. Dessutom anför motionärerna att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utreda behovet av samt förutsättningarna för att utveckla ett nationellt nät av snabbcykelvägar (yrkande 9). Motionärerna framhåller att breda, väl separerade cykelstråk gör det möjligt att pendla snabbt, smidigt och säkert men att det i dag saknas en samordnad, nationell strategi för var och hur snabbcykelvägar ska byggas.

I kommittémotion 2025/26:3728 pekar Ulrika Heie m.fl. (C) på behovet av att bygga fler lokala och regionala cykelbanor i syfte att öka framkomligheten med cykel (yrkande 45). Motionärerna menar att det också är viktigt att bygga s.k. cykelmotorvägar och minska barriäreffekter från korsande spår och vägar. Vidare anför motionärerna att man måste snabba på arbetet med att skapa ett sammanhängande cykelvägnät i våra största städer (yrkande 47). Motionärerna betonar att det för en framtida hållbar stadsutveckling är viktigt att kunna transportera sig med cykel. Det bör enligt motionärerna även göras en inventering av de arbetsvägar som löper parallellt med vägar och järnvägar och som skulle kunna klassas och användas som cykelvägar (yrkande 48).

I kommittémotion 2025/26:3276 anför Linus Lakso m.fl. (MP) att gång- och cykelmöjligheter ska vara standard på och i anslutning till det nationella och regionala vägnätet (yrkande 3). Motionärerna betonar att det för gående och cyklister ska finnas möjlighet att färdas på samma villkor som motorfordonstrafiken och att det inte ska vara möjligt att klippa av en förbindelse för gång och cykel eller väsentligt försämra förutsättningarna för dessa transportslag utan att ersätta förbindelsen. Vidare anser motionärerna att gång- och

cykelmöjligheter inte får försämrats vid trafiksäkerhetshöjande åtgärder eller upprustning av befintligt nationellt och regionalt vägnät (yrkande 6). Motionärerna lyfter fram att allt bredare fordon med högre hastigheter på vägar med minimal eller ingen vägren gör det farligt att cykla och att trafiksäkerhetshöjande åtgärder för biltrafiken i form av sidoräcken och två-plus-ett-vägar har ställt till det ytterligare för de oskyddade trafikanterna. Motionärerna pekar även på behovet av att införa en servicenära cykelinfrastruktur på landsbygden (yrkande 8). Motionärerna framhåller att man inom en radie av ca 10 kilometer från ett mindre samhälle eller en samhällsservice bör skapa en fungerande cykelinfrastruktur som möjliggör säker och trygg vardagscykling för att stärka landsbygden och göra lokalsamhället mer flexibelt och motståndskraftigt. Slutligen menar motionärerna att man bör göra det möjligt att söka medel för ”enskild gång- och cykelväg” (yrkande 9). Motionärerna framhåller att det skulle vara effektivt att låta vägföreningar på landsbygden få möjlighet att söka medel för att med mindre åtgärder och till lägre kostnader koppla ihop stigar, grusvägar och skogsvägar för att förkorta cykelvägen på ett mer naturskönt och trafiksäkert sätt.

I kommittémotion 2025/26:3278 yrkande 11 pekar Linus Lakso m.fl. (MP) på vikten av att öka de statliga investeringarna och förbättra förutsättningarna för att fler ska kunna använda cykeln som transportmedel. Även i kommittémotion 2025/26:3422 yrkande 102 anför Katarina Luhr m.fl. (MP) att man bör öka statliga investeringar och förbättra förutsättningarna för att fler ska kunna använda cykeln som transportmedel. Motionärerna menar att regeringen bör ta fram en nationell cykelplan, inklusive förslag på ett nationellt cykelvägnät, och följa upp den nationella cykelstrategin med konkreta åtgärder för att fler ska kunna cykla. Det behöver dessutom byggas fler och bättre cykelvägar såväl i städer som i glesbygd och på landsbygden.

I motion 2025/26:1888 anför Magnus Manhammar (S) att man i infrastrukturplaneringen bör se över förutsättningarna för att en större andel av alla bilvägar i Sverige på sikt ska ha cykelbanor. Motionären menar att regeringen bör utreda möjligheterna att planera för cykelbanor utmed alla större vägbyggen från början och att bygga till cykelbanor på de vägar där sådana saknas. Ett mål skulle enligt motionen kunna vara att 10 procent av alla vägar i Sverige ska ha cykelbanor 2028.

I motion 2025/26:1621 anför Mats Berglund (MP) att regeringen bör ta initiativ till att utreda ett särskilt statligt stödprogram för utbyggnad av cykelinfrastruktur på landsbygden och i glesbygd (yrkande 2). Motionären pekar särskilt på att regeringen bör ta initiativ till en utbyggnad av cykelinfrastrukturen i Roslagen (yrkande 1). Han menar att ett statligt stödprogram skulle kunna innehålla t.ex. statlig medfinansiering av cykelvägar utan krav på funktionellt samband, planerings- och tillståndsstöd till små kommuner med begränsade resurser, möjlighet att kombinera cykelinfrastruktur med turism-, landsbygds- och folkhälsomedel samt tydliga mål i den nationella infrastrukturplanen för att inkludera landsbygdens behov och förutsättningar.

I motion 2025/26:1050 yrkande 2 anför Jamal El-Haj (-) att staten bör satsa på cykel- och gånginfrastruktur både i städer och på landsbygden. Motionären menar att det behövs investeringar i säkra cykelbanor, gångvägar och infrastruktur som gör det enklare att välja aktiva transporter i vardagen.

Bakgrund och pågående arbete

Den europeiska förklaringen om cykling

I den europeiska förklaringen om cykling (C/2024/2377) konstateras att mer och bättre säker cykelinfrastruktur i EU:s alla medlemsländer är avgörande för att locka fler människor till cykling, i och mellan stads- och landsbygdsområden. Det betonas att en bättre cykelinfrastruktur också kommer att gynna t.ex. mikromobilitetslösningar. I förklaringens tredje kapitel, Skapa mer och bättre cykelinfrastruktur, anges att det är nödvändigt att förbättra cykelinfrastrukturens kvalitet, kvantitet, kontinuitet och attraktionskraft för att främja en ökad cykling. I förklaringen ingår bl.a. följande åtaganden:

- avsevärt öka säker och sammanhängande cykelinfrastruktur i hela Europa
- utveckla och använda EU:s vägledning om standarder för kvalitetskrav för oskyddade trafikanter, inklusive cyklist, i enlighet med direktiv (EU) 2019/1936 om förvaltning av vägars säkerhet
- höja säkerhetsnivåerna genom att ge cyklist och andra oskyddade trafikanter tillräckligt utrymme, särskilt genom att när så är lämpligt fysiskt separera cykelbanor från motoriserad trafik, eller genom att säkerställa säkra hastigheter i blandad trafik
- arbeta för att skapa ett sammanhängande cykelnätverk i städer och förbättra förbindelserna mellan förorts- och landsbygdsområden och stadskärnan, inklusive cykelmotorvägar.

Planering av cykelinfrastrukturen

Trafikverket ansvarar för planeringen av det statliga vägnätet, och där ingår infrastrukturen för cykel. 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. Åtgärder i den statliga cykelinfrastrukturen längs det nationella stamvägnätet finansieras genom den nationella planen för transportinfrastruktur, och åtgärder i cykelinfrastrukturen längs det statliga regionala vägnätet som inte är en del av det nationella stamvägnätet finansieras genom länsplanerna för respektive län. Länsplanerna kan även medfinansiera kommunal cykelinfrastruktur. Trafikverket tar fram underlag för regionernas planering och svarar för byggande, drift och underhåll av statliga regionala vägar.

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. Merparten av landets cykelvägar finns i tätorter och förvaltas av kommunerna. Kommunerna är väghållare för ca 80 procent av cykelvägnätet i Sverige, och de ansvarar för åtgärder längs kommunala vägar och gator.

Trafikverket betonar i Handbok Cykelvägvisning (2025:153) att Trafikverket i rollen som väghållare behöver bilda sig en egen uppfattning om vilka behov av åtgärder som finns längs det statliga vägnätet. En del i detta är enligt handboken att skaffa sig en bra nulägesbild över den befintliga cykelinfrastrukturen i regionen och dess utbyggnadsplaner, men även var det finns ett stort behov av eller potential för ny cykelinfrastruktur. Det sistnämnda är enligt handboken även viktigt för att kunna styra Trafikverkets insatser till de områden där de kan ge störst effekt. Vidare gör en nulägesbild det även möjligt att sätta upp mål och följa upp dem. Trafikverket tar enligt handboken även fram nationella planeringsunderlag och regelverk för att skapa förutsättningar för en jämn och hög kvalitet på cykelinfrastrukturen, även på det vägnät där Trafikverket inte är väghållare. Regelverket är styrande för Trafikverkets statliga vägar, men för övriga väghållare är det frivilligt att tillämpa regelverket.

Planeringsprocessen för transportinfrastruktur

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 riksdagen om planeringsramen och inriktningen för den aktuella planperioden. När riksdagen har fattat sitt beslut med anledning av en infrastrukturproposition följer det andra steget, åtgärdsplaneringen, då Trafikverket och planeringsorganen på regional nivå upprättar förslag till nya åtgärdsplaner. Trafikverket lämnar sitt förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen, och efter remittering av Trafikverkets planförslag fastställer regeringen den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastruktur. Den nuvarande nationella planen avser perioden 2022–2033 och fastställdes av den dåvarande regeringen i juni 2022. Några av cykelsatsningarna där redovisas nedan.

Regeringen påbörjade i juni 2023 arbetet med att ta fram en ny plan för Sveriges transportinfrastruktur genom att i ett första steg ge Trafikverket i uppdrag att ta fram ett inriktningsunderlag inför den kommande planperioden 2026–2037. I januari 2024 redovisade Trafikverket inriktningsunderlaget, som samtidigt skickades ut på remiss (rapport 2024:003). Inom ramarna för drift och underhåll av väg disponeras medel för det statliga vägnätet inklusive bl.a. tillhörande gång- och cykelvägar. I Trafikverkets inriktningsunderlag för 2026–2037 konstateras att över 60 procent av alla cykelolyckor är relaterade till brister i underhållet eller vägutformningen. Den främsta anledningen är halka på grund av grus, löv, snö eller is, men också utformningen av

exempelvis trottoarkanter. Den stora andelen cykling sker på det kommunala vägnätet, där ca 80 procent av olyckorna inträffar. Trafikverket menar därför att Transportstyrelsen bör få i uppdrag att föreskriva att väghållarna ska precisera sina krav på utformning och underhåll av gång- och cykelvägar. Kravet på att väghållarna ska precisera sina ska-krav på utformning av gång- och cykelvägar bör endast gälla ny- och ombyggnad, inte befintlig infrastruktur. Däremot bör krav ställas på att väghållarna ska ha en plan för att anpassa befintlig cykelinfrastruktur till nuvarande och kommande behov för gående, cyklister och mopedister – detta eftersom det är inom den infrastruktur som redan finns som det mesta trafikarbetet för gående och cyklister sker. Trafikverket konstaterar i sitt inriktningsunderlag att låga hastigheter behöver säkras i områden där oskyddade trafikanter blandas med biltrafik på ett frekvent och planerat sätt för att uppnå en nödvändig minskning av antalet omkomna och allvarligt skadade till 2030.

I oktober 2024 presenterade regeringen sitt förslag till inriktning på satsningar på transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 i proposition 2024/25:28. Propositionen innehåller förslag till ekonomiska ramar och vägledning för prioritering av åtgärder i den åtgärdsplanering som följer efter riksdagens beslut. Regeringen föreslog att den statliga planeringsramen för åtgärder i transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 skulle uppgå till 1 171 miljarder kronor. I december 2024 beslutade riksdagen i enlighet med regeringens förslag (bet. 2024/25:TU5, rskr. 2024/25:102).

Efter riksdagens beslut har arbetet med åtgärdsplaneringen fortsatt, vilket innebär att de åtgärder som bör prioriteras in i den nationella planen samt i länsplanerna har identifierats. Trafikverket har på regeringens uppdrag tagit fram ett förslag till en ny nationell plan, samtidigt som länsplaneupprättarna har erbjudits möjlighet att ta fram länsplaner för den regionala transportinfrastrukturen.

Trafikverket överlämnade i september 2025 sitt förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 (2025:111). Trafikverket menar att det är en plan som leder till mer framkomliga och tillförlitliga vägar och järnvägar. Åtgärderna har enligt Trafikverket valts utifrån samhällsnytta och genomförbarhet, och de ska bidra till att möta näringslivets behov och till att stärka arbetspendlingen för medborgare. I förslaget betonar Trafikverket att trimnings- och miljöåtgärder bidrar till framkomliga och trafiksäkra vägar. Bland annat förbättrar de förutsättningarna att välja cykeln som färdmedel och ökar trafiksäkerheten för cyklister.

Den övre beloppsgränsen för trimnings- och miljöåtgärder höjdes i regeringens direktiv från 100 till 150 miljoner kronor. Dessa åtgärder delas in i tre åtgärdsområden: tillgänglighet, trafiksäkerhet och miljö. Medel för trimningsåtgärder får användas för bl.a. investeringar i det nationella stamvägnätet och tillhörande gång- och cykelvägar. Av Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 framgår att medlen bl.a. kan användas till åtgärder som förbättrar förutsättningarna att välja cykeln som färdmedel

och som ökar trafiksäkerheten för cyklister. Exempel på åtgärder är nya cykelvägar, trafiksäkra gång- och cykelpassager, cykelparkeringar vid bytespunkter samt cykelturistleder. Specifika trimnings- och miljöåtgärder och deras omfattning redovisas inte i den nationella planen. De konkreta åtgärderna planeras, prioriteras och beslutas i Trafikverkets budgetarbete. Trafikverket menar att det skapar en flexibilitet eftersom åtgärderna planeras efter hand som brister uppstår. Trafikverket föreslår höjningar av dessa åtgärder, men den enda post som föreslås minska är trimningsåtgärder för ökad och säker cykling. Det beror enligt Trafikverket på att samfinansieringssatsningen på cykelåtgärder på det regionala vägnätet inte bedöms ha gett förväntad effekt. Regeringen anger därför i direktivet att sådana åtgärder i stället ska planeras helt inom ramen för länsplanerna. Av bl.a. detta skäl utökar regeringen länsplanernas ekonomiska utrymme. Vidare föreslås ett antal namngivna investeringar där cykelvägar ingår.

Trafikverket menar att planförslaget förbättrar förutsättningarna för att gå och cykla, om än i blygsam utsträckning. Detta åstadkoms genom fler gång- och cykelvägar och mer gena och sammanhängande cykelvägnät, fler säkra gång-, cykel- och mopedpassager samt fler cykelvägar som ansluter till bytespunkter för kollektivtrafik. Sådana åtgärder finns både inom trimningsåtgärder och namngivna investeringar. Det finns enligt Trafikverket förvisso även åtgärder i planförslaget som försämrar förutsättningarna för gång och cykling, men de positiva effekterna bedöms vara större. Dessutom innebär ökade medel till vidmakthållande väg möjlighet till en gradvis förbättring av underhåll av gång- och cykelvägar, vilket enligt Trafikverket möjliggör ett ökat aktivt resande.

Regeringen planerar att fatta beslut om att fastställa den nationella planen och de ekonomiska ramarna för länsplanerna under våren 2026.

Finansiering av cykelinfrastruktur

Den nuvarande nationella planen avser perioden 2022–2033 och fastställdes av den dåvarande regeringen i juni 2022. Den innebar 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 för 2022–2033 anges att medel för trimningsåtgärder kan användas för att främja ökad och säker cykling på det statliga vägnätet. Trafikverket har där fått 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 att utforma infrastrukturen för cykling trafiksäkert och på ett sådant sätt att fler väljer att cykla.

Även inom ramen för de s.k. stadsmiljöavtalen har det funnits 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. Mellan 2015 och 2023 kunde kommuner och regioner ansöka om stöd från Trafikverket för att främja hållbara stadsmiljöer. För detta ändamål har Trafikverket enligt förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer fått ge stöd till kommuner och regioner för sådana åtgärder i städer som leder till en ökad andel persontransporter med bl.a. cykeltrafik. Trafikverket ska enligt den nuvarande nationella planen fördela upp till 6 miljarder kronor under perioden 2022–2027. Enligt det nationella cykelbokslutet från 2024 beviljade Trafikverket under 2022 och 2023 genom stadsmiljöavtalen drygt 700 miljoner kronor i stöd till 89 rena cykelåtgärder i kommuner och regioner, och det finns ytterligare åtgärder som innehåller cykelinsatser. I åtgärderna och motprestationerna ingår sammanlagt nästan 65 kilometer nya eller förbättrade gång- och cykelvägar.

Av Trafikverkets utvärdering som presenteras i Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 (2025:111) framgår att verket totalt beviljade stöd för 7,6 miljarder kronor till de ansökningar som kom in under perioden 2018–2023. Cykelåtgärderna är enligt Trafikverket flest till antalet (76 procent), men de motsvarar en mindre del av det beviljade stödet (26 procent). Den största andelen beviljat stöd har gått till kombinerade kollektivtrafik- och cykelåtgärder (44 procent). Avtalen har enligt Trafikverket möjliggjort en snabbare utbyggnad av kommunal och regional infrastruktur för cykel- och kollektivtrafik. Resultatet tyder enligt Trafikverket på att resandet med aktiva färdmedel har ökat. Ny och förbättrad infrastruktur för gång-, cykel- och kollektivtrafik har enligt Trafikverket lett till fler resmöjligheter, större ytor för de hållbara trafikslagen och mer attraktiva stadsmiljöer.

Regeringen har beslutat att avveckla stadsmiljöavtalen, men pågående avtal kommer att fortsätta tills de löper ut. I budgetpropositionen för 2026 (prop. 2025/26:1 utg.omr. 22) konstaterar regeringen att arbetet med att främja ökad och säker cykling bedrivs bl.a. genom statlig medfinansiering till regioner och kommuner i form av stadsmiljöavtalen. Stadsmiljöavtalen ska främja hållbara stadsmiljöer och skapa förutsättningar för åtgärder i städer som leder till ökad andel persontransporter med kollektiv- eller cykeltrafik, respektive till hållbara godstransporter. Regeringen har aviserat att stadsmiljöavtalen ska fasas ut genom att inga nya ansökningar beviljas. Trafikverket konstaterar på sin webbplats att det innebär att det inte blir några fler stadsmiljöavtalsutlysningar i nuläget. De avtal som redan är tecknade kommer att fortlöpa enligt plan.

Av det nationella cykelbokslutet (Trafikverket 2024:120) framgår att det under 2015–2023 investerades ca 5,4 miljarder kronor i cykelfrämjande åtgärder längs det statliga vägnätet samt som statlig medfinansiering till det

kommunala vägnätet. Cykelåtgärder på det statliga vägnätet kan ingå antingen i den nationella planen för transportinfrastruktur eller i länsplanerna för transportinfrastruktur. I cykelbokslutet bedöms utvecklingen av investeringar i cykelfrämjande åtgärder vara positiv jämfört med tidigare år, för både den nationella planen och de regionala planerna. Investeringar i cykelfrämjande åtgärder kan vara t.ex. cykelbanor och planskilda cykelpassager samt utbetalning av statlig medfinansiering till cykelåtgärder på det kommunala vägnätet. Cykelåtgärder kan också ingå i andra vägprojekt inom den nationella planen och regionala planer utan att vara utpekade som cykelprojekt.

I cykelbokslutet konstateras att offentliga åtgärder i form av ekonomiska styrmedel, exempelvis investeringar i cykelvägnätet, påverkar förutsättningarna att cykla. Under 2023 ökade investeringarna, och det var en positiv utveckling för cyklingen, men de senaste årens inflation har enligt bokslutet påverkat kostnaderna med en negativ effekt på investeringarna. Storleken på den negativa effekten är inte klarlagd, och det är därför oklart om de ökade investeringarna enbart har inneburit en jämförbar nivå mot tidigare år eller om investeringarna också har lett till mer cykelvägnät än tidigare. Vidare konstateras att det många gånger är svårt att särskilja åtgärder för cykling eftersom de ofta är inbakade i infrastruktursatsningar i stort. Kostnaderna för infrastruktur skiljer sig också åt över landet.

De kommunala investeringarna i ny cykelinfrastruktur ökade 2022 jämfört med 2021. Ökningen gäller alla kommuner, oavsett storlek. I genomsnitt investerade kommunerna 252 kronor per invånare i ny cykelinfrastruktur. De totala driftskostnaderna för kommunala cykelvägar hade ökat sedan 2020 för att 2023 ligga på i genomsnitt 71,8 kronor per meter. Andelen invånare som i Statistiska centralbyråns (SCB) medborgarundersökningar hade svarat att utbudet av gång- och cykelvägar i kommunen är mycket bra eller ganska bra var 75 procent 2023. Cykelbokslutet visar att ju större kommunerna är, desto nöjdare är cyklisterna med utbudet av cykelvägar.

År 2024 byggdes enligt den senaste budgetpropositionen (prop. 2025/26:1 utg.omr. 22) 57 kilometer ny statlig gång- och cykelväg. Av tidigare budgetpropositioner framgår att det under 2021 byggdes 34 kilometer, under 2022 byggdes 24 kilometer och under 2023 byggdes 48 kilometer ny statlig cykelväg.

Drift och underhåll av cykelinfrastrukturen

Trafikverket ansvarar för drift och underhåll och för att åtgärder som är beslutade i den nationella planen och länsplanerna blir genomförda. När en statlig väg är klar upphandlar Trafikverket entreprenörer som sköter underhållet. Trafikverket sköter cykelvägar längs de statliga vägarna och snöröjer, sandar, sopar och röjer sly beroende på säsong. De flesta cykelvägar finns dock i tätorter och sköts av kommunerna.

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 det 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 att se till att det finns goda förutsättningar för kommuner och regioner att förbättra infrastrukturen för cykling. Ett sätt att göra detta är att ta fram och tillhandahålla underlag och stöd i form av kunskap, verktyg, råd och riktlinjer för cykling.

I det senaste nationella cykelbokslutet betonas att hur infrastrukturen sköts har betydelse för valet mellan att cykla eller inte. Ett jämnt underlag att cykla på uppges förbättra förutsättningarna att välja cykeln och ha stor betydelse för trafiksäkerheten. Nationella cykelrådet anför att det därför är viktigt med en god skötsel av infrastrukturen i form av exempelvis barmarksrenhållning och vinterväghållning. När det gäller driftskostnaderna för enbart vinterväghållning av kommunala cykelvägar har det skett en kostnadsökning de senaste tre åren. År 2023 låg kostnaden på 36,9 kronor per meter. Andelen invånare som i SCB:s medborgarundersökningar svarade att skötsel och snöröjning av gång- och cykelvägar i kommunen är mycket bra eller ganska bra var 69 procent för skötsel och 62 procent för snöröjning 2023.

Närmare om cykelbanor

Transportstyrelsen har tagit fram föreskrifter som anger att gator och torg ska utformas utifrån gåendes och cyklandes behov och att cykelbanor ska utformas och gestaltas så att de upplevs så trygga att de faktiskt används. Det gäller även vägar där man kan förvänta sig gång- eller cykeltrafik.

Trafikverket uppger att 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. För att bygga en separat cykelbana längs med en landsväg krävs det enligt Trafikverket att behoven har blivit kartlagda. De viktigaste aspekterna är den högsta tillåtna hastigheten på vägen, trafikeringen och antalet cyklister. Detta kartläggs i en åtgärdsvalsstudie. Det är också möjligt att motivera en cykelväg längs med t.ex. en mötesseparerad 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.

Av det senaste nationella cykelbokslutet från 2024 framgår att närmare 44 procent av cyklisterna på nationell nivå anser att det finns en god tillgång till cykelvägar. Andelen för stora kommuner är närmare 54 procent, medan andelen cyklister som anser att det finns en god tillgång till cykelvägar i små kommuner är drygt 32 procent. Statistik från SCB:s medborgarundersökning visar att 75 procent av invånarna 2023 uppfattade att utbudet av gång- och cykelvägar i den egna kommunen var ”ganska bra” eller ”mycket bra”.

I en litteraturstudie om landsbygdscyklning från 2022 (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 cyklisterna själva som av andra trafikanter. Av rapporten framgår att det finns en potential för cyklning även på landsbygden, men det krävs en rad olika åtgärder, 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 vilka som cyklar och inte, varför man cyklar eller inte cyklar och var man i så fall cyklar.

Boverket betonar på sin webbplats att det för att skapa en klimatsmart transportinfrastruktur i staden krävs att gång- och cykeltrafiken prioriteras. En säker, trygg och estetiskt tilltalande utemiljö är enligt Boverket förutsättningar för en hög andel gång- och cykeltrafik. Samverkan mellan parter i ett tidigt skede underlättar planering utifrån ett hela resan-perspektiv.

Närmare om arbetet med snabba cykelstråk

Cykelstråk som förbinder städer, större tätorter eller olika stadsdelar har olika namn, bl.a. cykelmotorväg, supercykelväg, cykelstrada, primärt cykelstråk eller cykelexpressrutt. Trafikverket och SKR väljer att som paraplybegrepp kalla dessa cykelstråk för snabba cykelstråk. De snabba cykelstråken – där cyklisterna ska kunna ta sig fram snabbt, smidigt och bekvämt året runt – uppges vara särskilt viktiga på längre sträckor där restidsvinsterna kan vara stora, och Trafikverket och SKR menar att det därför är angeläget att viktiga stråk för arbetspendling pekas ut och prioriteras i det fortsatta arbetet med regionala cykelplaner.

Trafikverket konstaterade i sin redovisning av ett uppdrag i regleringsbrevet för 2021 (TRV 2021/21964) att 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. Utmaningen är dock att uppvisa tillräcklig samhällsekonomisk lönsamhet för friliggande cykelvägar mellan tätorter och på landsbygden, vilket enligt Trafikverket är detsamma för både kommunerna och Trafikverket. Vidare redovisades 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 cyklning över kommungränser.

Utformningen av snabba cykelstråk följer inte någon nationell standard utan varierar mellan städer och regioner. Det saknas i dag ramverk, standarder och nationell samordning för utveckling av snabba cykelstråk i Sverige. Det saknas även riktlinjer för hur dessa ska skyltas. Trafikverket har i rapporten Supercykelvägarnas utformning och vägvisning (rapport 2023:176) tagit fram förslag på utformningsråd och vägvisning för supercykelvägar. Utformningsråden kan ses som ett komplement till gällande krav och råd i VGU.

Det finns flera exempel på snabba cykelstråk i olika kommuner och regioner. Region Stockholm arbetar med att bygga ut regionala cykelstråk där s.k. primära cykelstråk ofta är en del. Det regionala cykelnätet i Stockholm sträcker sig mellan kommungränser och gör att det ska vara enkelt att cykla i hela Stockholmsregionen. I Göteborg genomförs en satsning på pendlingscykelstråk för att hjälpa de som cyklar att komma fram på ett enklare och tryggare sätt. I Uppsala pågår arbete med s.k. snabbcykelleder, vilket är cykelvägar där kommunen satsar extra mycket på att det ska vara smidigt och enkelt att ta sig fram. Kommunen betonar att det inte är hög hastighet som är det viktigaste utan ökad framkomlighet och bekvämlighet. Det finns fem snabbcykelleder och kommunen inför enligt uppgift successivt fler. I Östersund finns det fyra huvudcykelstråk, dvs. cykelbanor som är separerade från både gång- och biltrafik. Kommunen menar att det gör att de är mer trafiksäkra och går snabbare att cykla på eftersom risken för kollisioner minskar. De ska därmed vara ett effektivt alternativ för cykelpendlare eftersom restiden blir kortare än på de kombinerade gång- och cykelbanorna. Region Skåne arbetar för att stärka länet som cykelregion, främja cykelkulturen och bli en plats där cykeln är det enkla valet för kortare resor. Tillsammans med länets kommuner och Trafikverket pågår ett långsiktigt arbete med att rusta upp de viktigaste pendlingscykelvägarna till supercykelvägar. Dessa ska vara välskötta, trafiksäkra och lätta att cykla på året om. De ska enligt regionen hålla samma höga standard och vara enhetligt skyltade oavsett kommun.

Närmare om användning av arbetsvägar

Inom ramen för Sverigeförhandlingen tog Trafikverket i samarbete med ett trafikkonsultföretag fram en utredning om möjligheten att nyttja service- och byggvägar utmed höghastighetsjärnväg för cykeltrafik (rapport 2016:61). Syftet med utredningen var att ta reda på de internationella erfarenheter som finns av cykling utmed järnvägar. Slutsatsen var att det i de undersökta länderna är möjligt att använda service- och byggvägar utmed höghastighetsjärnvägar för cykeltrafik. Snabbcykelstråk längs med järnvägar karaktäriseras av raka sträckor, få stopp för cyklister och goda anslutningar till tågstationer.

I en andra utredning konstaterade Trafikverket att juridiken behöver förändras och tydliggöras om servicevägar som tillhör Trafikverket ska kunna användas som cykelvägar i Sverige (pm 2017-01-19, TRV 2014/54842). Den som avser att bygga en järnväg ska upprätta en järnvägsplan. Enligt lagen (1995:1649) om byggande av järnväg finns det 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. Trafikverket noterade att det med dagens regelverk inte är möjligt att fastställa allmänna vägar avsedda enbart för cykeltrafik. I lagen finns det en möjlighet att i en "ren" järnvägsplan reglera även byggande av allmän väg, men förutsättningen är att den allmänna vägen behövs på grund av det järnvägsprojekt som järnvägsplanen avses

reglera. Trafikverket har konstaterat att så inte är fallet med en cykelväg. I utredningen betonade Trafikverket vidare 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 få servitut i de fall man behöver nyttja någon annans fastighet i ett visst avseende, t.ex. för en serviceväg. Servitutet får endast nyttjas för det ändamål som anges vid bildandet, dvs. vid beslut i lantmäteriförrättningen. Om ett servitut är bildat för exempelvis en väg för Trafikverkets servicefordon kan inte Trafikverket i sin tur upplåta marken för cykeltrafik. Trafikverket menade att det strider mot ändamålet med servitutet men konstaterade 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. Trafikverkets slutsats var 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.

Närmare om cykling längs mötesseparerade vägar

Mötesseparering av vägar innebär att det sätts upp en mittbarriär som skärmar av mötande biltrafik. Syftet med detta är att öka framkomligheten och trafiksäkerheten för biltrafiken 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 landsbygds-cykling (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 bl.a. två-plus-ett-vägar utan parallell cykelväg.

Trafikverket har i en rapport från oktober 2021 (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 mötesseparerade vägar räknas. De höga hastigheterna (i regel 100 kilometer i timmen) och räckten gör dock mötesseparerade 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 mötesseparerades. För att få plats med mitträcket utan att ta för mycket ny mark i anspråk blir vägrenen ofta smalare än på den tidigare vägen.

Mötesseparering innebär därmed ofta en försämring av framkomligheten för cyklister.

Enligt Trafikverket finns det vägar som har mötesseparerats utan att framkomligheten för cyklister har beaktats, vilket har medfört att cykling längs med vägen i praktiken har omöjliggjorts. Behovet av att mötesseparera 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 cykling bättre än tidigare tack vare mötessepareringen. Genom att planlägga båda åtgärderna samtidigt skapas bästa möjliga förutsättningar. Trafikverket rekommenderar att korsningar mellan oskyddade trafikanter och en mötesseparerad väg ska vara planskilda vid vägar med en referenshastighet på 80 kilometer i timmen eller högre eller där fordonsflödet har en årsdygnstrafik över 4 000 fordon. När det finns ett mer finmaskigt vägnät kring den väg som mötessepareras 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 Trafikverkets rapport anför sammanfattningsvis att man måste beakta cykeltrafikens perspektiv i tidiga skeden och låta det följa med 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 potential 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 för att skapa helhetsperspektiv och gemensamma strategiska prioriteringar samt öka transparensen och tydligheten i samverkan genom att synliggöra och kommunicera prioriteringar och insatser.

Cykling på enskild väg

För enskilda vägar gäller enligt Trafikverket att de fastigheter som har nytta av en väg är väghållare och därmed också ansvarar för vägen. Ofta sköter fastighetsägarna förvaltningen av vägen via någon form av organisation, samfällighetsförening eller delägarförvaltning. Delar av det enskilda vägnätet kan under vissa villkor få bidrag till väghållningen från staten. Staten avsätter medel för såväl investeringar som drift och underhåll av enskilda vägar. Regionerna planerar hur medlen för investeringar används, och Trafikverket planerar användningen för drift och underhåll. Bidrag till enskilda vägar finns med i den nationella planen för transportinfrastruktur, och målen med bidragen

är bl.a. att boende i glesbygd ska underlättas, att vägtransporter ska möjliggöra näringsverksamhet i glesbygden och att allmänheten ska ha tillgång till områden för rekreation och fritidsaktiviteter.

Enligt Naturvårdsverket får man cykla i naturen och på enskilda vägar. Markägare får inte sätta upp skyltar som förbjuder cykling på en enskild väg utan tillstånd från kommunen. En cyklist behöver visa hänsyn när man cyklar i närheten av ett hus. När man cyklar i naturen behöver man undvika känslig mark.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om infrastruktur för cykling behandlades senast i utskottets betänkande 2024/25:TU10 Cykelfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet framhöll att den nationella transportinfrastrukturplanen för 2022–2033 innehåller olika satsningar på infrastrukturen för cykling och välkomnade de satsningar som görs på cykelinfrastrukturen på olika håll i landet. Utskottet välkomnade också det pågående arbetet med att ta fram en ny nationell plan för 2026–2037 och såg med stor tillförsikt fram emot att ta del av resultatet. Utskottet utgick från att planeringen görs så enkelt, effektivt och snabbt som möjligt och underströk att planeringen bl.a. ska säkerställa en god resurshushållning och att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling. Utskottet framhöll särskilt betydelsen av snabba cykelstråk och ett sammanhängande och välskyltat cykelvägnät med en så enhetlig standard som möjligt. Utskottet framhöll likaså att det är viktigt att beakta de oskyddade trafikanternas förutsättningar och behov både när nya vägar byggs och när gamla vägar byggs om. Utskottet konstaterade att de frågeställningar som togs upp i motionsyrkandena var väl beaktade och fann inte anledning att ta något initiativ i dessa frågor.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis betona att cykling är en del av ett väl fungerande transportsystem och att tillgången till infrastruktur som kan användas för cykling är en del i en god grundläggande tillgänglighet. Utskottet kan vidare konstatera att den europeiska förklaringen om cykling framhåller att mer och bättre cykelinfrastruktur är avgörande för att locka fler personer att cykla, både på landsbygden och i städerna. Utskottet delar denna uppfattning och välkomnar att den nu gällande nationella transportinfrastrukturplanen för 2022–2033 innehåller olika satsningar på åtgärder i infrastrukturen för cykling.

Vidare vill utskottet påminna om att arbetet med att ta fram en ny nationell plan och 21 nya länsplaner för transportinfrastrukturen 2026–2037 nu pågår. Arbetet bedrivs utifrån riksdagsbeslutet i december 2024 om regeringens infrastrukturproposition. Utskottet konstaterar att Trafikverket i september 2025 lämnade sitt förslag för den nya planperioden, och där betonar verket att

bl.a. trimnings- och miljöåtgärder förbättrar förutsättningarna att välja cykeln som färdmedel och ökar trafiksäkerheten för cyklisterna. Den nya nationella planen kommer att redovisas senare under våren 2026. Utskottet välkomnar det pågående arbetet med den nationella planen och länsplanerna och ser med stor tillförsikt fram emot att snart ta del av resultatet av den planering som nu pågår.

När det gäller motionsförslagen om att det behövs ökade investeringar i cykelinfrastruktur vill utskottet hänvisa till att ett flertal olika insatser för cykelinfrastrukturen ingår både i den nu aktuella nationella planen och i länsplanerna. Utskottet framhåller att den nationella planen innebär utökade satsningar 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 pågående 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 när nya vägar byggs, tillsammans med en ökning av cykelåtgärderna inom trimning och vidmakthållande bör ha en positiv påverkan på det aktiva resandet. Trimnings- och miljöåtgärder bidrar enligt utskottets bedömning bl.a. till att förbättra förutsättningarna för att välja cykeln som färdmedel.

När det gäller motionsförslagen om framkomlighetsbrister i cykelinfrastrukturen vill utskottet peka på att den stora andelen cykling sker på det kommunala vägnätet. Utskottet delar regeringens bedömning att en cykelanpassad infrastruktur i hög grad är en kommunal och regional fråga. Utskottet vill påminna om att 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. Trafikverket bör därigenom ha en god bild av cykelinfrastrukturen i de olika regionerna.

Utskottet välkomnar att det vidtas olika åtgärder – både statliga och kommunala – som bl.a. syftar till att få en sammanhängande cykelinfrastruktur, och detta gäller naturligtvis även cykelinfrastrukturen i socioekonomiskt utsatta områden. Med anledning av motionsförslagen om bl.a. behovet av cykelbanor och snabba cykelstråk vill utskottet liksom tidigare 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 sätt att transportera sig. 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 en så enhetlig standard som möjligt. Utskottet vill i sammanhanget lyfta fram att det finns flera exempel på snabba cykelstråk i olika kommuner och regioner.

När det gäller motionsförslagen om att anpassa vägar 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 vill liksom tidigare anföra att detta ansvar ligger på alla infrastrukturhållare, såväl Trafikverket som kommunerna.

När det gäller motionsförslaget om att använda arbets- och servicevägar till järnvägar och vägar som cykelvägar vill utskottet påminna om att Trafikverket redan har utrett denna fråga. När det slutligen gäller motionsförslaget om bidrag till enskilda gång- och cykelvägar vill utskottet peka på att det finns ett väl fungerande regelverk för bidrag till enskilda vägar. Utskottet ser för närvarande inga behov av ändringar i de regelverk som finns för dessa frågor.

Mot den bakgrunden konstaterar utskottet sammanfattningsvis 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 2025/26:328 (V) yrkandena 4, 5, 7 och 9, 2025/26:1050 (-) yrkande 2, 2025/26:1621 (MP) yrkandena 1 och 2, 2025/26:1888 (S), 2025/26:3276 (MP) yrkandena 3, 6, 8 och 9, 2025/26:3278 (MP) yrkande 11, 2025/26:3422 (MP) yrkande 102, 2025/26:3728 (C) yrkandena 45, 47 och 48, 2025/26:3850 (S) yrkande 11, 2025/26:3855 (C) yrkande 7 och 2025/26:3857 (MP) yrkande 7.

Friliggande cykelvägar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om friliggande cykelvägar. Utskottet påminner om att Trafikverket har utrett frågan flera gånger och att det har framkommit mycket få fall där det på grund av väglagens regler inte har varit möjligt att anlägga en cykelväg. Utskottet konstaterar att Trafikverket kontinuerligt planerar och genomför cykelåtgärder, och utskottet delar regeringens bedömning att lagstiftningen inte är något generellt hinder för att genomföra sådana åtgärder. Utskottet konstaterar att de frågeställningar som tas upp i motionsyrkandena är väl beaktade och finner inte anledning att ta något initiativ i dessa frågor.

Jämför reservation 12 (S, V, C, MP).

Skrivelsen

Riksrevisionens granskning

Riksrevisionens iakttagelser

Riksrevisionens viktigaste iakttagelser är följande:

- Väglagen har tolkats på så sätt att det inte är möjligt för staten att bygga cykelvägar friliggande, dvs. alltför långt ifrån en befintlig statlig väg. Trots riksdagens tillkännagivande har regeringen inte i grunden utrett frågan om att möjliggöra statliga friliggande cykelvägar. Beslutsunderlaget var Trafikverkets då pågående utredning om markåtkomst, som hade en delvis annan inriktning och därmed enligt Riksrevisionen inte belyste flera viktiga konsekvenser. Riksrevisionen menar att regeringens beslutsunderlag därmed inte tillräckligt har vägt in effektivitetsbrister, otydligheter i ansvarsförhållanden eller det latent behovet av friliggande cykelvägar.
- Till följd av den nuvarande tolkningen av väglagens förarbeten anser sig Trafikverket inte ha möjlighet att bygga friliggande cykelvägar. Detta innebär att Trafikverkets interna riktlinje tydligt begränsar i vilka sammanhang cykelinfrastruktur byggs ut. Riksrevisionen konstaterar att riktlinjen även begränsar hur Trafikverket ser på sitt ansvar för att bygga cykelinfrastruktur inom tätorter, vilket inte är en begränsning som går att härleda från väglagen.
- Konsekvensen kan bli att ett statligt initierat vägprojekt medför att ansvaret för att finansiera ett logiskt sammanhängande cykelvägnät läggs på kommuner. Dessa kommuner har inte nödvändigtvis medel att genomföra åtgärder i cykelinfrastrukturen. Det utgör enligt Riksrevisionen en uppenbar risk för att systemperspektivet, med sammanhållna och i övrigt tillräckligt kvalitativa cykelstråk, försvinner.
- Även man delar bilden att väglagen utgör en begränsning är Riksrevisionens tolkning att väglagens förarbeten sannolikt inte begränsar hur långt ifrån en statlig väg en cykelväg kan byggas. Riksrevisionen konstaterar att Trafikverket därmed bör kunna bygga friliggande cykelvägar som syftar till att avlasta en statlig väg.

Riksrevisionens slutsatser

Riksrevisionen konstaterar att det krav på funktionellt samband mellan väg och cykelväg som följer av den tolkning som Trafikverket har gjort av väglagens förarbeten innebär att staten inte anser sig kunna bygga friliggande cykelinfrastruktur. I stället måste åtgärder för cykeltrafiken placeras i direkt närhet till en statlig väg som behöver avlastas från cykeltrafiken.

Riksrevisionen bedömer att det medför begränsningar som försämrar möjligheten att bygga attraktiv cykelinfrastruktur med hög framkomlighet. Det hindrar även den flexibilitet som krävs för att minimera markintrång och sannolikt minskas också kostnadseffektiviteten i genomförandet av statliga vägåtgärder. Riksrevisionen bedömer dessutom att mycket talar för att det är möjligt att göra en bredare tolkning än Trafikverket har gjort av i vilken utsträckning funktionellt samband innebär ett krav på fysisk närhet. Orsaken till det är att Riksrevisionen konstaterar att det inte finns något uttalat krav på ett visst avstånd mellan vägbanan och cykelvägen i väglagen eller dess förarbeten. Det talar enligt Riksrevisionen för att Trafikverket redan i dag har

möjlighet att bygga friliggande cykelvägar så länge som dessa syftar till att avlasta vägen. Kravet på att en cykelväg måste avlasta en väg medför dock att Trafikverket inte kan bygga cykelvägar längs befintliga motorvägar eller när det inte finns en statlig väg som cykelvägen kan kopplas till. Detta kan i sin tur medföra svårigheter i de fall när syftet med en ny cykelväg främst är tillgänglighetsförbättringar för cykeltrafiken. Dessa begränsningar följer enligt Riksrevisionen av tolkningen av begreppet allmän samfärdsel i väglagen och dess förarbeten.

Riksrevisionen bedömer sammantaget att staten har bakbundit sig själv när det gäller att på ett effektivt sätt bygga cykelinfrastruktur som kan bidra till förbättrade förutsättningar för cykeltrafiken. Riksrevisionen bedömer också att det inte förefaller finnas hållbara motiv eller fördelar med dagens ordning. De vanliga principer som styr vilken väghållare som ansvarar för olika delar av vägnätet är enligt Riksrevisionen en tydligare utgångspunkt. Dessa principer definierar vilken aktör som har ansvaret för åtgärder beroende på vilken del av vägnätet som berörs. Riksrevisionen bedömer att dessa principer bör gälla även för cykelinfrastruktur.

Riksrevisionen bedömer vidare att begränsningarna som följer av Trafikverkets tolkning av väglagens förarbeten får genomgripande påverkan även i den interna styrningen på Trafikverket. Trafikverkets styrning har formulerats i en grundläggande princip för när det är aktuellt att bygga statlig cykelinfrastruktur. Principen är främst ett resultat av Trafikverkets tolkning av väglagens förarbeten, men den innebär också ytterligare begränsningar när det gäller statliga vägar som passerar genom tätorter. Ansvaret för att hantera cykeltrafikens framkomlighet läggs enligt Riksrevisionen på kommuner och regioner utan hänsyn till dessa aktörers förutsättningar att hantera detta i samordning med statliga åtgärder i väginfrastrukturen. Riksrevisionen menar att principen i praktiken innebär att cykelåtgärder har en annan rangordning än åtgärder som avser motorfordonstrafiken.

Riksrevisionens rekommendationer

Riksrevisionens rekommendation till regeringen är att lämna förslag till riksdagen som i större utsträckning än i dag gör det möjligt att bygga friliggande statliga cykelvägar, företrädesvis genom att åtgärda de begränsningar som följer av tolkningen av begreppet allmän samfärdsel.

Riksrevisionens rekommendation till Trafikverket är att se över den interna princip som styr bedömningen av var statlig cykelinfrastruktur kan byggas. Det gäller särskilt hur kravet på funktionellt samband mellan cykelväg och statlig väg har tolkats.

Regeringens bedömning och åtgärder

I skrivelsen konstaterar regeringen inledningsvis att ansvaret för cykelinfrastrukturen är delat mellan staten, kommunerna och enskilda väghållare. Regeringen påminner om att den i skrivelsen Nationell planering för transportinfrastrukturen 2022–2033 (skr. 2021/22:261) bedömer att det saknas behov

av en lagändring när det gäller markåtkomst för anläggande av cykelvägar. Regeringen konstaterar i skrivelsen att det redan finns verktyg för att anlägga friliggande cykelvägar utan direkt anknytning till vägar avsedda för motortrafik och att det är kommunerna som ansvarar för planering, byggande och drift av det kommunala gatunätet och det allmänna vägnätet inom kommunala väghållningsområden. Vidare konstaterar regeringen i skrivelsen att det i de fall projekt inte har förverkligats till övervägande del beror på bristande finansiering och prioriteringar. Regeringens bedömning i skrivelse 2021/22:261 baserades på Trafikverkets rapport Utgör markåtkomst ett hinder för tillkomsten av cykelvägar? (TRV 2021/3614). Trafikverkets samlade bedömning i rapporten är att framkomligheten i cykelprojekten ofta upplevs hindras av svårigheter att få åtkomst till mark. I de flesta fall kunde dock frågan enligt Trafikverket ha lösts genom att kommunen tagit fram en detaljplan i enlighet med plan- och bygglagen (2010:900). Trafikverket konstaterar att sådana beslut om planläggning faller inom ramen för kommunens självbestämmande. Staten kan tvångsvis ta mark i anspråk för att anlägga väg om vägen behövs för allmän samfärdsl eller annars kan antas få synnerlig betydelse för det allmänna. Åtgärder ska enligt väglagen byggas med minsta intrång och olägenhet, utan oskäligen kostnad samt med hänsyn till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden, och fördelarna måste överväga de besvär som planen orsakar för enskilda. Trafikverket anför att en gång- och cykelväg som anläggs enligt väglagen inte behöver sitta ihop fysiskt med den allmänna vägen så länge det funktionella sambandet behålls och åtgärden är proportionerlig och i övrigt är lämplig med hänsyn till övriga avvägningar som måste göras mellan olika intressen. Regeringen konstaterar att Trafikverket kontinuerligt planerar och genomför mindre åtgärder, inklusive cykelåtgärder. Regeringen anser således inte att lagstiftningen är ett generellt hinder för att genomföra planerade cykelåtgärder. Regeringen ser inte att den information som Riksrevisionen tillför i sin granskningsrapport förändrar bilden av situationen. Regeringen instämmer därmed inte i Riksrevisions slutsats att statens möjligheter att bygga friliggande cykelvägar utgör ett hinder för en effektiv planerings- och genomförandeprocess för åtgärder i cykelinfrastrukturen.

Motionerna

Följdmotioner

I kommittémotion 2025/26:3850 anför Aylin Nouri m.fl. (S) att regeringen bör lämna förslag till riksdagen 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 samfärdsl (yrkande 7). Motionärerna konstaterar att Riksrevisionen har pekat på problem kopplade till Trafikverkets tolkning av begreppet allmän samfärdsl, vilket i praktiken har gjort det svårare att bygga friliggande statliga cykelvägar, särskilt pendlingsstråk mellan tätorter. Vidare menar motionärerna att

regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att se över den interna princip som styr bedömningen av var statlig cykelinfrastruktur kan byggas, inte minst hur kravet på funktionellt samband mellan cykelväg och statlig väg har tolkats (yrkande 8). Som det är i dag anser sig Trafikverket tvunget att placera cykelvägar i närheten av statliga vägar, vilket enligt motionärerna försämrar möjligheterna att bygga en effektiv och attraktiv cykelinfrastruktur.

I kommittémotion 2025/26:3856 i denna del anför Malin Östh m.fl. (V) att regeringen bör uppmärksamma och genomföra samtliga av Riksrevisionens rekommendationer i skrivelse 2025/26:56 Riksrevisionens rapport om statens arbete med att förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken. Motionärerna uppmärksammar att företrädare för kommuner, regioner och Trafikverket lyfter fram att tolkningen av väglagen har en begränsande påverkan och att Riksrevisionen rekommenderar regeringen att möjliggöra byggandet av friliggande statliga cykelvägar.

I kommittémotion 2025/26:3855 yrkande 1 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att regeringen skyndsamt bör återkomma med förslag på en ändring i väglagen för att möjliggöra byggandet av friliggande statliga cykelvägar. Motionärerna menar att Trafikverkets restriktiva tolkning av väglagen är ett av de största hindren och att kravet på funktionellt samband med en statlig väg försvårar eller omöjliggör byggandet av attraktiva och kostnadseffektiva cykelvägar, vilket leder till ett fragmentariskt cykelnät och till att ansvaret för viktiga regionala stråk hamnar mellan stolarna.

I kommittémotion 2025/26:3857 yrkande 6 anför Linus Lakso m.fl. (MP) att regeringen bör lämna förslag till riksdagen som gör det möjligt att bygga friliggande statliga cykelvägar. Motionärerna konstaterar att den dåvarande regeringen i juni 2022 beslutade att inte ändra väglagens utformning eller praxis och anser att riksdagens tidigare tillkännagivande därmed inte har fullgjorts på ett tillfredsställande sätt.

Motioner från allmänna motionstiden 2025/26

I partimotion 2025/26:3185 yrkande 34 anför Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) att väglagen bör ändras så att friliggande cykelvägar kan byggas utan samband med en anslutande bilväg. Motionärerna betonar att tillgången till cykelvägar behöver öka, att väglagen i dag är omodern och att cykelvägar borde likställas med bilvägar.

I kommittémotion 2025/26:3653 yrkande 94 anför Aylin Nouri m.fl. (S) att regeringen bör lämna förslag till riksdagen som i större utsträckning än i dag möjliggör byggande av friliggande statliga cykelvägar, framför allt genom att åtgärda de begränsningar som uppstått vid tolkningen av begreppet allmän samfärdsl. Motionärerna hänvisar bl.a. till att Riksrevisionen har pekat på problem kopplade till tolkningen av begreppet allmän samfärdsl, vilket i praktiken har försvårat byggandet av friliggande statliga cykelvägar, och staten behöver därför skapa möjligheter till fler friliggande cykelvägar och undanröja dagens juridiska hinder.

I kommittémotion 2025/26:328 yrkande 3 anför Malin Östh m.fl. (V) att regeringen bör återkomma med förslag på ändring i väglagen för att stärka cyklingens status i infrastrukturplaneringen och möjliggöra byggande av gång- och cykelvägar utan krav på allmän samfärdslösning eller funktionellt samband med statlig väg. Motionärerna menar att myndigheternas tolkning av väglagen och anläggningslagen är ett hinder för ökad cykling.

I kommittémotion 2025/26:3276 yrkande 7 anför Linus Lakso m.fl. (MP) att det är viktigt att ändra väglagen så att det säkerställs likvärdig markåtkomst för cykelvägar som för vägar för motorfordonstrafik. Motionärerna uppmärksammar att ett problem som återkommande står i vägen för förbättrad cykelinfrastruktur är att väglagen styr så att cykelvägar på landsbygden och utanför tätorter i princip alltid måste läggas intill den allmänna vägen för motortrafik.

I motion 2025/26:898 efterfrågar Magnus Manhammar (S) en översyn av regelverk och rekommendationer kring cykelinfrastruktur i syfte att öka möjligheterna att bygga friliggande cykelvägar. Motionären uppmärksammar att Trafikverkets tolkning av väglagen när det gäller kravet på funktionellt samband mellan väg och cykelväg innebär att staten inte anser sig kunna bygga friliggande cykelinfrastruktur, utan i stället genomföra åtgärder för cykeltrafiken i direkt närhet till en statlig väg som behöver avlastas från cykeltrafiken.

I motion 2025/26:3684 menar Mathias Bengtsson (KD) att man bör utreda hur det kan bli enklare för kommuner och regioner att bygga cykelvägar. Motionären uppmärksammar att det i dag finns krav på att cykelvägar som staten medfinansierar byggs vid en befintlig väg och enligt Trafikverkets standard, och båda dessa krav orsakar problem på landsbygden.

Bakgrund och pågående arbete

Närmare om väglagen och anläggande av cykelvägar

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

Trafikverket anförde i en promemoria i januari 2017 (TRV 2014/54842) att vägrätt är en speciell form av nyttjanderätt som endast en allmän väghållare kan få, dvs. Trafikverket eller en kommun. Vägrätt innebär enligt väglagen att väghållaren har befogenhet att nyttja marken och att bestämma över dess användning under den tid då vägrätten består. 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.

Av Trafikverkets promemoria framgår vidare att det framgår av väglagen att en allmän väg ska vara till för allmän samfärdslösning. Enligt Trafikverket har det med allmän samfärdslösning 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 pekade vidare på att man bl.a. i förarbetena till 1971 års väglag för ett resonemang om krav på ett s.k. funktionellt samband mellan en väg och en cykelväg, dvs. att cykelvägen bör ligga nära vägen. Trafikverket konstaterade att det 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 samfärdslösning uppfyllt.

Trafikverket konstaterade i promemorian bl.a. att det tycks finnas ett behov av förändringar. I promemorian pekar Trafikverket på två olika möjligheter som man föreslår ska utredas:

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

Trafikverket uppmärksammade i november 2019 att det sedan 1970-talet pågår en diskussion om markåtkomst samt om hur cykelvägar utanför tätbebyggt (detaljplanlagt) område ska finansieras och byggas (rapport 2019:180). I rapporten konstaterades att cykelvägar utan direkt koppling till bilväg inte betecknas som vägar enligt väglagens definition. Trafikverket konstaterade att bestämmelsen för cykelinfrastruktur därmed inte är densamma som för allmän väg. Det innebär exempelvis att det enligt Trafikverket är svårt att med väglagens väggräns nyttja mark för en cykelväg. Det pekades på att det finns en princip som bl.a. innebär 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 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 det nationella stamvägnätet i de fall det finns behov av en cykelväg. På landsbygden ska cykelvägar i första hand knytas till ett angränsande regionalt vägnät. Trafikverket konstaterade 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 samfärdslösning även kan gälla enbart gång- eller cykeltrafik. Enligt Trafikverket behövs en ändring av tolkningen av funktionellt samband för att få använda statliga medel utanför vägrummet.

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 skulle dock frågan ha kunnat lösas genom att kommunen hade 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. Trafikverket konstaterade att det finns en önskan att staten ska ta ett större helhetsansvar för cykelfrågan inklusive finansiering, men något sådant ansvar har inte lagts på Trafikverket. Väghållaransvaret för cykelvägar är delat mellan staten, kommunerna och enskilda väghållare. Trafikverket konstaterade att det framgår av väglagen att en allmän väg ska vara till för allmän samfärdsl och att det finns möjlighet att bygga en cykelväg med stöd av väglagen 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.

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 (se nedan under rubriken Tidigare riksdagsbehandling).

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

Tidigare riksdagsbehandling

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 borde därför i en översyn undersökas om väglagen behöver ändras för att förtydliga begreppet allmän samfärdsl eller om en omtolkning kan göras utan att väglagen behöver ändras för att Trafikverket och kommunerna ska kunna frånga den tidigare uppfattningen. Utskottet menade att regeringen skyndsamt borde 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 konstaterades att Trafikverkets samlade bedömning är att man ofta upplever

att framkomligheten i cykelprojekten hindras av svårigheter att få åtkomst till mark. Enligt den dåvarande regeringen visade rapporten även att det i mycket få fall 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. I skrivelsen konstaterades vidare att det i den nationella planen för perioden 2022–2033 har beslutats om utökade satsningar på cykelåtgärder och att Trafikverket har fått i uppdrag att fördela medel till en särskild pott för cykelåtgärder längs stamvägnätet. I skrivelsen anförts att regionerna genom förbättrade möjligheter att finansiera cykelinfrastruktur även får 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).

Motionsyrkanden om friliggande cykelvägar

Motionsyrkanden om friliggande cykelvägar behandlades senast i utskottets betänkande 2024/25:TU10 Cykelfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet konstaterade att frågan om friliggande cykelvägar hade utretts och menade att de frågeställningar som togs upp i motionsyrkandena var väl beaktade. Utskottet fann inte anledning att ta något initiativ i dessa frågor.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar inledningsvis att frågan om friliggande cykelvägar har diskuterats under lång tid och att också Riksrevisionen har tagit upp frågan i sin granskning. Utskottet påminner om att riksdagen redan i januari 2021 beslutade om ett tillkännagivande till den dåvarande regeringen om att den borde återkomma med förslag som gör det möjligt att anlägga friliggande cykelvägar utan krav på direkt anslutning till vägar avsedda för motortrafik. Enligt tillkännagivandet borde det i en översyn undersökas om väglagen behöver ändras för att förtydliga begreppet allmän samfärdsl eller om en omtolkning kan göras utan att väglagen behöver ändras för att Trafikverket och kommunerna ska kunna frånga den tidigare uppfattningen. Utskottet kan konstatera att Trafikverket har utrett frågan flera gånger och att det enligt Trafikverkets senaste utredning fanns mycket få fall där det på grund av väglagens regler inte varit möjligt att anlägga en cykelväg. Tvärtom visade det sig att i de fall då en åtgärd inte hade genomförts gick det till en övervägande del att relatera till bristande finansiering eller prioritering. Bedömningen var att det redan finns verktyg för att anlägga friliggande cykelvägar utan direkt anknytning till vägar avsedda för motortrafik. Mot den bakgrunden såg den

dåvarande regeringen inte något behov av att återkomma med något förslag om lagändringar och ansåg därmed att riksdagens tillkännagivande var slutbehandlat. Utskottet hade inget att invända mot den redovisade hanteringen och har inte ändrat uppfattning i denna fråga. Utskottet delar regeringens bedömning att den information som Riksrevisionens granskning tillför inte förändrar bilden av situationen. Utskottet kan konstatera att Trafikverket kontinuerligt planerar och genomför cykelåtgärder, och utskottet delar regeringens bedömning att lagstiftningen inte är något generellt hinder för att genomföra planerade cykelåtgärder.

Mot den bakgrunden konstaterar utskottet sammanfattningsvis att de frågeställningar som tas upp i motionsyrkandena är väl beaktade, och utskottet finner inte anledning att ta något initiativ i dessa frågor. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2025/26:328 (V) yrkande 3, 2025/26:898 (S), 2025/26:3185 (C) yrkande 34, 2025/26:3276 (MP) yrkande 7, 2025/26:3653 (S) yrkande 94, 2025/26:3684 (KD), 2025/26:3850 (S) yrkandena 7 och 8, 2025/26:3855 (C) yrkande 1, 2025/26:3856 (V) i denna del och 2025/26:3857 (MP) yrkande 6.

Planering och genomförande av mindre infrastrukturåtgärder

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om planering och genomförande av mindre infrastrukturåtgärder. Utskottet menar att det är viktigt att kontinuerligt arbeta för förenklade och förkortade tillståndsprocesser, och utskottet påminner om att regeringen redan har låtit utreda förenklingar vid åtgärder på de nationella och regionala vägnäten. Utskottet utgår från att planeringen görs så enkelt, effektivt och snabbt som det är möjligt inom ramen för regelverket. Utskottet konstaterar att de frågeställningar som tas upp i motionsyrkandena är väl beaktade och finner inte anledning att ta något initiativ i dessa frågor.

Jämför reservation 13 (S, C, MP).

Skrivelsen

Riksrevisionens granskning

Riksrevisionens iakttagelser

Riksrevisionen konstaterar att de höga kostnaderna för statliga cykelåtgärder i hög grad orsakas av en komplex process som inte är anpassningsbar utifrån åtgärdens storlek. Detta beror dels på att Trafikverket omfattas av ungefär

samma krav i lagstiftningen oberoende av åtgärdens storlek, dels på att Trafikverket har ungefär samma interna process för fysisk planering och genomförande för samtliga infrastrukturprojekt i vägnätet som innebär att mark tas i anspråk, oavsett om det handlar om en motorväg eller en cykelväg. En ny cykelväg kräver exempelvis att det tas fram en vägplan och hålls samråd med berörda parter. Resultatet av detta är enligt Riksrevisionen att planerings- och utredningskostnaderna blir större än byggkostnaderna för mindre åtgärder. För vissa åtgärder kan kostnaderna innan spaden sätts i marken vara så pass stora att de överstiger kostnaden för själva bygget.

Riksrevisionens slutsatser

Riksrevisionen konstaterar i sin granskning att många aktörer, liksom Trafikverkets egna företrädare, framhåller att den fysiska planeringsprocessen för mindre eller medelstora infrastrukturåtgärder är omständlig och kostsam i förhållande till åtgärdernas storlek. Enligt Trafikverkets interna utredningar kan utredningskostnaden för en cykelåtgärd överstiga kostnaden för att genomföra bygget av åtgärden. Trafikverket pekar på att den fysiska planeringsprocessen för infrastruktur inte är anpassningsbar, och det innebär i praktiken att samma grundkrav ställs vid planeringen av en motorväg som vid planeringen av en cykelväg.

Riksrevisionens rekommendationer

Riksrevisionens rekommendation till regeringen är att utreda hur den statliga planerings- och genomförandeprocessen för mindre eller medelstora infrastrukturåtgärder kan effektiviseras så att de cykelåtgärder som planeras också genomförs.

Riksrevisionens rekommendation till Trafikverket är att identifiera och ta bort hindren i den interna styrningen för planering och genomförande av cykelinfrastruktur som håller tillräcklig kvalitet i det avseendet att den uppfattas vara attraktiv att använda.

Regeringens bedömning och åtgärder

Regeringen konstaterar i skrivelsen att Trafikverket kontinuerligt planerar och genomför mindre åtgärder, inklusive cykelåtgärder. Regeringen välkomnar Riksrevisionens rekommendation att låta utreda hur planerings- och genomförandeprocessen kan bli effektivare. Regeringen uppger att man kontinuerligt arbetar för förenklade och förkortade tillståndprocesser. Som exempel nämner regeringen Miljötilståndsutredningens betänkande En ny samordnad miljöbedömnings- och tillståndsprövningsprocess (SOU 2024:98) som nu bereds inom Regeringskansliet. Vidare har Trafikverket på regeringens uppdrag (LI2025/00589) utrett förenklingar vid åtgärder på det nationella och regionala vägnätet. Trafikverket har tittat på frågan om det för mindre åtgärder skulle vara möjligt och lämpligt att införa ett undantag i vissa fall från kravet på att ta fram en vägplan om kommunen har detaljplanlagt åtgärden. Trafikverket har lämnat en redovisning av uppdraget som för närvarande analyseras

inom Regeringskansliet. Regeringen hänvisar även till att den senaste större utredningen med syftet att möjliggöra effektiviseringar vid planering av vägar redovisades i betänkandet *Effektivare planering av vägar och järnvägar* (SOU 2010:57). Med utgångspunkt i det betänkandet förenklades förfarandena på flera områden i planeringssystemet. Bland annat avskaffades den obligatoriska tillåtlighetsprövningen av vissa vägar och järnvägar till förmån för nuvarande system där regeringen avgör vilka planer som ska tillåtlighetsprövas. Regeringen konstaterar dessutom att det ligger inom Trafikverkets ansvarsområde att säkerställa att planerings- och genomförandeprocesserna är så effektiva som möjligt för att klara lagstiftningens krav.

Motionerna

Följdmotioner

I kommittémotion 2025/26:3850 yrkande 9 anför Aylin Nouri m.fl. (S) 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. Motionärerna konstaterar att Trafikverket har en omfattande planeringsprocess och en omständlig genomförandeprocess som passar dåligt för mindre och medelstora cykelinfrastrukturåtgärder, och i många fall kostar själva planeringsprocessen mer än de konkreta infrastrukturåtgärderna.

I kommittémotion 2025/26:3855 yrkande 5 pekar Ulrika Heie m.fl. (C) på behovet av att ge regeringen i uppdrag att utreda hur den statliga planerings- och genomförandeprocessen för mindre och medelstora infrastrukturåtgärder kan effektiviseras så att planerade cykelåtgärder faktiskt genomförs. Motionärerna pekar på bristande samordning och en ineffektiv planeringsprocess där beslutade cykelobjekt blir försenade eller inte genomförda alls och betonar att det är oacceptabelt att avsatta medel inte används och planerade projekt inte blir av.

I kommittémotion 2025/26:3857 yrkande 4 anför Linus Lakso m.fl. (MP) att regeringen bör utreda hur den statliga planerings- och genomförandeprocessen för mindre eller medelstora infrastrukturåtgärder kan effektiviseras.

Motioner från allmänna motionstiden 2025/26

I kommittémotion 2025/26:3653 yrkande 96 anför Aylin Nouri m.fl. (S) att man bör utreda hur den statliga planerings- och genomförandeprocessen för mindre eller medelstora infrastrukturåtgärder kan effektiviseras så att planerade cykelåtgärder också genomförs.

I motion 2025/26:3678 anför Lili André (KD) att planeringsprocessen för gång- och cykelvägar bör förenklas och särskiljas från större infrastrukturprojekt (yrkande 1). Motionären uppmärksammar att dagens planeringssystem ställer samma omfattande utrednings- och upphandlingskrav på gång- och cykelvägar som på större väg- och järnvägsprojekt, och detta innebär att små

åtgärder blir oproportionerligt dyra, vilket hämmar byggtakten och leder till att färre aktörer deltar i upphandlingarna. Motionären anser att upphandlingsunderlagen för gång- och cykelvägar bör anpassas så att fler aktörer kan delta och konkurrensen kan stärkas (yrkande 2). Genom att man inför förenklade planerings- och upphandlingsförfaranden kan fler företag lämna anbud, kostnaderna pressas och fler projekt genomföras i tid, vilket skulle innebära en effektivare användning av offentliga resurser och bidra till en snabbare utbyggnad av gång- och cykelinfrastrukturen.

Bakgrund och pågående arbete

Som framgår av tidigare avsnitt ansvarar Trafikverket för planeringen av det statliga vägnätet, och där ingår infrastrukturen för cykel. Trafikverket konstaterade 2020 i sitt förra inriktningsunderlag (rapport 2020:186) att flera regioner (länsplaneupprättare) i sina underlag till Trafikverket efterfrågar en förenklad och mer effektiv planprocess för mindre åtgärder, och de beskrev bl.a. att planprocessen i vissa fall kostar mer än själva byggandet. Det efterfrågades en utredning från Trafikverket av mer kostnadseffektiva åtgärder inom framför allt gång- och cykeltrafik. I underlaget konstaterades att ett antal regioner efterfrågade ett förenklat regelverk för att bygga statliga cykelvägar. Att förenkla planeringsprocessen för mindre åtgärder var ytterligare ett förslag från regionerna. I inriktningsunderlaget framförde Trafikverket att man delade bilden att tidsåtgången och kostnaden 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 uppgavs 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 uppgavs även det falla inom Trafikverkets mandat.

Trafikverket konstaterar även i sitt inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037 (rapport 2024:003) att många regioner särskilt önskar en smidigare och effektivare planprocess för mindre åtgärder, särskilt inom gång- och cykelinfrastrukturen. De fortsätter att uttrycka oro över de höga kostnader som belastar länsplanerna och de krångliga planeringsprocesserna. För att göra planeringen av cykelvägar enklare och mer kostnadseffektiv föreslås att Trafikverket tydligt framhåller behovet av ändringar i befintligt regelverk och i sina riktlinjer.

I mars 2025 fick Trafikverket i uppdrag av regeringen att utreda för- och nackdelar vid åtgärder på det nationella och regionala vägnätet. Trafikverket skulle i dialog med Boverket utreda möjligheten och lämpligheten av att införa ett undantag i väglagen (1971:948) som innebär att en vägplan inte behöver upprättas för åtgärder på det nationella och regionala vägnätet om kommunen har detaljplanlagt åtgärden och under förutsättning att åtgärden dels är av mindre omfattning, dels utförs inom sammanhängande bebyggelse samt enbart

har lokal påverkan på trafiksystemet. Trafikverket skulle lämna förslag på de villkor som ska vara uppfyllda för att ett undantag ska vara möjligt. Trafikverket redovisade uppdraget i augusti 2025 i rapporten Regeringsuppdrag – Utredning om förenklingar vid åtgärder på det nationella och regionala vägnätet (rapport 2025:128). Trafikverket föreslår bl.a. ett tillägg i 10 § väglagen som möjliggör ett undantag där vissa mindre omfattande åtgärder inte ska anses vara byggande och att en vägplan därför inte behöver tas fram om de omfattas av en kommunal detaljplan. Trafikverket föreslår en lagändring och kriterier som säkerställer att åtgärderna som blir tillämpliga innebär en välvägd lösning och som behåller grundläggande rättssäkerhet samtidigt som det öppnar för en mer effektiv planläggning. Genom att skapa tydliga kriterier och lagkrav för vilka åtgärder som inte kräver vägplan och knyta dessa till kommunens ansvar för markåtkomst och miljöbedömning ges kommunerna enligt förslaget större möjligheter att planlägga mindre omfattande åtgärder på statlig väg.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om planering och genomförande av mindre infrastrukturåtgärder behandlades senast i utskottets betänkande 2024/25:TU10 Cykelfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet konstaterade att Trafikverket tar fram planeringsunderlag och standarder för att skapa förutsättningar för en jämn och hög kvalitet på cykelinfrastrukturen. Utskottet uppmärksammade att många regioner har framfört önskemål om en smidigare och effektivare planprocess för bl.a. cykelinfrastrukturen. Utskottet utgick från att planeringen görs så enkelt, effektivt och snabbt som det är möjligt inom ramen för regelverket. Utskottet underströk att planeringen bl.a. ska säkerställa en god resurshushållning och att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om att Trafikverket kontinuerligt planerar och genomför cykelåtgärder, och det ligger inom verkets ansvarsområde att se till att planerings- och genomförandeprocesserna är så effektiva som möjligt. Utskottet kan konstatera att Trafikverket tar fram planeringsunderlag och standarder för att skapa förutsättningar för en jämn och hög kvalitet på cykelinfrastrukturen. Utskottet har redan tidigare år uppmärksammat att många regioner har framfört önskemål om en smidigare och effektivare planprocess för bl.a. cykelinfrastrukturen. Mot den bakgrunden välkomnar utskottet, liksom regeringen, Riksrevisionens rekommendation att låta utreda hur planerings- och genomförandeprocessen kan bli effektivare. Det är viktigt att kontinuerligt arbeta för förenklade och förkortade tillståndsprocesser, och utskottet vill i sammanhanget påminna om att regeringen redan har låtit Trafik-

verket utreda förenklingar vid åtgärder på de nationella och regionala vägnäten. Trafikverkets redovisning av frågan om det för mindre åtgärder skulle vara möjligt och lämpligt att införa vissa förenklingar bereds för närvarande inom Regeringskansliet. Utskottet ser fram emot resultatet av denna beredning. Utskottet utgår från att planeringen görs så enkelt, effektivt och snabbt som det är möjligt inom ramen för regelverket. Utskottet vill liksom tidigare år understryka att planeringen bl.a. ska säkerställa en god resurshushållning och att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling.

Sammanfattningsvis konstaterar utskottet att de frågeställningar som tas upp i motionsyrkandena är väl beaktade, och utskottet finner inte anledning att ta något initiativ i dessa frågor. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2025/26:3653 (S) yrkande 96, 2025/26:3678 (KD) yrkandena 1 och 2, 2025/26:3850 (S) yrkande 9, 2025/26:3855 (C) yrkande 5 och 2025/26:3857 (MP) yrkande 4.

Samhällsekonomiska bedömningar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om samhällsekonomiska bedömningar. Utskottet framhåller vikten av att säkerställa att de medel som investeras i infrastruktur används på ett effektivt sätt och att det därför är viktigt att fokusera på infrastrukturinsatser som är samhällsekonomiskt lönsamma. Utskottet understryker vikten av att samhällsekonomiska analyser är väl underbyggda och av god kvalitet och förutsätter att utvecklingsarbetet inom området fortsätter. Utskottet konstaterar att de frågeställningar som tas upp i motionsyrkandena redan är beaktade och finner inte anledning att ta något initiativ i dessa frågor.

Jämför reservation 14 (S, V, C, MP).

Skrivelsen

Riksrevisionens granskning

Riksrevisionens iakttagelser

Riksrevisionen uppmärksammar att Trafikverket sedan 2020 har saknat ett verktyg för att beräkna samhällsekonomiska effekter av cykelinvesteringar. År 2024 publicerades en beräkningshandledning som innebär tydliggöranden, men den innehåller enligt Riksrevisionen i många avseenden enbart en vägledning om hur kvalitativa bedömningar kan göras. Samhällsekonomiska beräkningar av cykelåtgärder är enligt Riksrevisionen ovanliga.

Riksrevisionens slutsatser

Riksrevisionen bedömer att Trafikverket saknar den helhetsbild som krävs för att kunna genomföra de mest effektiva åtgärderna för cykeltrafiken i transportsystemet. Trafikverket har i låg grad räknat på de samhällsekonomiska effekterna av cykelåtgärder. Riksrevisionen bedömer att ett bidragande skäl till detta är att Trafikverket saknar ett samhällsekonomiskt beräkningsverktyg för cykelåtgärder.

Riksrevisionens rekommendation

Riksrevisionens rekommendation till Trafikverket är att utveckla analysverktyg för samhällsekonomiska bedömningar av cykelåtgärder.

Regeringens bedömning och åtgärder

Regeringen anför i skrivelsen att principen om samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande vid prioriteringen av åtgärder i transportinfrastrukturen tillsammans med övriga delar av de transportpolitiska målen. En annan viktig utgångspunkt för utvecklingen av transportsystemet är fyrstegsprincipen, som innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis enligt följande:

1. Det första steget innebär att överväga åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt.
2. Det andra steget innebär att överväga åtgärder som medför ett mer effektivt nyttjande av den befintliga infrastrukturen.
3. Det tredje steget innebär att vid behov överväga begränsade ombyggnationer.
4. Det fjärde steget innebär att, om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen, överväga nyinvesteringar eller större ombyggnadsåtgärder.

Att planera transportsystemet enligt fyrstegsprincipen bidrar enligt regeringen till kostnadseffektiva lösningar. Alla trafikslag och transportmedel liksom alla typer av åtgärder som leder till att målen nås ska beaktas. Även vid prioritering av nya objekt som ska tas in i den nationella planen anser regeringen att samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande. Regeringen menar att transportsystemet behöver ses som en helhet där alla trafikslag och transportmedels fördelar kan utnyttjas på bästa sätt och komplettera varandra. Som prioriteringsgrund ska samhällsekonomisk lönsamhet vara vägledande. Regeringen noterar att Riksrevisionen konstaterar att Trafikverket saknar ett särskilt samhällsekonomiskt verktyg för cykelåtgärder. Regeringen påminner om att Trafikverket redan i dag har ett uppdrag enligt sin instruktion att utveckla, förvalta och tillämpa metoder och modeller för samhällsekonomiska analyser inom transportområdet.

Motionerna

Följdmotioner

I kommittémotion 2025/26:3850 yrkande 10 anför Aylin Nouri m.fl. (S) att Trafikverket behöver utveckla analysverktyg för samhällsekonomiska bedömningar av cykelåtgärder. Motionärerna konstaterar att Trafikverket saknar analysverktyg för att veta vilka åtgärder som är mest effektiva och att det är oklart hur cykeltrafikens framkomlighet ska vägas mot kostnader och samhällsekonomi.

I kommittémotion 2025/26:3856 i denna del anför Malin Östh m.fl. (V) att regeringen bör uppmärksamma och genomföra samtliga av Riksrevisionens rekommendationer i skrivelse 2025/26:56 Riksrevisionens rapport om statens arbete med att förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken. Motionärerna framhåller att principen om samhällsekonomisk lönsamhet ska styra prioriteringar i infrastrukturen och betonar att Trafikverkets brist på fungerande analysverktyg gör att cykelåtgärder undervärderas systematiskt i de samhällsekonomiska bedömningar som regeringen säger sig vilja stödja.

I kommittémotion 2025/26:3855 yrkande 6 menar Ulrika Heie m.fl. (C) att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att, i enlighet med Riksrevisionens rekommendation, utveckla och införa nya verktyg för samhällsekonomiska analyser av cykelåtgärder. Ett grundläggande problem är enligt motionärerna att cykelåtgärder systematiskt missgynnas i Trafikverkets samhällsekonomiska analyser, där de i praktiken aldrig kan anses lönsamma.

Motion från allmänna motionstiden 2025/26

I kommittémotion 2025/26:328 yrkande 13 anför Malin Östh m.fl. (V) att Trafikverket bör få i uppdrag att utveckla ett analysverktyg för samhällsekonomiska bedömningar av cykelåtgärder. Motionärerna uppmärksammar att cykelåtgärder är lågt prioriterade, att de inte får samma tyngd i samhällsekonomiska bedömningar som andra satsningar och att det pågår en diskussion om huruvida de positiva hälsoeffekterna av cykling ska räknas in.

Bakgrund och pågående arbete

Enligt förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket ska verket med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen. Trafikverket ska med utgångspunkt i ett samhällsbyggnadsperspektiv skapa förutsättningar för ett samhällsekonomiskt effektivt, internationellt konkurrenskraftigt och långsiktigt hållbart transportsystem. Enligt 2 § ska Trafikverket utveckla, förvalta och tillämpa metoder och modeller för samhällsekonomiska analyser inom transportområdet, inklusive efterkalkylering och successiv kalkylering.

En samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys beskriver och väger samman alla konsekvenser av en åtgärd, både positiva och negativa. Trafikverket beskriver i sitt förslag till nationell plan för 2026–2037 (2025:111) att olika

effekter så långt det är möjligt ska kvantifieras, men ofta måste man även göra kvalitativa bedömningar som också vägs in i den samlade analysen. Eftersom samhället har begränsade resurser behöver man enligt Trafikverket prioritera hur resurserna ska användas för att skapa så mycket samhällsnytta som möjligt. För att åstadkomma detta används samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys, som är en metod för att rangordna objekt och därigenom möjliggöra en prioritering i enlighet med det övergripande transportpolitiska målet om samhällsekonomisk effektivitet. Om de samlade positiva effekterna av en åtgärd är större än de samlade negativa effekterna bedöms åtgärden enligt Trafikverket vara samhällsekonomiskt lönsam. Att genomföra samhällsekonomiskt lönsamma åtgärder bidrar enligt Trafikverket till samhällsekonomisk effektivitet, dvs. mer samhällsnytta skapas för samma mängd resurser.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om samhällsekonomiska analyser behandlades senast i utskottets betänkande 2024/25:TU5 Infrastrukturfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet framhöll vikten av att säkerställa att de medel som investeras i infrastruktur används på ett effektivt sätt och att det därför är viktigt att fokusera på infrastrukturinsatser som är samhällsekonomiskt lönsamma. Utskottet underströk vikten av att samhällsekonomiska analyser är väl underbyggda och av god kvalitet. Utskottet förutsatte att utvecklingen inom området fortsätter och utgick från att myndigheterna inom transportsektorn fortsätter att utveckla arbetet för att uppnå största möjliga effektivitet.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla vikten av att säkerställa att de medel som investeras i infrastruktur används på ett effektivt sätt och att det därför är viktigt att fokusera på infrastrukturinsatser som är samhällsekonomiskt lönsamma. Utskottet vill, liksom regeringen, även betona vikten av att följa fyrstegsprincipen i arbetet med infrastrukturinvesteringar.

Utskottet vill vidare understryka vikten av att samhällsekonomiska analyser är väl underbyggda och av god kvalitet. Utskottet förutsätter att utvecklingsarbetet inom området fortsätter, och utskottet utgår från att myndigheterna inom transportsektorn fortsätter att vidareutveckla arbetet för att uppnå största möjliga effektivitet. Utskottet påminner om att Trafikverket enligt sin instruktion ska utveckla, förvalta och tillämpa metoder och modeller för samhällsekonomiska analyser inom transportområdet.

Mot den bakgrunden konstaterar utskottet sammanfattningsvis att de frågeställningar som tas upp i motionsyrkandena redan är beaktade, och utskottet finner inte anledning att ta något initiativ i dessa frågor. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2025/26:328 (V) yrkande 13, 2025/26:3850 (S) yrkande 10, 2025/26:3855 (C) yrkande 6 och 2025/26:3856 (V) i denna del.

Färgsättning av cykelbanor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslaget om färgsättning av cykelbanor. Utskottet betonar vikten av att cykelinfrastrukturen uppfyller föreskrivna krav och är tillräckligt säker. Utskottet påminner om att cykelfält kan markeras med en avvikande färg och att detta ofta görs för att öka uppmärksamheten. Utskottet konstaterar att den frågeställning som tas upp i motionsyrkandet är beaktad och finner inte anledning att ta något initiativ i denna fråga.

Jämför reservation 15 (MP).

Motionen

Motion från allmänna motionstiden 2025/26

I kommittémotion 2025/26:3276 yrkande 11 anför Linus Lakso m.fl. (MP) att man bör skapa en enhetlig färgkodex för cykelbanor. Motionärerna konstaterar att det saknas en enhetlig färgkodning för cykelbanor i Sverige och menar att ett arbete bör inledas för att hitta ett lämpligt system och hållbara metoder för att infärga cykelbanor.

Bakgrund och pågående arbete

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 utfärdats med stöd av plan- och byggförordningen (2011:338). Bestämmelser om hur gång- och cykelvägar ska utformas anges även i regelverket Vägars och gators utformning (VGU), som Trafikverket kan hänvisa till när myndigheten upphandlar entreprenader på det statliga vägnätet. 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 cykelinfrastrukturen. En omarbetning av den s.k. GCM-handboken publicerades i juli 2022 (rapport 2022:020 Mobilitet för gående, cyklister och mopedister – En handbok med fokus på planering, utformning underhåll och uppföljning).

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 vägarbeten. 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. Ett exempel kan hämtas från Stockholm där man i Henriksdal i november 2023 asfalterade 250 meter cykelbana med röd asfalt för att få en tydligare avgränsning och därigenom uppmärksamma avgränsningen mellan gång- och cykelbana. Syftet var också att tydliggöra avgränsningen för bilister för att göra det enklare och tryggare att cykla.

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 cyklister prioritet i korsningar.

Frågan om vägmarkeringar för cykel behandlades även i den översyn av regler som har 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 vägmarkeringar på vägens yta för cyklande där det behövs och att det är viktigt att dessa vägmarkeringar underhålls och hålls i sådant skick att de ger cyklister 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 vägmarkeringar används men också att det har pågått diskussioner bland väghållarna om vilken färg vägmarkeringarna 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.

I en studie från november 2022 (Cykeltrafikregler och utformning för ökad säkerhet och framkomlighet) som har fått ekonomiskt stöd från Skyltfonden hos Trafikverket konstateras att cykelfält i avvikande färg ofta används utomlands. I t.ex. Nederländerna är det standard att använda röd asfalt på såväl cykelfält som cykelbanor. Enligt studien ökar färgen motorförarens uppmärksamhet på cyklister och det uppfattas positivt av cyklisterna. Färgen antas öka cyklisternas säkerhet men även ge dem vägledning om var de ska köra. I Sverige används avvikande färg mest i korsningar för att tydligt markera

konfliktfyllda cykelöverfarter, och i mindre grad på långa sträckor. I Stockholm rekommenderas avvikande färg på cykelfält som ligger mellan två rullande körfält av säkerhetsskäl. I studien betonas att färgen inte har någon betydelse för vilka regler som gäller på platsen. Studien visar också att effekterna av färgade cykelbanor verkar vara begränsade; det refereras bl.a. till Transportøkonomisk institutt i Norge som har gått igenom facklitteratur och erfarenheter från hela världen. Slutsatsen i studien är att det för närvarande saknas skäl att reglera vad färgade fält eller banor betyder trafikföringsmässigt.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om färgsättning av cykelbanor behandlades senast i utskottets betänkande 2024/25:TU10 Cykelfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet betonade vikten av att cykelinfrastrukturen uppfyller föreskrivna krav och är tillräckligt säker så att den är tillgänglig och inte innebär någon fara för människors hälsa och säkerhet. Utskottet pekade bl.a. på att cykelbanor ska märkas ut på ett sätt som är förenligt med regelverket. Utskottet konstaterade att de frågeställningar som togs upp i motionsyrkandena var väl beaktade och fann inte anledning att ta något initiativ i dessa frågor.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill liksom tidigare år betona vikten av att säkerställa att cykelinfrastrukturen uppfyller föreskrivna krav och är tillräckligt säker så att den är tillgänglig och inte innebär någon fara för människors hälsa och säkerhet. Utskottet kan konstatera att det finns både förordningar från regeringen, föreskrifter och allmänna råd från Transportstyrelsen, byggherrekraV samt rekommendationer från Trafikverket om cykelbanors utformning. Utskottet utgår från att dessa krav följs. När det gäller frågan om färgsättning av cykelbanor påminner utskottet om att cykelfält kan markeras med en avvikande färg och att detta ofta görs 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. Mot den bakgrunden konstaterar utskottet att den frågeställning som tas upp i motionsyrkandet är väl beaktad, och utskottet finner inte anledning att ta något initiativ i denna fråga. Därmed avstyrker utskottet motion 2025/26:3276 (MP) yrkande 11.

Regler för omkörning av cyklister

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om regler för omkörning av cyklister. Utskottet pekar på att en del i den trygga och säkra cyklingen handlar om att andra trafikanter ska hålla ett betryggande avstånd när de kör om cyklister, och utskottet välkomnar därför att regeringen nyligen har gett Transportstyrelsen i uppdrag att utreda hur det kan införas en minimiavståndsregel, en tydligare riktlinje eller en utmärkning för motorfordon vid omkörning av cyklister. Utskottet menar därmed att den frågeställning som tas upp i motionsyrkandena är väl beaktad i det pågående arbetet och finner därför inte anledning att ta något initiativ i denna fråga.

Jämför reservation 16 (V) och 17 (MP).

Skrivelsen

Riksrevisionens granskning

När det gäller Transportstyrelsens utredning av regelfrågor konstaterar Riksrevisionen att Transportstyrelsen har utrett ett antal regeländringar utan att ha gjort tillräckliga analyser som baseras på faktiska konsekvenser i transportsystemet. Det har gjort att många bedömningar enligt Riksrevisionen står i kontrast till vad forskning och erfarenheter i en mängd andra länder visar. Transportstyrelsen har också gjort den generella bedömningen att nya eller ändrade regler inte kommer att öka andelen cyklister; i stället hänvisas till åtgärder i cykelinfrastrukturen. Denna bedömning står enligt Riksrevisionen i tydlig kontrast till fyrstegsprincipen som handlar om att från effektivitetssynpunkt undvika kostsamma investeringar om enklare åtgärder kan lösa en brist i transportsystemet.

Riksrevisionen konstaterar att Transportstyrelsen har argumenterat principbaserat för att inte ändra på reglerna för omkörning av cyklister. Riksrevisionen menar att Transportstyrelsen inte närmare har utrett om tillämpningen av dagens regler leder till att cyklister körs om på ett säkert och betryggande sätt. Riksrevisionen menar att det även saknas vägledning eller normering kring vad som skulle kunna vara ett tillräckligt omkörningsavstånd i olika situationer, samtidigt som det har visat sig att förare av motorfordon har svårt att själva bedöma detta. Riksrevisionen konstaterar även att Transportstyrelsen inte tillräckligt har utvärderat den alternativa reglering som flera andra EU-länder praktiserar. Riksrevisionen konstaterar dessutom att rättspraxis inte ger vägledning om vad som utgör säkra och trygga omkörningar.

Riksrevisionen bedömer att ett viktigt skäl till avsaknaden av förslag om ändrade trafikregler är bristande konsekvensanalyser i Transportstyrelsens utredningar. Den gemensamma nämnaren för de konsekvensanalyser som Riksrevisionen har gått igenom är att de är resonemangsbaserade och saknar

hänvisning till någon empirisk grund såsom forskning eller utvärderingar. Riksrevisionen menar att Transportstyrelsen bör utveckla arbetet med konsekvensanalyser baserat på empiriskt grundade resultat såsom utvärderingar eller forskningsresultat (se nedan i avsnittet om arbetet med att utveckla regler).

Motionerna

Följdmotion

I kommittémotion 2025/26:3857 yrkande 10 anför Linus Lakso m.fl. (MP) att regeringen bör främja lagstiftning för säker omkörning av cyklister. Motionärerna refererar bl.a. till en studie som visar att den vanligaste olycksorsaken vid kollisioner mellan cyklar och motorfordon utanför tätort är att motorfordonet kör på en cyklist som färdas i samma riktning och att omkring 2,5–3 meters omkörningsavstånd krävs för att cyklisten ska uppleva omkörningen som trygg.

Motioner från allmänna motionstiden 2025/26

I kommittémotion 2025/26:328 yrkande 6 anför Malin Östh m.fl. (V) att regeringen bör utreda nya regler för säkrare omkörning av cyklister. Motionärerna hänvisar till olika rapporter och menar att regelverket behöver ses över.

I kommittémotion 2025/26:3276 yrkande 10 anför Linus Lakso m.fl. (MP) att det bör införas en möjlighet att använda en hänsynsregel vid cykling. Motionärerna uppmärksammar att när en cyklist färdas på vägen kommer bilarna vanligtvis alltför nära, vilket skapar en trafikosäker miljö och avskräcker från cyklande. För att komma till rätta med problemen har det i flera länder införts en hänsynsregel som betyder att en bil måste hålla minst 1,5 meters avstånd från en cykel vid omkörning.

I motion 2025/26:1727 efterlyser Hans Eklind (KD) en utredning med syftet att införa en regel i trafikförordningen om minst 1,5 meters avstånd vid omkörning av en cyklist. Motionären menar att Sverige både kan och ska låta sig inspireras av andra länders konkretion när det gäller att definiera vad som är betryggande avstånd vid omkörning av cyklister, och motionären nämner som exempel Storbritannien, Spanien och Tyskland.

Bakgrund och pågående arbete

I 2 kap. 1 § trafikförordningen (1998:1276) 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 de 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.

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. 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” är och att det av just den anledningen 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 gjort 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 forskningsartiklar har det konstaterats att de negativa aspekterna av att behöva cykla tillsammans med motorfordonstrafik är en av de viktigaste barriärerna mot att cykla på landsbygden. I en VTI-rapport från 2023, Omkörning av cyklister i blandtrafik – Kunskapsunderlag till rekommendationer för tryggare cykling, sammanställs kunskap om cyklisters utrymmesbehov vid omkörning, främst på landsväg, med beaktande av cyklisters framkomlighet, tillgänglighet, trafiksäkerhet och trygghet. Rapporten berör frågor om cyklisters placering i sidled och cykling i bredd. Forskningen visar att det krävs åtgärder för att säkerställa att bilars omkörningar av cyklister i blandtrafik blir säkra och uppfattas som trygga av cyklisterna. Detta är enligt rapporten en grundförutsättning för en ökad och säker cykling, inte minst på landsväg. Tänkbara åtgärder är regeländringar, informationskampanjer eller förbättringar av infrastrukturen för cyklister. En svårighet med dagens regelverk är att avgöra vad som avses med ”betryggande avstånd”, och här behövs det ytterligare forskning för att kunna ge tydligare vägledning.

Transportstyrelsen fick i oktober 2021 i uppdrag att analysera regelfrågor så att andelen som reser med cykel kan öka. Myndigheten 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). Myndigheten 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.

Transportstyrelsen har i regleringsbrevet för 2026 fått ett nytt regeringsuppdrag om regelutveckling för cykeltrafik. Regeringen har beslutat att Transportstyrelsen ska utreda hur det kan införas en minimiavståndsregel, en tydligare riktlinje eller en utmärkning för motorfordon vid omkörning av cyklister. Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) har i en kommentar betonat att uppdraget till Transportstyrelsen går ut på att öka trafiksäkerheten för cyklister utan att försämra trafiksäkerheten i andra delar av trafiken eller påtagligt minska framkomligheten för motorfordon. Socialminister Jakob Forssmed (KD) har i en kommentar betonat att det är viktigt att skapa säkra och tydliga regler om ett tillräckligt avstånd för säker omkörning av cyklister och dra lärdom av hur andra europeiska länder har arbetat för detta för att skapa trygga förutsättningar för att cykla. Ministern önskar att det kommer att uppmuntra till ännu mer cykling, både som träningsform och i vardagen. Inom ramen för uppdraget ska Transportstyrelsen också analysera trafiksäkerhetseffekter, internationella erfarenheter och skillnader mellan cykling i tätorter och på landsvägar. Uppdraget ska redovisas senast den 30 augusti 2026.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om regler för omkörning av cyklister behandlades senast i utskottets betänkande 2024/25:TU10 Cykelfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet uppmärksammade att bilisters avstånd till cyklister när de kör om är en viktig trafiksäkerhetsfråga och konstaterade att frågan har utretts. Utskottet menade att de frågeställningar som togs upp i motionsyrkandena var väl beaktade i det pågående arbetet och fann därför inte anledning att ta något initiativ i dessa frågor.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla att det är viktigt att reglerna för cyklister är utformade så att de underlättar en ökad och säker cykling. Liksom 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 mycket viktigt att man kan cykla på ett tryggt och säkert sätt.

En del i den trygga och säkra cyklingen handlar om att andra trafikanter ska hålla ett betryggande avstånd när de kör om cyklister. Utskottet kan konstatera att detta är en viktig trafiksäkerhetsfråga för många cyklister, och utskottet välkomnar därför att regeringen nyligen har gett Transportstyrelsen i uppdrag att utreda hur det kan införas en minimiavståndsregel, en tydligare riktlinje eller en utmärkning för motorfordon vid omkörning av cyklister. Uppdraget går ut på att öka trafiksäkerheten för cyklister utan att försämra trafiksäkerheten i andra delar av trafiken eller påtagligt minska framkomligheten för motorfordon. Utskottet vill betona att det är viktigt att skapa säkra och tydliga regler om ett tillräckligt avstånd för säker omkörning av cyklister och att dra lärdom av hur andra länder har arbetat för detta för att skapa trygga förutsättningar för att cykla. Utskottet ser fram emot att ta del av redovisningen av uppdraget.

Utskottet menar därmed att den frågeställning som tas upp i motionsyrkandena är väl beaktad i det pågående arbetet och finner därför inte anledning att ta något initiativ i denna fråga. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2025/26:328 (V) yrkande 6, 2025/26:1727 (KD), 2025/26:3276 (MP) yrkande 10 och 2025/26:3857 (MP) yrkande 10.

Regler om högersväng vid rött och cykling mot enkelriktat

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om regler om högersväng vid rött och cykling mot enkelriktat. Utskottet konstaterar att Transportstyrelsen redan har analyserat dessa regelfrågor i ett regeringsuppdrag och att Transportstyrelsen inte föreslagit någon ändring av reglerna. Utskottet menar därmed att de frågeställningar som tas upp i motionsyrkandena redan har beaktats och finner därför inte anledning att ta något initiativ i dessa frågor.

Jämför reservation 18 (V), 19 (C) och 20 (MP).

Skrivelsen

Riksrevisionens granskning

Riksrevisionen konstaterar att regeringen hittills inte har gått vidare med regeländringar av mer genomgripande natur som den initialt velat se utreda för att förbättra framkomligheten för cyklister. Detta gäller exempelvis cykling mot enkelriktat och högersväng mot rött. Riksrevisionen konstaterar att Transportstyrelsen i sina regelutredningar har avrått från sådana regeländringar och därför inte har lagt fram några förslag i den riktningen.

Riksrevisionen konstaterar att regeländringar för såväl cykling mot enkelriktat som högersväng mot rött främst berör kommunernas möjligheter att

besluta om lokala trafikföreskrifter i olika trafikmiljöer. Riksrevisionen menar att Transportstyrelsens utredning saknar konsekvensanalyser av påverkan på trafiksäkerheten och potentialen att få fler att börja cykla. Transportstyrelsen gör även en mer generell bedömning att nya eller ändrade trafikregler inte kommer att få andelen resor med cykel att öka. Riksrevisionen konstaterar vidare att det finns en diskrepans mellan de två myndigheter – Transportstyrelsen och Trafikverket – som har det största ansvaret för att uppfylla riksdagens intentioner på området.

Som framgår ovan konstaterar Riksrevisionen att Transportstyrelsen har utrett ett antal regeländringar utan att ha gjort tillräckliga analyser som baseras på faktiska konsekvenser i transportsystemet. Riksrevisionen bedömer att ett viktigt skäl till avsaknaden av förslag om ändrade trafikregler är bristande konsekvensanalyser i Transportstyrelsens utredningar. Riksrevisionen menar att Transportstyrelsen bör utveckla arbetet med konsekvensanalyser baserat på empiriskt grundade resultat såsom utvärderingar eller forskningsresultat (se nedan i avsnittet om arbetet med att utveckla regler).

Motionerna

Följdmotioner

I kommittémotion 2025/26:3855 yrkande 8 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att man bör utreda och införa regelförenklingar för att förbättra framkomligheten för cyklisterna, såsom möjlighet till högersväng mot rött ljus och cykling mot enkelriktat. Motionärerna hänvisar till att sådana regelförenklingar gör cyklingen smidigare i vardagen och konstaterar att de redan används framgångsrikt i andra länder.

I kommittémotion 2025/26:3857 pekar Linus Lakso m.fl. (MP) på att regeringen bör möjliggöra för cykeltrafik i båda riktningarna där det är enkelriktat för motorfordon (yrkande 8). Motionärerna konstaterar att många kommuner vill kunna använda cykling mot enkelriktat som ett sätt att förbättra framkomligheten och hänvisar bl.a. till att det finns flera forskningsstudier som konstaterar att olycksrisken inte ökar utan snarare minskar om cykling tillåts mot enkelriktat. Vidare anför motionärerna att regeringen bör möjliggöra ett undantag för cyklisterna från reglerna om stopplikht vid rött ljus när cyklisten gör en högersväng (yrkande 9). Motionärerna menar att med tillåten högersväng mot rött i vissa fall kan cyklisternas tillgänglighet öka utan påtagliga nackdelar, samtidigt som cyklisterna lämnar företräde för gående och annan trafik.

Motioner från allmänna motionstiden 2025/26

I kommittémotion 2025/26:328 yrkande 8 anför Malin Östh m.fl. (V) att regeringen bör återkomma med ett förslag till skyltning som tillåter undantag från rött ljus för cyklisterna vid högersväng. Motionärerna konstaterar att det

råder osäkerhet om vad lagen tillåter och lyfter fram att nuvarande trafiklagstiftning är dåligt anpassad till cykeltrafikens förutsättningar och behov.

I kommittémotion 2025/26:3728 yrkande 43 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att man bör utreda förutsättningarna för att via regelförändringar förbättra framkomligheten med cykel.

Bakgrund och pågående arbete

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 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.

Transportstyrelsens analys av olika regelfrågor

Transportstyrelsen har i uppgift att utforma regler och följa upp att de följs genom tillsyn. I uppgifterna ingår bl.a. att ta fram regler för vägtrafik och fordon samt att utforma vägmärken. I vägtrafiken ingår cykeltrafik och som en följd finns regler om vilken utrustning en cykel måste ha samt hur en cykel ska framföras i trafiken.

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 är enkelriktat för motortrafik. Transportstyrelsen skulle även bl.a. analysera om och hur cyklister på ett trafiksäkert sätt kan ges undantag från reglerna om

stopplikt vid röd signal när cyklisten gör en högersväng och om det bedöms lämpligt lämna förslag om detta.

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. Transportstyrelsen beskriver i rapporten hur funktionen enkelriktad trafik där cyklande får färdas i båda riktningar och motorfordon endast får framföras i en riktning lämpligen kan åstadkommas. Transportstyrelsen konstaterar att det i dag finns många regleringsmöjligheter för väghållare för att uppnå denna funktion.

I den andra delrapporten från oktober 2022 (TSG 2021-10413) bedömer Transportstyrelsen att det inte är lämpligt att införa en möjlighet för väghållningsmyndigheter att reglera röd fordonssignal eller cykelsignal så att den röda signalen generellt eller i vissa situationer tillåter att cyklande och förare av moped klass II åker mot röd trafiksignal vid högersväng.

Trafikverkets inriktningsunderlag

Trafikverket menar i sitt inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037 (rapport 2024:003) att trafiklagstiftningen bör anpassas till cykeltrafikens förutsättningar, bl.a. genom att ge möjlighet för väghållare att tillåta cykling mot enkelriktat och högersväng mot rött ljus där så är lämpligt. Genom att tillåta fler typer av trafikregleringar än i dag skulle väghållarna få fler möjligheter att skapa bättre förutsättningar för cykling och till försumbara kostnader förbättra tillgängligheten med cykel. Trafikverket framför att nuvarande trafiklagstiftning i flera avseenden är dåligt anpassad till cykeltrafikens förutsättningar och behov. Det finns flera typer av trafikregleringar som ofta vore användbara för att skapa bättre förutsättningar för cykeltrafik men som i dag inte är tillåtna. Trafikverket konstaterar att också regionerna har framfört önskemål om regelförenklingar för cykelinfrastrukturen. Genom att tillåta cykling mot enkelriktat går det ofta att uppnå genare cykelvägar, vilket ökar tillgängligheten med cykel. Trafikverket menar att det finns gott stöd i forskningen för att detta inte innebär trafiksäkerhetsproblem. Flera kommuner tillåter redan i praktiken cykling mot enkelriktat på lämpliga gator. Juridiskt sett är dock inte gatan enkelriktad, eftersom det inte är tillåtet att undanta cykeltrafik från enkelriktning. I stället uppnås syftet genom att förbjuda infart med fordonstrafik i gatans ena ände och undanta cyklar från infartsförbudet. Trafikverket menar att denna lösning fungerar, men att den inte är ideal. Tydligast för trafikanterna vore att göra det möjligt att undanta cykeltrafik från enkelriktning.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om regler för omkörning vid rött och cykling mot enkelriktat behandlades senast i utskottets betänkande 2024/25:TU10 Cykelfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet framhöll att det är viktigt att reglerna för cyklister är utformade så att de underlättar en ökad och säker cykling. Utskottet understök att arbetet för nollvisionen är en central utmaning i arbetet.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla att det är viktigt att reglerna för cyklister är utformade så att de underlättar en ökad och säker cykling. Liksom tidigare år vill utskottet peka på att regler som gör det enklare och mer attraktivt att cykla kan ha en positiv effekt på cyklandet. När det gäller motionsförslaget om att förbättra framkomligheten med cykel genom regeländringar vill utskottet påminna om att Transportstyrelsen har haft i uppdrag att analysera regel frågor så att andelen som reser med cykel kan öka. Frågan har även uppmärksammats av Trafikverket. För att cyklingen ska öka är det enligt utskottet mycket viktigt att man kan cykla på ett tryggt och säkert sätt. När det gäller motionsförslagen om cykling på enkelriktade gator och högersväng vid rödljus kan utskottet konstatera att Transportstyrelsen redan har analyserat dessa regel frågor i ett regeringsuppdrag. Transportstyrelsen föreslog ingen ändring av reglerna och anförde att ändrade regler sannolikt inte skulle påverka andelen som reser med cykel.

Utskottet menar därmed att de frågeställningar som tas upp i motionsyrkandena redan är väl beaktade i det pågående arbetet och finner därför inte anledning att ta något initiativ i dessa frågor. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2025/26:328 (V) yrkande 8, 2025/26:3728 (C) yrkande 43, 2025/26:3855 (C) yrkande 8 och 2025/26:3857 (MP) yrkandena 8 och 9.

Andra bestämmelser för ökad säkerhet för cyklister

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om andra bestämmelser för ökad säkerhet för cyklister. Utskottet framhåller att cykelhjälm användning är en viktig fråga och avser att fortsätta följa utvecklingen när det gäller allvarligt skadade cyklister och användningen av cykelhjälm. Utskottet framhåller vidare att det är viktigt att cyklister kan känna sig trygga och att det råder hög trafiksäkerhet på cykelvägarna. Utskottet menar att det för närvarande inte finns anledning att ta något initiativ i dessa frågor.

Motionerna

Motioner från allmänna motionstiden 2025/26

I motion 2025/26:899 uppmärksammar Magnus Manhammar (S) behovet av en bred utredning av hur ett generellt hjälmkrav kan införas och vilka effekter det får för trafiksäkerhet, folkhälsa och cyklingens omfattning. Motionären menar bl.a. att ett utökat hjälmkrav är en enkel, kostnadseffektiv och väl underbyggd åtgärd för att minska antalet döda och svårt skadade i trafiken och att ett hjälmkrav kan kombineras med informationsinsatser, arbetsgivarstöd för pendlare och krav på att delningsföretag tillhandahåller hjälmlösningar.

I motion 2025/26:479 tar Jörgen Grubb (SD) upp frågan om att förbjuda framförande av alla typer av mopeder på cykelbanor inom detaljplanerat område. Motionären menar att många cyklisterna är oroliga när de använder cykelbanorna på grund av risken att bli rånad av mopedister och att det skulle bli tryggare för övriga trafikanter om inga mopeder fick färdas på cykelbanor, i alla fall inte inom detaljplanerat område.

I motion 2025/26:1404 anför Johanna Rantsi (M) att man bör överväga ett mobilförbud på cykel. Motionären menar att mobilanvändning under cykling tar bort uppmärksamheten från omgivningen, vilket kan leda till olyckor med allvarliga konsekvenser, och ett mobilförbud skulle bidra till både ordning och rättssäkerhet.

I motion 2025/26:3288 anför Camilla Brunsberg och Marléne Lund Kopparklint (båda M) att man bör överväga att utreda möjligheten att tillåta förare av moped klass I att i låg hastighet använda cykelvägar i situationer där det annars krävs färd på tungt trafikerade landsvägar. Motionärerna konstaterar att det på landsbygden ofta saknas lågtrafikerade alternativ för klass I-mopeder och att ungdomar då hänvisas till landsvägar med hastighetsgränser på 80–90 kilometer i timmen, vilket innebär en stor trafiksäkerhetsrisk.

I motion 2025/26:696 menar Cecilia Rönn (L) att man bör ändra trafikförordningen (1998:1276) till att den som är under 18 år och färdas med en tvåhjulig cykel ska använda cykelhjälm eller annat lämpligt huvudskydd. Motionären betonar att cyklar och andra tvåhjuliga fordon är bra transportmedel, och kravet på hjälm upp till 15 år har gjort skillnad sedan det infördes genom att det sparar liv och lidande.

Bakgrund och pågående arbete

Användning av cykelhjälm

Cykelhjelmsanvändningen 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 många av de 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 skullskador som kan uppkomma vid cykelolyckor effektivast lindras eller stoppas helt av en cykelhjälm. Om alla använde cykelhjälm skulle enligt Trafikverket antalet omkomna kunna minska med ca 25 procent.

Trafiksäkerhetsarbetet utgår från nollvisionen och etappmål på vägen dit. Det nuvarande etappmålet för vägtrafiken innebär en halvering av antalet omkomna till max 133 omkomna 2030. Etappmålet innebär också att antalet allvarligt skadade i vägtrafiken ska reduceras med 25 procent utifrån ett motsvarande utgångsvärde. Målet för användning av cykelhjälm är 80 procent 2030 (mätt som andel observerade cyklister med hjälm). Av Trafikverkets Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2024 – Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2030 (rapport 2025:090) framgår att den observerade sammantagna cykelhjälsanvändningen var 47 procent 2023. Utfallet var enligt Trafikverket inte i linje med nödvändig utveckling. Inga mätningar genomfördes under 2024.

Av det senaste nationella cykelbokslutet (Trafikverket 2024:120) framgår att det under 2023 syntes en tydlig ökning av antalet barn som använder cykelhjälm. Andelen vuxna på cykelstråk och vid grundskolor som observerades med cykelhjälm var 42 procent 2023. Den siffran är densamma som 2021. Av barn under 16 år som cyklar och som observerats vid skolor och på cykelstråk använde 69 procent hjälm, jämfört med 64 procent 2021. År 2023 var den observerade sammantagna cykelhjälsanvändningen 47 procent, vilket var en ökning med 1 procentenhet jämfört med 2021.

Trafikverket och en rad andra aktörer har tagit fram en gemensam inriktning för säker trafik med cykel och moped (rapport 2018:159) där ökad hjälm-användning lyfts upp som ett prioriterat insatsområde. Det pekas på att cykelhjälmerna är en av förutsättningarna för säker cykling. Trafikverket konstaterar i sin Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2020 (rapport 2021:099) att cykelhjälsanvändningen i Sverige ligger på en ganska blygsam nivå, speciellt hos vuxna, och att det finns en stor potential att öka användningen. I Trafikverkets rapport 2021:099 konstateras att en av förutsättningarna för att få ett vägtransportsystem som är både attraktivt och säkert för cyklister är att cyklisterna använder hjälm. Tidigare års studier visar att nästan hälften av de cyklister som skadas mycket allvarligt i trafiken har fått en huvudskada, medan motsvarande andel bara är ungefär 10 procent bland de allvarligt skadade cyklisterna med hjälm. 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.

Trafikverket konstaterar i sitt inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037 (rapport 2024:003) att huvudskador är den vanligaste skadan som orsakar dödsfall hos cyklister. Nästan 70 procent av alla huvudskador sker vid singelolyckor, dvs. när cyklister kör omkull utan att någon annan varit inblandad. Mindre än en femtedel av alla huvudskador uppstår vid kollision med ett motorfordon, men dessa olyckor resulterar oftast i mer allvarliga huvudskador. När det gäller elsparkcyklar dominerar huvud-

och ansiktsskador (44 procent). Cykelhjälm minskar enligt Trafikverket risken för huvudskador med minst 50 procent och ansiktsskador med en tredjedel. Ungefär hälften av alla cyklister använder hjälm, men bland elsparkcyklister är hjälmanvändningen betydligt lägre. Trafikverket menar att en ökad hjälm-användning därför är viktig för att motverka både skallskador och ansiktsskador bland cyklister, elcyklister och elsparkcyklister.

Det finns enligt Trafikverket en stor acceptans i Sverige för att det ska vara obligatoriskt att använda cykelhjälm. I Trafikverkets rapport Allmänhetens syn på trafiksäkerhet – Resultat från Trafiksäkerhetsenkäten 2024 (rapport 2025:009) redovisas att användningen av cykelhjälm har fortsatt att öka och att den nu ligger på 39 procent bland de som alltid eller nästan alltid använder hjälm. Trots detta sjunker andelen som anser att hjälm borde vara obligatoriskt till 67 procent, särskilt bland män. Kvinnor är dock fortfarande betydligt mer positiva än män till ett hjälm tvång. I 2024 års redovisning av trafiksäkerhetsarbetet i vägtrafiken (rapport 2024:118) presenterar Trafikverket olika initiativ som Regeringskansliet kan ta för att bidra till att uppnå etappmålet för trafiksäkerhet för 2030. Trafikverket tar upp behovet av att utreda effekten av att skärpa lagkraven på hjälm för cyklister på elcyklar, cyklar och elsparkcyklar och menar att man bör överväga ett stegvist införande av lagkrav på hjälm genom att börja med elsparkcyklister.

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.

Användning av mobiltelefon på cykel

I 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 var 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 det 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 cyklisternas förflyttning i trafikmiljön utöver detta är 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

En 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.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om bestämmelser för ökad säkerhet för cyklister behandlades senast i utskottets betänkande 2024/25:TU10 Cykelfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet framhöll att det är viktigt att reglerna för cyklister är utformade så att de underlättar en ökad och säker cykling. Utskottet underströk att arbetet för nollvisionen är en central utmaning i arbetet, och utskottet avser att fortsätta följa utvecklingen när det gäller allvarligt skadade cyklister och användningen av cykelhjälm. Utskottet menade att de frågeställningar som togs upp i motionsyrkandena var väl beaktade i det pågående arbetet och fann därför inte anledning att ta något initiativ i dessa frågor.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla att det är viktigt att reglerna för cyklister är utformade så att de underlättar en ökad och säker cykling. Liksom 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 mycket viktigt att man kan cykla på ett tryggt och säkert sätt.

När det gäller motionsförslagen om krav på användning av cykelhjälm vill utskottet först påminna om att huvudskador är den vanligaste skadan som orsakar dödsfall hos cyklister och att nästan hälften av de mycket allvarligt skadade cyklisterna drabbas av huvudskador. Risken för allvarliga skallskador

vid en olycka minskar betydligt om man använder hjälm, och enligt det nuvarande regelverket ska den som är under 15 år och färdas med en tvåhjulig cykel använda cykelhjälm. Utskottet konstaterar att cykelhjälmsanvändningen i Sverige fortfarande ligger på en blygsam nivå, speciellt hos vuxna, och konstaterar att målet för cykelhjälmsanvändningen är 80 procent 2030. Utskottet anser att detta är en viktig fråga och avser att fortsätta följa utvecklingen när det gäller allvarligt skadade cyklister och användningen av cykelhjälm.

När det gäller motionsförslaget om mobilanvändning på cykel vill utskottet peka på att antalet studier om cyklisters användning av mobiltelefoner är litet och att kunskapen är begränsad. Utskottet är inte berett att för närvarande ta något initiativ för att införa ett förbud mot att använda handhållen mobiltelefon vid cykling.

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. Utskottet hänvisar liksom tidigare i stället till den möjlighet som redan finns att sätta upp en tilläggstavla där det står ”ej moped”, vilket kan användas i förekommande fall för att öka tryggheten.

Utskottet menar mot den bakgrunden att det för närvarande inte finns anledning att ta något initiativ i dessa frågor. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2025/26:479 (SD), 2025/26:696 (L), 2025/26:899 (S), 2025/26:1404 (M) och 2025/26:3288 (M).

Arbetet med att utveckla regler

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om arbetet med att utveckla regler. Utskottet slår fast att detta arbete är viktigt och ansvarsfyllt, och utskottet har ingen anledning att ifrågasätta hur arbetet utförs. Utskottet betonar bl.a. att det är viktigt att regelverket inom cykelområdet är utformat så att det underlättar en ökad och säker cykling och påminner om att myndigheter ska göra konsekvensanalyser. Utskottet menar 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.

Jämför reservation 21 (S, V) och 22 (MP).

Skrivelsen

Riksrevisionens granskning

Riksrevisionens iakttagelser

Riksrevisionen konstaterar att regeringens och Transportstyrelsens arbete med regelutveckling har varit passivt och baserat på otillräckliga konsekvensanalyser. Regelutvecklingsarbetet har enligt Riksrevisionen därför inte främjat en utveckling mot bättre framkomlighet och högre trafiksäkerhet för cykeltrafiken. Riksrevisionens viktigaste iakttagelser är följande:

- De regeringsuppdrag som har gått till Trafikverket och Transportstyrelsen och som har handlat om att se över regelverk som på olika sätt är kopplade till cykling har inte resulterat i några genomgripande regeländringar.
- Transportstyrelsen har inte tillräckligt analyserat konsekvenserna av de faktiska effekterna av olika alternativ inom flera regelutredningar från de senaste åren. Transportstyrelsen hänvisar inte till resultaten i relevant forskning, till egna studier eller till försök eller utvärderingar av regeländringar i andra länder. Detta gäller både trafiksäkerhetseffekter och möjligheter att åstadkomma ökad tillgänglighet.
- Transportstyrelsen har bedömt att FN-konventionerna som syftar till att harmonisera vägtrafiksystemet i och mellan länder hindrar vissa regeländringar i Sverige. Sverige har trots det inte deltagit i FN-expertgruppen för utveckling av konventionerna gällande cykeltrafik. Riksrevisionen konstaterar också att Transportstyrelsens hållning avviker från expertgruppens och från de många andra konventionsländer som genomfört regeländringarna.
- Transportstyrelsen hänvisar till åtgärder i cykelinfrastrukturen för att cyklandet ska öka, medan regeländringar inte bedöms påverka andelen resor med cykel. Riksrevisionen konstaterar att slutsatsen saknar empiriskt grundad motivering.

Riksrevisionens slutsatser

Riksrevisionen konstaterar att regeringen har gett flera uppdrag om ändrade trafikregler i syfte att förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken, men dessa har inte lett till någon betydande förändring. Riksrevisionen bedömer att ett viktigt skäl är bristande konsekvensanalyser i Transportstyrelsens utredningar. Den gemensamma nämnaren är att konsekvensanalyserna är resonemangs-baserade utan hänvisning till empirisk grund, såsom forskning eller utvärderingar. Det har gjort att många bedömningar enligt Riksrevisionen står i kontrast till vad forskning och erfarenheter i en mängd andra länder visar. Riksrevisionen menar vidare att Transportstyrelsen har bedömt att FN-konventionerna om vägtrafik respektive vägmärken och signaler hindrar vissa regeländringar. Riksrevisionen konstaterar att det borde ha motiverat Transportstyrelsen eller regeringen att delta i den FN-expertgrupp som hade ansvar för att utarbeta förslag på gemensamma definitioner för cykelinfrastruktur bland konventionsländerna. Transportstyrelsen har enligt Riksrevisionen också gjort en generell bedömning att nya eller ändrade regler inte kommer att öka andelen cyklister; i stället hänvisas till åtgärder i cykelinfrastrukturen. Riksrevisionen menar att denna bedömning står i tydlig kontrast till fyrstegsprincipen, som är viktig inom transportområdet och som handlar om att undvika kostsamma investeringar om enklare åtgärder kan lösa en brist i transportsystemet.

Riksrevisionens rekommendationer

Riksrevisionens rekommendation till regeringen är att ge Transportstyrelsen ett tydligare ansvar för att ta hänsyn till fyrstegsprincipen vid utvecklingen av regler som berör transportsystemet.

Riksrevisionens rekommendation till Transportstyrelsen är att utveckla arbetet med konsekvensanalyser baserat på empiriskt grundade resultat såsom utvärderingar eller forskningsresultat.

Regeringens bedömning och åtgärder

I skrivelsen konstaterar regeringen att Transportstyrelsen ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås och att myndigheten redan i dag ska beakta att transportsystemets utformning, funktion och användning medverkar till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet. Regeringen betonar att detta dock enbart är en delmängd av de effekter som regeländringar och regelutveckling kan ha och som måste beaktas. Andra effekter kan exempelvis handla om trafiksäkerhet. Regeringen instämmer därför inte i Riksrevisionens rekommendation att ge Transportstyrelsen ett tydligare ansvar för att ta hänsyn till fyrstegsprincipen vid utveckling av regler som berör transportsystemet. Regeringen påminner om att Transportstyrelsens huvuduppgift är att svara för regelgivning, tillståndsprövning och tillsyn inom transportområdet, medan Trafikverket är den myndighet som är ansvarig för

den långsiktiga planeringen av infrastrukturen samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar.

Regeringen påminner om att fyrstegsprincipen är ett verktyg för att pröva åtgärder stegvis i processen för planering av transportinfrastruktur. Regeringen betonar att Transportstyrelsen inte har i uppdrag att planera infrastruktur, även om myndighetens ansvarsområden inkluderar administrativa styrmedel och regelgivning, vilket faller inom vad som kan beskrivas som steg 1- och steg 2-åtgärder. Regeringen framhåller att av Transportstyrelsens huvuduppgifter har Riksrevisionen fokuserat på endast en begränsad del av regelgivningen. Varje år beslutar Transportstyrelsen om ett hundratal ändringar eller nya föreskrifter där långt ifrån alla är relevanta för transportinfrastrukturplaneringen. Att Transportstyrelsen skulle beakta fyrstegsprincipen vid regelutveckling vore enligt regeringen att lägga ytterligare betoning på infrastrukturplaneringen, en process som Transportstyrelsen inte råder över och som är ett område där många intressekonflikter ska vägas mot varandra. Även om Riksrevisionens rekommendation, att ge Transportstyrelsen ett tydligare ansvar för att ta hänsyn till fyrstegsprincipen, skulle avgränsas till trafikregler är trafikregleringen enligt regeringen ett område som präglas av ett flertal målkonflikter. Om ett visst intresse, såsom effektivare användning av befintlig infrastruktur, ska väga tyngre än något annat intresse i ett regelgivningsarbete, bör regeringen förtydliga det i det enskilda fallet.

Regeringen konstaterar i stället att Trafikverket, när myndigheten tillämpar fyrstegsprincipen i samband med åtgärdsval, kan behöva föra en dialog med berörda om effektiviteten hos andra åtgärder än infrastrukturåtgärder och behov av nya verktyg, t.ex. nya regler. Det är enligt regeringen möjligt att inom ramen för fyrstegsprincipen komma fram till att en regeländring, eller en annan steg 1- eller steg 2-åtgärd, inte är den mest effektiva åtgärden. För de exempel som Riksrevisionen tar upp är det enligt regeringen högst osäkert om en tydligare koppling till fyrstegsprincipen skulle göra någon skillnad för Transportstyrelsens bedömning av en viss åtgärd, eftersom Transportstyrelsens uppdrag är avgränsat till regelgivning som har ett annat syfte än planering av infrastruktur. En stor del av de föreskrifter och regeringsuppdrag som Transportstyrelsen ansvarar för överlappar dessutom inte med fyrstegsprincipen. Enligt regeringen skulle därmed Riksrevisionens rekommendation innebära en onödig administrativ belastning för myndigheten.

Motionerna

Följdmotioner

I kommittémotion 2025/26:3850 anför Aylin Nouri m.fl. (S) att regeringen bör ge Transportstyrelsen ett tydligare ansvar för att ta hänsyn till fyrstegsprincipen vid utvecklingen av regler som berör transportsystemet (yrkande 12). Motionärerna menar att regeringen bör se till att Transportstyrelsen förändrar sitt synsätt så att Sverige, likt många andra EU-länder, kan

få regelåtgärder som är positiva för cyklingen på plats. Vidare anför motionärerna att regeringen bör ge Transportstyrelsen i uppdrag att utveckla arbetet med konsekvensanalyser baserat på empiriskt grundade resultat såsom forskningsresultat och utvärderingar (yrkande 13). Motionärerna hänvisar till att Riksrevisionen har framfört att Transportstyrelsen i alldeles för liten grad bygger sitt arbete inom detta område på empiriskt grundade resultat som etablerad forskning och genomförda utvärderingar.

I kommittémotion 2025/26:3856 i denna del anför Malin Östh m.fl. (V) att regeringen bör uppmärksamma och genomföra samtliga av Riksrevisionens rekommendationer i skrivelse 2025/26:56 Riksrevisionens rapport om statens arbete med att förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken. Motionärerna menar att Transportstyrelsen bör få ett tydligare ansvar för att beakta fyrstegsprincipen vid utveckling av regler och att myndigheten bör utveckla arbetet med att göra konsekvensanalyser baserat på empiriskt grundade resultat.

I kommittémotion 2025/26:3857 yrkande 5 anför Linus Lakso m.fl. (MP) att regeringen bör ge Transportstyrelsen ett tydligare ansvar för att ta hänsyn till fyrstegsprincipen vid utvecklingen av regler som berör transportsystemet. Motionärerna ifrågasätter om regeringen ser fyrstegsprincipen som ett viktigt verktyg för att uppnå en effektivare och hållbar transportinfrastruktur och betonar att om en effektivare användning av befintlig infrastruktur ska väga tyngre än något annat intresse bör regeringen förtydliga det i det enskilda fallet.

Motion från allmänna motionstiden 2025/26

I kommittémotion 2025/26:328 yrkande 14 anför Malin Östh m.fl. (V) att regeringen bör följa Riksrevisionens rekommendation och ge Transportstyrelsen i uppdrag att utveckla arbetet med konsekvensanalyser baserat på empiriskt grundade resultat såsom utvärderingar eller forskningsresultat. Motionärerna menar att ställningstaganden till cykelåtgärder i dag inte baseras på forskning och beprövad erfarenhet.

Bakgrund och pågående arbete

Transportstyrelsens arbete med att utforma regler

Av förordningen (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen framgår att myndigheten har till huvuduppgift att svara för regelgivning, tillståndsprövning och tillsyn inom transportområdet. Transportstyrelsen ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Verksamheten ska särskilt inriktas på att bidra till ett internationellt konkurrenskraftigt, miljöanpassat och säkert transportsystem. Transportstyrelsen ska särskilt ansvara för frågor om bl.a. trafikregler.

På sin webbplats konstaterar Transportstyrelsen att man utformar regler, och myndigheten anför att stor vikt läggs vid att reglerna ska fungera bra för medborgare och näringsliv. Syftet med Transportstyrelsens verksamhet är att

verka för en hållbar utveckling och skapa nytta och värde i samhället. Myndigheten utformar regler för de fyra trafikslagen, dvs. vägtrafik, sjöfart, luftfart och järnväg. Reglerna gäller för såväl färdmedel som förare och passagerare. Transportstyrelsen uppger att många regler och föreskrifter beslutas internationellt eller på EU-nivå. Det är särskilt tydligt för luftfart, sjöfart och järnväg men blir enligt Transportstyrelsen allt vanligare för alla trafikslag. Internationella beslut tillsammans med ny kunskap och ny teknik gör det nödvändigt att anpassa de svenska reglerna. Transportstyrelsen betonar att reglerna ska vara begripliga för dem som ska följa dem, och samtidigt ska de stämma överens med de transportpolitiska målen.

Konsekvensutredningar

Kommittéer, särskilda utredare och förvaltningsmyndigheter ska enligt förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar redovisa en konsekvensutredning när de lämnar in förslag till regeringen eller Regeringskansliet om att regeringen ska föreslå nya eller ändrade lagar eller besluta om förordningar. En myndighet får lämna in förslag till regeringen eller Regeringskansliet om nya eller ändrade lagar eller förordningar utan att redovisa en konsekvensutredning, om myndigheten bedömer att det saknas skäl att ta fram en sådan utredning. En sådan bedömning ska dokumenteras och skälen för bedömningen anges.

Vidare ska en konsekvensutredning tas fram och dokumenteras inför att en förvaltningsmyndighet ska besluta om föreskrifter eller allmänna råd. En myndighet får i vissa fall besluta om föreskrifter eller allmänna råd utan att ta fram en konsekvensutredning, om myndigheten bedömer att det saknas skäl att ta fram en sådan utredning. En sådan bedömning ska dokumenteras och skälen för bedömningen anges.

En konsekvensutredning ska påbörjas så tidigt som möjligt och stå i proportion till förslagets eller beslutets omfattning och effekter. Konsekvensutredningen ska innehålla en redogörelse för det aktuella problemet, vilken förändring som eftersträvas, vilka konsekvenser som bedöms uppstå om ingen åtgärd vidtas, de olika alternativ som finns för att uppnå förändringen, de fördelar respektive nackdelar som bedöms finnas med dessa samt det eller de alternativ som bedöms lämpligast och av vilka skäl. Konsekvensutredningen ska även innehålla en analys av det förslag som lämnas eller det beslut som avses att fattas. Analysen ska bestå av en beskrivning och beräkning av förslagets eller beslutets kostnader och intäkter, en beskrivning och en beräkning av andra relevanta konsekvenser, en redogörelse för vilka åtgärder som har vidtagits för att förslaget eller beslutet inte ska medföra mer långtgående kostnader eller begränsningar än vad som bedöms vara nödvändigt för att uppnå dess syfte, en bedömning av om särskild hänsyn behöver tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och om det finns behov av speciella informationsinsatser samt en beskrivning av hur och när konsekvenserna av förslaget eller beslutet kan utvärderas.

Fyrstegsprincipen

En viktig utgångspunkt för utvecklingen av transportsystemet är fyrstegsprincipen, som både riksdagen och regeringen upprepade gånger har uttalat stöd för (se bl.a. prop. 2024/25:28, bet. 2024/25:TU5). Fyrstegsprincipen innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis enligt följande:

1. Det första steget innebär att överväga åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt.
2. Det andra steget innebär att överväga åtgärder som medför ett mer effektivt nyttjande av befintlig infrastruktur.
3. Det tredje steget innebär att vid behov överväga begränsade ombyggnationer.
4. Det fjärde steget innebär att, om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen, överväga nyinvesteringar eller större ombyggnadsåtgärder.

Att planera transportsystemet enligt fyrstegsprincipen bidrar enligt regeringen till kostnadseffektiva lösningar. En effektiv lösning på ett specifikt problem i transportsystemet kan innefatta åtgärder från flera av fyrstegsprincipens steg. Syftet är att nå en god hushållning med både ekonomiska medel och naturresurser samt en hållbar samhällsutveckling.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis slå fast att arbetet med att utveckla regler är viktigt och ansvarsfyllt. Inom transportområdet utförs detta arbete i första hand av Transportstyrelsen, och utskottet har ingen anledning att ifrågasätta hur arbetet utförs. Utskottet vill starkt betona att det är viktigt att regelverket inom cykelområdet är utformat så att det underlättar både en ökad och en säker cykling. Liksom tidigare år vill utskottet peka på att regler som gör det enklare och mer attraktivt att cykla kan ha en positiv effekt på cyklandet. Utskottet vill i sammanhanget också påminna om att Transportstyrelsen ska verka för att de transportpolitiska målen nås och att myndigheten redan i dag ska beakta att transportsystemets utformning, funktion och användning medverkar till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet.

När det gäller motionsförslagen om Transportstyrelsens konsekvensanalyser vill utskottet påminna om att statliga myndigheter enligt det nuvarande regelverket ska utreda konsekvenser inför att de beslutar om föreskrifter eller allmänna råd och att det framgår av en förordning från regeringen hur konsekvensutredningar ska göras. När det gäller motionsförslagen om att Transportstyrelsen ska ta hänsyn till fyrstegsprincipen när man utvecklar regler påminner utskottet om att Transportstyrelsens huvuduppgift är att svara för regelgivning, tillståndsprövning och tillsyn inom transportområdet och att fyrstegsprincipen är ett verktyg för att pröva åtgärder stegvis i processen för planering av transportinfrastruktur. Det är Trafikverket

som är den myndighet som är ansvarig för den långsiktiga planeringen av infrastrukturen samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar. Regelgivning är ett stort och omfattande område, och varje år beslutar Transportstyrelsen om ett stort antal ändringar eller nya föreskrifter. Utskottet delar regeringens bedömning att trafikreglering är ett område som präglas av ett flertal målkonflikter och att det är regeringen som bör förtydliga hur olika intressen bör vägas mot varandra i olika fall. När det gäller de exempel som Riksrevisionen tar upp i sin granskning delar utskottet regeringens bedömning att det är högst osäkert om en tydligare koppling till fyrstegsprincipen skulle göra någon skillnad för Transportstyrelsens bedömning av en viss åtgärd. Utskottet delar regeringens bedömning att Riksrevisionens rekommendation i stället skulle innebära en onödig administrativ belastning för myndigheten.

Utskottet menar 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 2025/26:328 (V) yrkande 14, 2025/26:3850 (S) yrkandena 12 och 13, 2025/26:3856 (V) i denna del och 2025/26:3857 (MP) yrkande 5.

Elsparkcyklar och elcyklar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om elsparkcyklar och elcyklar. Utskottet konstaterar att elsparkcyklar minskar trängseln och ökar människors mobilitet men konstaterar samtidigt med oro att antalet elsparkcykelolyckor har ökat under senare år, och utskottet välkomnar därför att regeringen har beslutat om skärpta regler för elsparkcyklar. Utskottet pekar vidare på att batterier till elcyklar normalt sett laddas med den laddare som följer med elcykeln vid köpet och pekar bl.a. på att VTI har undersökt vilken kunskap som finns om förvaring, hantering och laddning av batterier. Utskottet menar att de frågeställningar som tas upp i motionsyrkandena är väl beaktade och finner därför inte anledning att ta något initiativ i dessa frågor.

Jämför reservation 23 (S).

Motionerna

Motioner från allmänna motionstiden 2025/26

I kommittémotion 2025/26:3653 betonar Aylin Nouri m.fl. (S) behovet av en gemensam standard för elcyklar inom EU (yrkande 89). Motionärerna menar att regeringen bör ta initiativ till en sådan standard för laddning och batterier till elcyklar för att skapa säkerhet och enkelhet för användarna. Motionärerna

tar vidare upp behovet av utökad forskning om brandsakerna bland cykelbatterier (yrkande 90).

I motion 2025/26:591 anför Erik Hellsborn (SD) att man bör ge svenska kommuner rätt att själva besluta om uthyrbara elsparkcyklar ska få framföras på de kommunala gatorna och cykelbanorna. Motionären menar att om en kommun anser att uthyrning av elsparkcyklar blir ett så stort problem att man helt vill slippa denna verksamhet bör det finnas lagligt stöd för detta, varför trafikförordningen och ordningslagen bör ändras för att ge kommunerna en sådan möjlighet.

I motion 2025/26:2056 efterfrågar Anne-Li Sjölund (C) en översyn av regelverket för uthyrning av elsparkcyklar (yrkande 1). Motionären menar att den nuvarande bristen på reglering av elsparkcyklars användning kan leda till allvarliga konsekvenser för både förare och andra trafikanter. Vidare anser motionären att man behöver utreda möjligheten till förarutbildning (yrkande 2). Hon anser att många av dessa förare saknar både erfarenhet av trafik och grundläggande kunskaper om trafikregler, vilket utgör en allvarlig säkerhetsrisk. Motionären menar även att man bör utreda möjligheten att införa en åldersgräns för att framföra elsparkcykel (yrkande 3). Hon konstaterar att antalet olyckor och incidenter bland minderåriga har ökat.

I motion 2025/26:3686 menar Dan Hovskär (KD) att det bör införas lagkrav på hjälmanvändning vid färd med elsparkcykel för samtliga åldersgrupper. Motionären anser inte att det är rimligt att ett fordon som färdas i 20 kilometer i timmen kan användas av vuxna utan hjälm, samtidigt som liknande krav finns för cyklister under 15 år.

I motion 2025/26:3610 efterlyser Lina Nordquist och Cecilia Rönn (båda L) påtagliga böter för trottoarkörning med elsparkcykel (yrkande 1). Motionärerna uppmärksammar att det inträffar många olyckor vid trottoarkörning. Vidare menar de att det behövs en automatiskt sänkt hastighet vid enhandskörning av elsparkcyklar (yrkande 2). Hastigheten bör enligt motionärerna begränsas om en förare släpper styret under för lång tid. Motionärerna lyfter även behovet av en minimiålder på 15 år för att köra elsparkcykel (yrkande 3). De allt fler olyckorna bland unga pekar enligt motionärerna på ett behov av en minimiålder för att köra elsparkcykel. Dessutom menar motionärerna att det behövs ett krav på hjälm för att köra elsparkcykel före 18 års ålder (yrkande 4). De tar även upp behovet av ett uthyrningsförbud på natten (yrkande 5). Motionärerna pekar på att olycksfrekvensen nattetid och fenomenet med medvetet framkallade risksituationer på just hyrcyklar gör att hyrelsparkcyklar inte bör användas efter midnatt. Slutligen tar motionärerna upp frågan om leverantörens ansvar att tillhandahålla säkra och tydliga parkeringar för fordonen (yrkande 6). Leverantören bör enligt motionärerna säkra parkeringszoner i samråd med kommunen.

Bakgrund och pågående arbete

Elsparkcyklar

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 enligt trafikförordningen cykelhjälm eller ett annat lämpligt huvudskydd. 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.

Uppgifter om olycksutvecklingen på elsparkcyklar framgår av bakgrunden till detta betänkande. I Folksams rapport Barn skadade i trafikmiljön i Sverige – genomgång av olycksdata 2021–23 (2025-08-22) betonas vikten av att fortsätta ha fokus på framför allt åtgärder för ökad hjälmanvändning bland barn i trafiken. En ny målgrupp är de som använder elsparkcykel och där man ser att hjälmanvändningen är som lägst. Barn under 18 år står för en fjärdedel av alla elsparkcykelolyckor i samhället, och genom att öka hjälmanvändningen inom denna grupp kan många allvarliga personskador förhindras.

Regelverket för bl.a. elsparkcyklar

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. Transportstyrelsen konstaterade att kommuner har fått bemyndigande att utfärda lokala ordningsföreskrifter enligt ordningslagen. 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.

Den andra delen av utredningens resultat presenterades i november 2020, och i mars 2021 redovisade Transportstyrelsen sin slutrapport. Där föreslogs att en elsparkcykel inte ska få framföras på gångbanan, och 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 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 (1993:1617), lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott och lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall.

I juli 2022 fattade den dåvarande regeringen beslut om en ändring i trafikförordningen med anledning av rapporten, vilken innebär att det inte längre är tillåtet att framföra eldrivna enpersonsfordon på gångbanor. Sedan september 2022 får elsparkcyklar inte 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. Om man bryter mot förbudet kan påföljden bli penningböter. De nya reglerna innebär också att kommunerna och polisen 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.

Marknaden för elsparkcyklar

I november 2023 beslutade regeringen om ett uppdrag till Trafikanalys att kartlägga tillhandahållandet och användningen av elsparkcyklar. Det konstaterades att marknaden för elsparkcyklar har förändrats de senaste åren, och det är viktigt med ökad kunskap om utvecklingen.

I oktober 2024 redovisade Trafikanalys rapporten Användning, marknad och konsekvenser av elsparkcyklar och andra eldrivna enpersonsfordon (rapport 2024:7). Där konstaterar Trafikanalys att marknaden för eldrivna enpersonsfordon har förändrats de senaste åren. Från att den tidigare har dominerats av hyrda elsparkcyklar har det blivit vanligt att köpa en egen elsparkcykel eller ett annat eldrivet enpersonsfordon. Utbudet av eldrivna enpersonsfordon består av en rad olika typer av fordon med varierande teknisk utformning och egenskaper, och de används som transportmedel av en bred målgrupp, som inkluderar både unga och vuxna. De används framför allt för att uträtta ärenden, ta sig till fritidsaktiviteter och ren nöjeskörning, men också

för resor till och från arbete och skola. Informationen i butiker om produkt-egenskaper och de lagar och regler som gäller för eldrivna enpersonsfordon är enligt Trafikanalys ofta bristfällig eller otydlig. Konsumenter som köper eldrivna enpersonsfordon söker ofta information om fordonens egenskaper men inte lika ofta om vilka lagar och regler som gäller för användningen av dem. Trafikanalys undersökning visar att användarnas kunskap om lagar och regler för eldrivna enpersonsfordon generellt sett är låg, och många har felaktiga uppfattningar om vad som gäller för just det fordon som de äger och använder. Den förändrade marknaden med fler privatägda eldrivna enpersonsfordon har enligt Trafikanalys medfört både positiva och negativa effekter. Positivt är att fordonen erbjuder en flexibel transportlösning som ger ökad tillgänglighet för användarna. En negativ utveckling är att olyckorna med elsparkcyklar har ökat, särskilt bland unga, och att de nu inträffar i allt fler kommuner.

Olyckor med elsparkcyklar

Trafikanalys analys av olyckor i rapport 2024:7 visar att en betydande andel av dessa olyckor involverar privatägda elsparkcyklar. En elsparkcykel får framföras enligt samma regler som en cykel förutsatt att fordonet inte går fortare än 20 kilometer i timmen och har en kontinuerlig märkeffekt på högst 250 watt. Om fordonet överstiger dessa egenskaper är rättsläget lite mer oklart. Enligt ett regelsystem, lagen om vägtrafikdefinitioner, kan fordonet definieras som en moped. Denna definition har domstolarna tillämpat när de har prövat frågan om föraren gjort sig skyldig till olovlig körning eller trafiknykterhetsbrott. Medan fordonet enligt andra regelsystem, bl.a. Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013, inte uppfyller de fordonstekniska kraven för en moped. Detta skapar enligt Trafikanalys en otydlighet som påverkar myndigheter, återförsäljare, försäkringsbolag och användare. Otydligheten påverkar polisens förmåga att förebygga, förhindra och upptäcka brott som begås i vägtrafikmiljön. Den gör det svårare för försäkringsbolagen att erbjuda anpassade försäkringar för eldrivna enpersonsfordon och för återförsäljarna att ge relevant information till konsumenterna. Ytterst bidrar otydligheten till att användarna i dag har en bristfällig kunskap om vilka regler som gäller för just deras fordon. Trafikanalys anser att det är angeläget att ta fram tydlig och myndighetsgemensam information till både allmänhet och återförsäljare som på ett bättre sätt än i dag beskriver vilka regler som gäller för eldrivna enpersonsfordon. Sådana förtydliganden skulle enligt Trafikanalys underlätta för konsumenter, återförsäljare, försäkringsbolag och rättstillämpande myndigheter att förstå och följa reglerna. Konsekvenserna av den relativt nyligen införda trafikförsäkringsplikten för vissa eldrivna enpersonsfordon är ett annat område som Trafikanalys bedömer behöver följas upp och analyseras djupare. Det är även angeläget att fortsätta att följa och analysera marknadsutvecklingen för och användningen av eldrivna enpersonsfordon och annan mikromobilitet.

I oktober 2024 publicerade Trafikanalys även sin promemoria Trafikolyckor med elsparkcyklar – en djupdykning i Strada (pm 2024:10). Trafikanalys konstaterar där att delade elsparkcyklar har blivit ett vanligt inslag i många svenska städer och att förekomsten av privatägda elsparkcyklar och andra eldrivna enpersonsfordon har ökat. Denna utveckling ger en ökad tillgänglighet för användarna, men samtidigt ökar antalet olyckor där dessa fordon är inblandade. Olyckorna kryper enligt Trafikanalys dessutom ned i åldrarna. Under 2016–2023 inträffade nära 11 000 olyckor med en elsparkcykel inblandad i olyckan, vilket kan jämföras med drygt 110 000 olyckor med minst en personbil inblandad under samma tidsperiod. År 2023 uppgick antalet olyckor med elsparkcykel till 3 425, vilket kan jämföras med 3 317 olyckor 2022. Trafikanalys konstaterar att olyckorna har spridits till allt fler kommuner. Att olyckorna har spridit sig över landet speglar enligt Trafikanalys troligen att förekomsten av privata elsparkcyklar har spridit sig över landet. Flest olyckor inträffar under sommarmånaderna. Nära hälften, 47 procent, av olyckorna skedde under perioden juni–augusti. Flest olyckor inträffade under veckosluten – 18 procent av olyckorna inträffade under lördagar, 16 procent under fredagar och 15 procent under söndagar. De flesta skador är enligt Trafikanalys lindriga, och de flesta som skadade sig befann sig på elsparkcykeln. År 2023 var 25 procent av personerna som blev skadade på en elsparkcykel i olyckan under 18 år och merparten av barnen och ungdomarna var i åldern 7 till 14 år. Fler män än kvinnor skadades i olyckor med elsparkcykel, vilket delvis beror på att fler män än kvinnor använder elsparkcyklar. Av de olyckor där man känner till var olyckan har skett inträffade 39 procent på gång- och cykelbanor, 35 procent på en gata eller vägsträcka, 12 procent i en korsning och 9 procent på en gångbana eller trottoar.

Enligt Trafikverkets senaste analys av trafiksäkerhetsutvecklingen (rapport 2025:090) omkom 4 personer på elsparkcykel under 2024, vilket är lika många som året före. Sedan elsparkcyklar började hyras ut i stor omfattning i Sverige 2021 har i genomsnitt 4 personer dött årligen i denna kategori.

Även VTI har konstaterat att andelen barn som skadar sig när de kör elsparkcykel ökar. Forskare vid VTI har i ett forsknings- och utvecklingsprojekt undersökt vad som orsakar olyckstrenden för personer under 18 år. Åren 2021 och 2022 visade olycksstatistiken för personer som använder elsparkcykel att sammanlagt 5 290 personer var inblandade i olyckor, och av dessa var 23 procent barn, jämfört med 8 procent 2019. Detta innebär att andelen skadade barn tredubblades på tre år. Forskare vid VTI konstaterar i rapporten Elsparkcyklar och barn – Olycksstatistik och intervjuer om användning (rapport 2024:5) att olyckorna med elsparkcyklar har ökat från drygt 700 olyckor 2019 till drygt 3 400 olyckor 2023. Det sistnämnda året utgjorde barn (0–17 år) en fjärdedel av skadade personer på elsparkcykel vid personskaade olyckor med minst en elsparkcykel inblandad. Rapporten visar att singelolyckor var vanligast (85 procent) när det gäller barns skadefall på elsparkcykel, och varannan av dessa berodde på brister i drift och underhåll av infrastrukturen, framför allt ojämnheter och löst grus. Trottoarkanter bidrog

också till en stor del av skadefallen. I kollisionsolyckor med motorfordon, som utgjorde 11 procent av alla skadefall hos barn på elsparkcykel, inträffade tre av fyra fall när barnen skulle korsa vägen vid en korsning, ett övergångsställe eller en cykelöverfart. VTI konstaterar att det med andra ord var vid ett dedikerat ställe där bilisterna är extra uppmärksamma och barnen har försökt att göra rätt, men ändå inträffade kollisionerna. I rapporten konstateras att infrastrukturen oftast är utformad och anpassad efter bilismen, där framkomlighet är det primära. Vid möjliga korsningspunkter mellan skyddade och oskyddade trafikanter är det enligt VTI viktigt att bygga infrastrukturen så att eventuella kollisioner inte ger upphov till allvarliga skador. När det gäller elsparkcyklarna i sig framkommer att det finns vissa problem, t.ex. att barn har skurit sig på ståplattan eller stödet, att styret lossnat eller att bromsarna har gett tvärnit eller tagit dåligt. I studien framkommer vidare aspekter som har med regelefterlevnad att göra. Det gäller om elsparkcykeln är laglig att använda som en cykel beroende på hastighetsgräns och motorstyrka, och i rapporten konstateras att det finns en gråzon.

Från försäkringsbolag uppges att elsparkcyklar klassas och försäkras som cyklar om de inte går fortare än 20 kilometer i timmen och har en motorstyrka på max 250 watt. En elsparkcykel omfattas då av hemförsäkringen om den blir stulen och föraren har också ett ansvarsskydd om han eller hon råkar skada någon annan person eller andras saker vid färd. Om elsparkcykeln är trafikförsäkringspliktig ingår den inte i hemförsäkringen. Motorförarnas Helynkerhetsförbund (MHF) har uppmärksammat att endast 13 av 122 granskade fordon som säljs i Sverige är lagliga. MHF har vidare framfört att man mot bakgrund av det kraftigt ökade antalet olyckor, särskilt bland unga, bör skärpa reglerna för elsparkcyklar, införa en promillegräns och ge polisen rätt att beslagta olagliga fordon.

Åldersgräns för elsparkcykel

När det gäller frågan om en åldersgräns för att få framföra elsparkcykel konstaterar VTI i rapporten *Elsparkcyklar och barn – Olycksstatistik och intervjuer om användning* (rapport 2024:5) att det finns en åldersgräns för att få framföra hyrda elsparkcyklar, medan det inte finns någon för ägda elsparkcyklar. I VTI-rapporten konstateras att en åldersgräns på 12 år har införts i Norge med anledning av det ökande antalet olyckor. Åldersgränser finns även i bl.a. Polen (10 år), Österrike (12 år), Tyskland, Italien och Frankrike (14 år), Danmark (15 år) samt Belgien, Bulgarien och Schweiz (16 år). I VTI-rapporten föreslås att man utreder en lägsta åldersgräns för att få framföra elsparkcykel i Sverige, och VTI konstaterar att den europeiska samman slutningen European Transport Safety Council rekommenderar en åldersgräns. De rekommendationer som ges i övrigt i studien handlar framför allt om ökad information. Det gäller att försäljare ska ge rätt information om elsparkcykelns laglighet och krav på försäkring. Föräldrar och barn behöver enligt VTI information om regler för var man får framföra fordonet, om hjälmkrav och

om förbud mot att skjutsa. Dessutom behöver barnen träna på hur man interagerar och samspekar med andra trafikanter.

Finland införde i juni 2025 en åldersgräns på 15 år.

I sammanhanget kan även nämnas att Trafikverket i 2024 års redovisning av trafiksäkerhetsarbetet i vägtrafiken (rapport 2024:118) från maj 2024 presenterade olika initiativ som Regeringskansliet kan ta för att bidra till att uppnå etappmålet för trafiksäkerhet för 2030. Enligt Trafikverket finns det olika regeländringar som är nödvändiga för en säker cykeltrafik, och verket nämner bl.a. ålderskrav för alla typer av eldrivna cyklar.

Elcyklar och batterier

Alla elcyklar som framförs på allmän väg måste enligt Svenska institutet för standarder (SIS) bl.a. uppfylla kraven i EU:s maskindirektiv och vara CE-märkta. Sedan 2018 finns det en europeisk standard för elassisterade cyklar, som utöver dessa krav också ställer vissa krav på tillverkaren. Den nu gällande standarden (Cycles – Electrically power assisted cycles – EPAC Bicycles) är från 2023.

I alla laddbara produkter finns det någon form av batterier. Cyklar med elassistent är utrustade med en elmotor som vanligtvis aktiveras när man börjar trampa. Många elcykelmodeller har ett löstagbart batteri som laddas med den laddare som följer med elcykeln och som är avsedd för just det batteriet. Det rekommenderas ofta att batteriet laddas i rumstemperatur eller något svalare. De flesta elcyklar har ett litiumjonbatteri som kan brinna explosivt om det skulle antända, och därför ska batteriet inte lämnas utan uppsikt när det laddas. Laddhastigheten påverkas av batteriets storlek, den initiala laddnivån och laddarens effekt. Det tar enligt Vattenfall vanligtvis fyra till sex timmar att ladda ett urladdat batteri fullt.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (numera Myndigheten för civilt försvar, MCF) konstaterar att olika batterier medför olika risker. Under 2022 inträffade totalt 106 bränder i olika transportmedel som drivs helt eller delvis med el. Flest var det i elsparkcyklar med 38 bränder, följt av brand i 23 personbilar och 20 elcyklar. Resterande bränder inträffade enligt MCF i bl.a. mopeder, motorcyklar och hoverboards. MCF rekommenderar att den som har t.ex. en elcykel ska följa leverantörens anvisningar för produkten och hantera batterierna på rätt sätt.

VTI har i en s.k. policy brief (2025-09-12) konstaterat att antalet litiumjonbatterier har ökat kraftigt de senaste åren och därmed även antalet bränder, särskilt i eldrivna fordon som bilar, elcyklar och elsparkcyklar. Under 2018–2023 inträffade i snitt 17 bränder per år i elcyklar och 21 bränder per år i elsparkcyklar. VTI uppmärksammar att om ett batteri börjar brinna kan batteriets egna material förse elden med syre, vilket gör att det är svårt att kväva en batteribrand. Kammarkollegiet införde 2023 en säkerhetsföreskrift som kräver att litiumjonbatterier större än 10 amperetimmar ska riskvärderas

för att säkerställa att de förvaras och laddas säkert i lokaler som Kammarkollegiet försäkrar åt staten. Oron för risken med bränder har medfört att flera arbetsgivare har följt efter och infört restriktioner för batterier som enligt VTI motverkar goda möjligheter att använda t.ex. elcykel i tjänsten. Även kollektivtrafiken har infört restriktioner, vilket motverkar möjligheten till kombinationsresor. Kammarkollegiets syfte med säkerhetsföreskriften är riskminimering. VTI konstaterar att det saknas lagstiftning och standardiserade lösningar för hantering och laddning av batterier för elcyklar och elsparkcyklar. VTI pekar på att certifiering och brandsäker laddinfrastruktur utomhus är möjliga vägar framåt för att kombinera säkerhet och hållbar mobilitet. VTI har följande policyrekommendationer:

1. Reglering

- Inför certifiering av litiumjonbatterier och förbjud försäljning av icke-certifierade batterier. Endast litiumjonbatterier som uppfyller erkända säkerhetsstandarder bör få säljas och användas, vilket minskar risken för bränder från undermåliga produkter.
- Inför ett system som medför utrangering av undermåliga litiumjonbatterier och erbjud en statlig skrotningsersättning. Detta minskar risken för bränder från undermåliga produkter.
- Inför ökad reglering. Genom föreskrifter, standarder och standardiserade lösningar ska brandsäkra och stöldsäkra laddskåp tillgängliggöras för både inomhus- och utomhusbruk.
- Ta fram riktlinjer för allmänna miljöer i såväl privat som offentlig förvaltning. Säkerställ säkra och stöldsäkra cykelparkeringar samt förvarings- och laddplatser för litiumjonbatterier i cykelrum och garage och på andra gemensamma ytor.

2. Kunskap och analys

- Utred brandstatistik och exponering. Förbättra datainsamling och statistik vid batteribränder med eldrivna enpersonsfordon. Arbeta med att ta fram data över exponering, dvs. användning, med hjälp av tillverkarna.
- Utred bränder bättre och ge tydlig återkoppling till beslutsfattare och medier. Genomför djupanalyser under ett år av inträffade batteribränder och använd fler kompetensområden för att få fram fler möjliga lösningar och en klok uppdelning av batteribränderna per fordonstyp (dvs. elcykel eller elsparkcykel) för att kunna rikta eventuella restriktioner rätt.
- Utveckla provning av litiumjonbatterier med en stjärnmärkning som ett incitament för tillverkare att ta fram bättre produkter. Detta ökar möjligheten att hantera risker på olika sätt i olika miljöer.

3. Teknikutveckling

- Stöd utvecklingen av nya, säkrare batteritekniker och brandsläckare. Stöd på olika sätt batterikemi som är mindre brandfarlig och medför mindre

giftiga gaser. Även utveckling av brandsläckare anpassade för bränder i litiumjonbatterier bör prioriteras.

4. Infrastruktur

- Satsa på tidig upptäckt av termisk rusning. Installera gas- och rök-detektorer samt stöldlarm i utrymmen där litiumjonbatterier förvaras och laddas.

5. Information

- Utbilda anställda och allmänheten i brandsäkerhet för litiumjonbatterier. Brandutbildningar bör inkludera bl.a. säker laddning, säker hantering av litiumjonbatterier och kassering av skadade litiumjonbatterier samt en plan för om det börjar brinna.

Tidigare riksdagsbehandling

Riksdagens tillkännagivande om hyrcyklar och elsparkcyklar

Riksdagen har tillkännagett för regeringen det som utskottet har anfört om behovet av förtydliganden av regelverket för hyrda cyklar och elsparkcyklar (bet. 2021/22:TU11, rskr. 2021/22:280). Regeringen redovisade i budgetpropositionen för 2025 att den 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 gångbana (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 Landsbygds- och infrastrukturdepartementet har man gått igenom problem-bilden med hyrcyklar (LI2023/00906). Det konstaterades att ordningsproblemen med hyrcyklar är små och att det därmed inte är motiverat att gå vidare med ytterligare åtgärder. Regeringen ansåg att tillkännagivandet med detta var slutbehandlat. Utskottet hade inget att invända mot regeringens redovisning (bet. 2024/25:TU1).

Motionsyrkanden om elsparkcyklar och elcyklar

Motionsyrkanden om elsparkcyklar och elcyklar behandlades senast i utskottets betänkande 2024/25:TU10 Cykelfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet framhöll att elsparkcyklar minskar trängseln och ökar människors mobilitet men konstaterade samtidigt med oro att antalet elsparkcykelolyckor ökat kraftigt. Utskottet välkomnade att regeringen hade beslutat om skärpta regler för elsparkcyklar. Utskottet konstaterade vidare att det inte finns några regler om bl.a. förarutbildning eller åldersgräns för elsparkcyklar men att det finns åldersgränser för att få hyra elsparkcyklar. Dessutom konstaterade utskottet att marknaden för elsparkcyklar hade förändrats och att många

numera är privatägda. Utskottet konstaterade att olika batterier medför olika risker och att det därför tagits fram rekommendationer för hanteringen av dem. Utskottet menade att de frågeställningar som togs upp i motionsyrkandena därmed var väl beaktade och fann därför inte anledning att ta något initiativ i dessa frågor.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att elsparkcyklar har blivit ett vanligt inslag i stadsmiljön de senaste åren, och samtidigt har antalet cykelresor med elcyklar ökat signifikant. Det har under det senaste decenniet 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. Att använda en elsparkcykel är ofta både lätt och smidigt.

Utskottet konstaterar dock samtidigt med oro att antalet elsparkcykelolyckor har ökat under senare år, inte minst bland barn. Utskottet välkomnar därför att regeringen har beslutat om skärpta regler för elsparkcyklar. Sedan september 2022 gäller nya regler, vilket bl.a. innebär att elsparkcyklar inte längre får framföras på gångbanor. Utskottet välkomnar även att regeringen har vidtagit åtgärder mot problemet med att hyrda elsparkcyklar lämnas mitt på vägar och på andra olämpliga platser. De nya reglerna innebär att elsparkcyklar inte får parkeras på gång- och cykelbanor annat än vid cykelställ eller andra uppställningsplatser. De nya reglerna innebär också att kommunerna och polisen lättare kan flytta elsparkcyklar om de står på gång- och cykelbanor.

När det gäller motionsförslagen om behovet av förarutbildning och åldersgräns för elsparkcyklar och om kommunernas möjligheter att besluta om hyrda elsparkcyklar ska få framföras på kommunala gator och cykelbanor kan utskottet konstatera att elsparkcyklar definieras som cyklar och att det inte finns några regler om t.ex. förarutbildning eller åldersgräns, men det finns åldersgränser för att få hyra elsparkcyklar. Dessutom kan utskottet konstatera att Trafikanalys har pekat på att marknaden för elsparkcyklar har förändrats och att fler eldrivna enpersonsfordon numera är privatägda. Elsparkcyklar ska köras på samma sätt som andra cyklar, och utskottet ser inte behov av att för närvarande vidta någon åtgärd i dessa frågor, men det är viktigt att fortsätta att följa frågan. Utskottet noterar samtidigt att både Trafikanalys och VTI pekar på bl.a. behovet av tydlig information till både allmänhet och återförsäljare.

När det gäller motionsförslaget om hjälmanvändning vid färd med elsparkcykel kan utskottet konstatera att cykelhjälmsanvändningen i Sverige rent allmänt ligger på en blygsam nivå, speciellt hos vuxna. Utskottet anser att cykelhjälmsanvändning är en viktig fråga och avser att fortsätta följa utvecklingen när det gäller allvarligt skadade elsparkcyklister och använd-

ningen av cykelhjälm. När det gäller motionsförslagen om bl.a. enhandskörning av elsparkcyklar och uthyrningsförbud nattetid ser utskottet inte behov av att för närvarande vidta någon åtgärd.

När det gäller motionsförslagen om batterier och standarder för elcyklar vill utskottet peka på att batterier normalt sett laddas med den laddare som följer med elcykeln vid köpet. Vidare kan utskottet konstatera att olika batterier medför olika risker. MCF har därför tagit fram rekommendationer för hur den som har t.ex. en elcykel ska hantera batterierna, och utskottet vill också peka på att VTI har gjort en undersökning om vilken kunskap som finns om förvaring, hantering och laddning av batterier. VTI har även uppmärksammat bränder till följd av batterier och tagit fram policyrekommendationer. Utskottet vill även peka på att Kammarkollegiet har infört säkerhetsföreskrifter om förvaring och laddning av batterier i lokaler som Kammarkollegiet försäkrar åt staten och att flera andra har följt efter.

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 2025/26:591 (SD), 2025/26:2056 (C) yrkandena 1–3, 2025/26:3610 (L) yrkandena 1–6, 2025/26:3653 (S) yrkandena 89 och 90 samt 2025/26:3686 (KD).

Cykelregister

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslaget om cykelregister. Utskottet välkomnar att problemet med cykelstölder uppmärksammas på olika sätt och ser samtidigt positivt på att trenden för antalet cykelstölder är nedåtgående. Utskottet konstaterar att VTI har studerat frågan om cykelregister, och utskottet pekar bl.a. på att det redan i dag finns möjligheter att stöldmärka cyklar för att motverka cykelstölder. Utskottet menar att de frågeställningar som tas upp i motionsyrkandet är väl beaktade och finner därför inte anledning att ta något initiativ i denna fråga.

Jämför reservation 24 (S).

Motionen

Motion från allmänna motionstiden 2025/26

I kommittémotion 2025/26:3653 yrkande 91 uppmärksammar Aylin Nouri m.fl. (S) att man bör se över behovet av att inrätta ett cykelregister för att motverka cykelstölder och annan organiserad kriminalitet riktad mot cykelägare. Motionärerna framhåller att de omfattande cykelstölderna leder till stora kostnader för enskilda och försäkringsbolag och avskräcker många från att cykla.

Bakgrund och pågående arbete

Cykelstöld

Cykelstöld är det vanligaste egendomsbrottet. Av det senaste nationella cykelbokslutet (Trafikverket 2024:120) framgår att 57 765 cykelstöld polisanmäldes under 2023 i Sverige. Antalet anmälda cykelstöld har enligt bokslutet legat relativt stabilt de senaste tio åren, runt 65 000, men de har minskat på senare år (se tabellen nedan). I ungefär 10 procent av hushållen har någon fått minst en cykel stulen det senaste året.

Brottsförebyggande rådet (Brå) uppger på sin webbplats att det är vanligare att hushåll i flerfamiljshus råkar ut för cykelstöld än villahushåll. Utsattheten är enligt Brå större bland hushåll i områden med socioekonomiska utmaningar, och andelen utsatta är sedan mindre ju bättre socioekonomiska förutsättningar området har. De senaste åren har enligt Brå både antalet anmälda och antalet självrapporterade cykelstöld minskat. Brå genomför årligen den nationella trygghetsundersökningen (NTU) som innehåller frågor om utsatthet för brott, otrygghet och oro för brott, förtroende för rättsväsendet och brottsutsattas kontakter med rättsväsendet. NTU omfattar självrapporterad utsatthet för 13 vanliga brottstyper som drabbar enskilda personer och hushåll. I NTU uppger 9,2 procent av de hushåll som ägde en cykel att de utsattes för cykelstöld under 2024. Det är enligt Brå en liten minskning jämfört med 2023 (9,4 procent), och därmed fortsätter den nedåtgående trend som har syns sedan 2020.

Enligt statistik från Brå anmäldes totalt 54 844 cykelstöld under 2024, varav 14 675 var elcykelstöld. Cykelstölderna minskade med totalt 5 procent jämfört med 2023. Vanliga cyklar stod för större delen av minskningen, medan elcykelstölderna var i princip oförändrade.

Tabell 2 Antal anmälda cykelstöld

Brottstypen cykelstöld delades 2020 upp på elcykel och annan cykel än elcykel.

År	Cykelstöld	Varav elcykel	Varav annan cykel
2015	66 304	–	–
2016	65 255	–	–
2017	65 189	–	–
2018	65 706	–	–
2019	69 931	–	–
2020	77 207	9 600	67 324
2021	64 974	12 380	52 594
2022	62 697	14 837	47 860
2023	57 765	14 719	43 046
2024	54 844	14 675	40 169

Källa: Brå.

Nationella cykelrådet anför i cykelbokslutet att man kan se en svagt minskande trend i antalet självskattade stöld i NTU sedan toppen 2020. Detta tyder på att stölderna minskar i antal, men det kan enligt bokslutet även vara ett tecken

på att färre använder sina cyklar. I NTU svarar en betydande del att de har blivit bestulna på mer än en cykel. Siffrorna tyder på att det sker över en halv miljon cykelstöld i Sverige varje år. Mörkertalet är enligt cykelbokslutet i så fall närmare 90 procent jämfört med antalet anmälda cykelstöld.

I budgetpropositionen för 2026 (prop. 2025/26:1 utg.omr. 4) redovisas egendomsbrott mot hushåll. Dessa har enligt regeringen minskat sedan mätningarna startade 2006, vilket beror på att de fordonsrelaterade brotten har blivit färre över tid. Andelen utsatta för egendomsbrott minskade från 12,7 till 12,1 procent mellan 2022 och 2023. Utsattheten minskade främst för cykelstöld, som också är det vanligaste egendomsbrottet mot hushåll. Under 2023 uppgav 9,4 procent att de utsattes för cykelstöld, jämfört med 10,0 procent 2022. Regeringen bedömer att andelen utsatta för brott mot person har legat på en lägre nivå de senaste fyra åren än under åren dessförinnan och andelen hushåll som utsatts för egendomsbrott har haft en minskande trend såväl över tid som under de senaste åren.

Antalet personer som lagförs har minskat de senaste åren, från knappt 400 personer 2015 till 89 personer 2023. Nationella cykelrådet anför i cykelbokslutet att det statistiskt sett är näst intill riskfritt att begå en cykelstöld. Andelen cykelstöld som lagförs är därmed nära 0 procent.

I VTI:s rapport Cykelstöld – problemets omfattning och möjliga vägar framåt (VTI-rapport 1182) konstateras att cykelstöldrarna inte bara är ett problem för de individer som drabbas och för försäkringsbolagen, utan också för samhället i stort. Statistiken indikerar att det sker över en halv miljon cykelstöld varje år i Sverige, men bara omkring 70 000 av dessa stöld anmäls till polisen. Stöldrisken har enligt VTI en tydlig påverkan på hur attraktiv cykeln är som färdmedel. En betydande del av befolkningen anger att de ofta eller ibland väljer bort cykeln för vissa eller alla sina resor på grund av risken för stöld. Utifrån den samlade kunskapen föreslår VTI ett antal åtgärder som kan vidtas för att på sikt minska problemets omfattning. Det handlar bl.a. om införandet av någon form av cykelregister (se nedan), kunskapsspridning om riskbeteenden kring parkering av cyklar, bättre kvalitet och kapacitet för cykelparkeringar och normarbete när det gäller försäljning och förfogande av stulna cyklar.

VTI Cykelcentrum konstaterar på sin webbplats att det har blivit större fokus på att cykelstöld är ett stort samhällsproblem. Cykelcentrum har anförat att cykelstöld är ett stort hinder mot att öka cyklingen och att dra nytta av alla fördelar som en överflyttning till cykling erbjuder. Trots detta konstaterar Cykelcentrum att det är få som fokuserar på cykelstöldrarna.

Svenska Stöldskyddsföreningen (SSF) är en ideell förening som har till ändamål att främja trygghet och säkerhet för person och egendom genom förebyggande arbete mot brott samt att verka som opinionsbildare och informationsspridare i det brottsförebyggande arbetet. SSF har visat att det är tre gånger större risk att få sin cykel stulen om den endast är låst med cykelns tillverkningslås än om den är fastlåst i ett fast objekt med ett extra lås. Även cykeldelar stjäls, framför allt i storstäder och i universitetsstäder. Det som är

mest stöldbegärligt är batterier till elcyklar, sadlar och hjul. Polismyndigheten uppger på sin webbplats att en låst cykel är svårare att stjäla än en olåst och att all stöldbegärlig egendom alltid ska låsas om det är möjligt, eller förvaras i ett låst utrymme. Polisen menar att detta är en enkel åtgärd som oftast stoppar tillfällestjuven.

I den europeiska cykelförklaringen åtar sig parterna att förbättra säkerheten vid offentliga cykelparkeringsplatser (inklusive cykeldelning och multimodala knutpunkter) och öka insatserna för att ta itu med problemet med cykelstölder. Den 3 april 2024 undertecknade Europaparlamentet, ministerrådet och kommissionen cykelförklaringen (C/2024/2377).

Registrering och märkning av cyklar

Alla cyklar har ett ramnummer. Polismyndigheten uppmanar på sin webbplats ägare av cyklar att skriva ned cykelns ramnummer. Polisen uppger att man ofta får in stulna cyklar, och med ett ramnummer går det att identifiera en stulen cykel. En del cyklar märks med andra typer av stöldskydd, utöver ramnumret. Bland andra SSF har stöldmärkning för cyklar. I t.ex. Danmark finns Bikekey, som betecknar sig som Danmarks nationella cykelägarregister.

Av en sammanställning från Polismyndigheten i juni 2023 av kvaliteten på registrerad och sökbar information om cyklar som är registrerade hos polisen under perioden 2020–2023 framgår att 44 procent av de anmälda tillgreppen av elcykel (brottskod 9829) och 17 procent av de anmälda tillgreppen av cykel som inte är elcykel (brottskod 9830) hade ramnummer eller någon märkning registrerad.

I VTI:s rapport 1182 från september 2023 föreslås bl.a. att man inför någon form av cykelregister. I rapporten konstateras att det finns ett flertal initiativ världen över, både ideella och kommersiella, som inbegriper registrering av cyklar som ett led i att komma åt cykelstölder. I rapporten beskrivs ett antal sådana register med olika organisation och funktion. Vidare konstateras att frågan om ett nationellt register för cyklar är något som ofta återkommer från olika håll när det gäller att komma åt problemet med cykelstölder. Det konstateras dock att det inom branschsamarbetet finns en viss skepsis till att ett nationellt register skulle vara hela svaret på frågan och att det finns en oro för att ett register skulle skapa en större administrativ kostnad och börda än det skapar nytta för användarna. Det betonas att hela samhället måste gå samman och arbeta aktivt med att motverka cykelstölderna, och där kan enligt VTI ett heltäckande register som används av många intressenter, dvs. polis, försäkringsbolag, försäljare och cykelägare, vara en viktig delkomponent och då bli en naturlig del av försäljningsledet.

Vidare har VTI studerat hur ett nationellt cykelregister skulle kunna vara en både brottsförebyggande och brottsupplärande åtgärd. Studien presenterades vid ett webinarium i november 2025. Syftet med studien var att undersöka möjligheter och förutsättningar att införa ett nationellt cykelregister i Sverige och om det kan bidra till att öka cyklingen i Sverige. I studien

presenteras hur olika nationella cykelregister i Europa har utformats, vilka relevanta funktioner som har identifierats och hur dessa register förvaltas. Med ett nationellt cykelregister menas en förteckning över cyklar i Sverige med information om både cykeln och dess ägare. Alla har någon form av fysisk märkning på cykeln. I Frankrike är det enligt VTI obligatoriskt att registrera nya cyklar som säljs i ett nationellt cykelregister. I Belgien delar regionala myndigheter ett system och tillsammans bildar de täckning för ett nationellt register. I Norge har försäkringsbranschen tagit fram en standard för register, och där finns i dag fyra cykelregister. I studien presenteras vidare ett urval svenska aktörers behov relaterade till ett cykelregister. Studier visar att 40 procent av svenskarna undviker att cykla ofta eller ibland på grund av risken för stöld, och 17 procent slutar cykla helt efter att ha drabbats av en cykelstöld. Försäkringsbolagens kostnader för cykelstölder uppgår till omkring 250 miljoner kronor årligen. Det finns även ett stort mörkertal när det gäller stulna cyklar, där kostnaderna för samhället inte syns i försäkringsbolagens utbetalningar. Statistik från Brå tyder på att så många som 500 000 cykelstölder sker årligen utan att anmälas till polisen. Studier visar att ca 70 procent av cyklisterna är positiva till att registrera sin cykel i ett nationellt cykelregister.

VTI:s studie visar preliminärt att ett nationellt register potentiellt skulle kunna underlätta polisens arbete och förändra normerna på andrahandsmarknaden samt att fler skulle kunna få tillbaka sina stulna cyklar. Ett införande av ett cykelregister skulle enligt VTI:s studie troligtvis leda till minskade cykelstölder samt göra att fler aktörer kan arbeta aktivt med cykelstölder och häleri.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om cykelregister behandlades senast i utskottets betänkande 2024/25:TU10 Cykelfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet konstaterade att cykelstölder är det vanligaste egendomsbrottet och välkomnade att problemet med cykelstölder uppmärksammas på olika sätt och att regeringen prioriterar rättspolitik. Utskottet pekade på att det redan i dag finns möjligheter att stöldmärka cyklar. Enligt utskottets bedömning fanns det därmed inte anledning att ta något initiativ i denna fråga.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan liksom tidigare år dessvärre konstatera att cykelstölder är det vanligaste egendomsbrottet mot hushåll i Sverige. Utskottet ser allvarligt på detta och välkomnar att problemet med cykelstölder uppmärksammas på olika sätt och tas upp i bl.a. den europeiska förklaringen om cykling. Utskottet ser samtidigt positivt på att trenden för antalet cykelstölder är nedåtgående. Utskottet välkomnar att regeringen prioriterar rättspolitik och att bl.a. fler

brott ska utredas och leda till lagföring. När det gäller motionsförslaget om att inrätta ett cykelregister konstaterar utskottet att VTI har studerat denna fråga. Utskottet vill samtidigt peka på att det redan i dag finns möjligheter att stöldmärka cyklar för att motverka cykelstölder. Utskottet menar sammanfattningsvis att de frågeställningar som tas upp i motionsyrkandet är väl beaktade och finner därför inte anledning att ta något initiativ i denna fråga. Därmed avstyrker utskottet motion 2025/26:3653 (S) yrkande 91.

Insatser för cykling bland barn och unga

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om insatser för cykling bland barn och unga. Utskottet konstaterar att andelen skol- och fritidsresor med gång och cykel dessvärre fortsätter att minska och betonar därför att det är viktigt att främja ökad cykling bland både barn och unga. Utskottet betonar att det är viktigt att beakta behovet av säkra cykelvägar och framhåller samtidigt att en cykelanpassad infrastruktur i hög grad är en kommunal och regional fråga. Utskottet menar att de frågeställningar som tas upp i motionsyrkandena är väl beaktade och finner därför inte anledning att ta något initiativ i dessa frågor.

Jämför reservation 25 (S) och 26 (V).

Skrivelsen

Riksrevisionens granskning

Som redan har framgått av tidigare avsnitt i detta betänkande menar Riksrevisionen att cykelinfrastrukturen ofta är osammanhängande och att framkomligheten brister, särskilt på statliga vägar både inom och mellan tätorter. Riksrevisionen konstaterar att framkomligheten för cykeltrafiken varierar beroende på centralortens storlek och väghållare men även mellan regionerna. Vidare pekar Riksrevisionen på att det saknas tillräckligt tydliga krav på framkomlighet.

När det gäller bl.a. skolvägar konstateras att Transportstyrelsen har ansvaret för att ge ut föreskrifter (TSFS 2021:122) om vägutformning som väghållare ska följa. Transportstyrelsen har även gett ut allmänna råd. Riksrevisionen har i sin granskning jämfört innehållet i det allmänna rådet när det gäller i vilka situationer cykeltrafik bör separeras från övrig trafik med vad Trafikverket anger i VGU. I det allmänna rådet anges att när gång-, cykel- och mopedtrafik (klass II) inte är ringa ska denna trafik åtskiljas från övrig trafik vid en referenshastighet över 30 kilometer i timmen och när över 2 000 (motor)fordon per dygn färdas på vägen (mätt i årsdygnstrafik). Detta är i sin tur baserat på den princip som anges i föreskriftens 5 kap. 1 § om att vägar ska

utformas så att sannolikheten för att olyckor inträffar är låg och att de olyckor som ändå inträffar får begränsade konsekvenser. Riksrevisionen konstaterar att det inom tätorter kan förväntas finnas fler ovana cyklister och att avsaknad av cykelinfrastruktur kan påverka exempelvis skolvägar.

Regeringens bedömning och åtgärder

Regeringen konstaterar i skrivelsen att riksdagen 1998 beslutade om transportpolitikens övergripande mål, som är att en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning ska säkerställas för medborgarna och näringslivet i hela landet (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266). Därutöver beslutade riksdagen 2009 bl.a. om ett funktionsmål om tillgänglighet (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257). 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. Vidare innebär funktionsmålet att transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Regeringen anför att cykling är en del i ett väl fungerande transportsystem och att tillgång till infrastruktur som kan användas för cykling är en del i en god grundläggande tillgänglighet. Cykelanpassad infrastruktur är enligt regeringen i hög grad en kommunal och regional fråga.

Motionerna

Följdmotion

I kommittémotion 2025/26:3850 yrkande 5 anför Aylin Nouri m.fl. (S) att man bör prioritera trafiksäkerhet, trygga skolvägar och jämlik tillgång till cykelmöjligheter i hela landet. Motionärerna betonar att för att fler ska vilja cykla måste miljöerna vara trygga och säkra, och staten behöver ta ett mer aktivt ansvar genom nationella riktlinjer för trafiksäkerhet i cykelinfrastruktur, bättre drift och underhåll, trygghetsåtgärder som belysning och gestaltning samt särskilda satsningar på trygga skolvägar.

Motioner från allmänna motionstiden 2025/26

I kommittémotion 2025/26:3653 yrkande 88 betonar Aylin Nouri m.fl. (S) vikten av välplanerade och säkra cykelvägar, framför allt för barnens skull. Motionärerna menar att säkra cykelvägar är särskilt viktiga för barn för att främja goda vanor och trygghet redan från tidig ålder.

I kommittémotion 2025/26:328 yrkande 11 anför Malin Östh m.fl. (V) att VTI bör ges i uppdrag att följa upp och uppdatera sin rapport från 2017 om cykling bland barn och unga samt ta fram konkreta förslag på åtgärder för att öka cyklingen i denna grupp. Motionärerna betonar att det minskande cyklandet har flera negativa konsekvenser, inte minst att hälsan påverkas negativt.

Bakgrund och pågående arbete

Cyklingens omfattning och utveckling bland barn och unga

Av det senaste nationella cykelbokslutet (Trafikverket 2024:120) framgår att trots minskad nyförsäljning av cyklar har majoriteten av befolkningen tillgång till en cykel. Totalt sett har sju av tio personer tillgång till en cykel som de har använt någon gång under det senaste året. Framför allt har barn (6–14 år) tillgång till cykel i stor utsträckning (nio av tio barn). Av cykelbokslutet framgår att nästan 12 procent av barn i åldern 6–14 år och ca 9 procent av unga i åldern 15–24 år cyklade under en genomsnittlig dag 2023. Det är statistiskt säkerställt att andelen 6–14-åringar som cyklar en genomsnittlig dag minskade från 2019 till 2023. Barn och ungdomar cyklar i genomsnitt ca 0,5 kilometer per dag. Bland andra 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 har konstaterat 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 (rapport 2020:120). Skjutsningen med bil uppges vara mer omfattande till fritidsaktiviteter än till skolan.

VTI sammanställde i ett regeringsuppdrag från 2017 kunskap om tänkbara orsaker till det minskade cyklandet bland barn och unga baserat på litteraturstudier, kontakter med relevanta aktörer och analyser av resvanedata och olycksstatistik. VTI publicerade samma år rapporten *Cykling bland barn och unga – En kunskapssammanställning* (VTI-rapport 958). I rapporten konstaterades att cyklandet bland barn och unga har minskat och att detta får negativa effekter på hälsa och barns självständiga mobilitet. Statistiken visar enligt VTI att det är andelen personer som cyklar som har minskat, medan den cyklade sträckan inte har förändrats. Framför allt har barns och ungas fritidscyklande minskat, vilket kan förklaras av ökade avstånd till fritidsaktiviteter, föräldrars heltidsarbete och att barns vardag numera är mer institutionaliserad. Även cyklandet till skolan har minskat, bl.a. eftersom det fria skolvalet har lett till ökade avstånd. Andra orsaker är enligt VTI fler bilar i hushållen, förändringar i hur barn leker och kommunicerar, bristande faktisk och upplevd säkerhet och trygghet i kombination med föräldrars föreställningar om barns trafikförmåga. Cykelresorna har delvis ersatts av bilresor men framför allt av ett ökat gående och resande med kollektivtrafik. Cyklingen har minskat mest bland de äldre barnen. Eftersom de främst har ersatt sitt resande med kollektivtrafik kan en förklaring enligt VTI vara att fler erbjuds gratis busskort. VTI betonar att det finns ett stort engagemang och en god kompetens bland olika aktörer när det gäller barns och ungas cykling, men behovet är stort av ökad samordning och av att systematiskt utvärdera de initiativ och åtgärder som vidtas.

I augusti 2022 presenterade Svenska Cykelstäder en skoltrafikundersökning som visade att färre barn cyklade eller gick till skolan då än tre år tidigare. En majoritet av landets rektorer såg ökad trafik och sämre trafiksäkerhet vid

skolan som ett problem, och var tredje rektor uppgav att föräldrarna inte följde trafikreglerna. Undersökningen visade att 8 procent hade en bilfri zon runt skolan och 33 procent upplevde att det var mer trafik än för tre år sedan. En femtedel av alla rektorer hade varit med om en incident under sin tid som rektor. Forskningen visar att barn som får chans till fysisk aktivitet på väg till skolan har bättre hälsa och koncentration i klassrummet. En sammanställning från Svenska Cykelstäder i januari 2020 visade bl.a. att många barn själva ville cykla men att föräldrarna inte litade på deras förmåga. Endast varannan förälder upplevde att barnens skolväg var säker när de gick eller cyklade till skolan. Föräldrar upplevde att hastighetsgränser sällan respekterades, att det saknades gång- eller cykelvägar eller att de innehöll korsningspunkter som var byggda på ett farligt sätt. I rapporten pekades på behovet av att anlägga säkra cykelvägar till skolor och fritidsaktiviteter samt vikten av bilfria zoner och sänkta hastigheter för motortrafiken.

Nationella trafiksäkerhetsförbundet (NTF) menar på sin webbplats att det är svårt att säga en exakt ålder för när barn är redo att cykla på egen hand i trafiken, bl.a. för att barn utvecklas olika och har olika erfarenhet av att vistas i trafiken, men framför allt för att trafikmiljön ser olika ut. I en trafikmiljö med säkra cykelbanor och ett fåtal korsningar med lite trafik som håller låg hastighet kan enligt NTF även yngre barn ta sig fram på egen hand. Enligt NTF har många skolor en regel som innebär att eleverna får cykla till skolan fr.o.m. årskurs 4.

Olyckor med barn och cyklar

Enligt Trafikanalys statistik om vägtrafikskador (rapport 2025:12) omkom totalt 27 cyklister 2024. Det omkom inga barn och unga under 18 år på cykel. Att barn omkommer på cykel är enligt Trafikanalys ovanligt numera.

Enligt Trafikverkets analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2024 från april 2025 (rapport 2025:090) var singelolyckor med cykel den vanligaste olyckstypen för allvarligt skadade barn 0–17 år, som står för en stor del av skadorna. Av de som skadades allvarligt på elsparcyklar var nästan hälften ungdomar och unga personer under 25 år. Det konstateras att olyckor kan uppstå om cykelbanor och gångvägar är dåligt separerade från biltrafik eller om det finns brister i drift och underhåll, särskilt under vinterperioden. Även om ökad fysisk aktivitet som att gå eller cykla kan medföra vissa risker för olyckor är enligt Trafikverket fördelarna såsom förbättrad benstyrka och allmän hälsa generellt mycket större.

Försäkringsbolaget Folksam har i en rapport från augusti 2025 kommit fram till att över 15 barn dagligen skadas i trafiken. Cykelolyckor är vanligast bland barn under 15 år, och 15 procent saknade hjälm vid skadetillfället, trots lagkrav.

I VTI:s rapport Aktivt resande och uppmärksamhet – vilka krav ställer trafikmiljön på barns och ungdomars uppmärksamhet? (VTI-rapport 2023:9) rapporteras en undersökning av hur barns ålder påverkar deras förmåga till

uppmärksamhet i trafiken när de cyklar och går till skolan. Resultaten tyder på att trafikmiljön, snarare än barns ålder, påverkar hur väl kraven på uppmärksamhet uppfylls i en viss situation. Även tidigare forskning visar att det till stor del beror på trafikmiljön om det är säkert att vistas där, och att det inte finns någon allmän åldersgräns för när det är lämpligt att röra sig i trafiken. Snarare spelar utformningen av miljön en betydande roll för hur väl kraven på uppmärksamhet kan hanteras, och utgångspunkten att barn inte är kapabla att vistas i trafiken behöver enligt rapporten nyanseras.

Insatser för ökad cykling bland barn och unga

Trafikverket har rapporterat att man främjar utvecklingen för cykling genom stödfinansiering och bidrag, bl.a. genom statlig medfinansiering, Skyltfonden och bidrag till ideella organisationer. Trafikverket finansierar också forskning inom området. Trafikverket tar vidare fram kunskapsstöd och planeringsunderlag för aktörer som verkar i samhällsplaneringen samt standarder för att skapa förutsättningar för en jämn och god kvalitet på cykelinfrastrukturen, även på det vägnät där Trafikverket inte är väghållare (TRV 2021/21964 Trafikverkets arbete med främjande av cykel).

I juni 2017 fick Trafikverket i uppdrag att ta fram ett målgruppsanpassat informations- och utbildningsmaterial som kan användas i projekt som syftar till att främja ökad och säker cykling. Barn och unga samt nyanlända och andra grupper av utrikesfödda var särskilt prioriterade målgrupper. Trafikverket besvarade uppdraget genom rapporten Uppdrag att ta fram informations- och utbildningsmaterial för ökad och säker cykling, som publicerades i januari 2018. Trafikverkets bedömning 2021 var att behovet av ett eventuellt nytt och kvalitetssäkrat informations- och utbildningsmaterial var svårbedömt (TRV 2021/21964).

VTI har i det redovisade uppdraget Mål för ökad andel cykling föreslagit att ett av de två delmålen ska handla om att främja barns cyklande (VTI-rapport 1125). 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 tog VTI och Luleå tekniska universitet i januari 2023 fram en barnkonsekvensanalys (Prövning och analys av barnets bästa när det gäller nationell rekommendation för aktiva skolresor). Analysen togs 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 bl.a. 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 VTI-rapporten Barn som vägvisare – Möjligheter, hinder och metoder för att inkludera barns perspektiv i kommunal trafik- och stadsplanering från 2025 (VTI-rapport 1225) lyfter man barns perspektiv i trafik- och stadsplaneringen och visar att barnvänliga miljöer också gynnar hållbart resande och tryggare stadsmiljöer för alla. Tidigare forskning har visat att en säker och attraktiv miljö ökar barns möjligheter till självständig rörlighet, vilket i sin tur har positiva effekter på hälsa, social utveckling och skolprestationer. Genom att även involvera barn i planeringsprocessen kan man enligt VTI skapa cykelvänliga och trygga städer där barn i olika åldrar kan röra sig fritt. Studien visar att många kommuner arbetar med barnperspektivet men att metoderna varierar. Forskarna har identifierat tre huvudmetoder för att fånga barns perspektiv. En slutsats i studien är att det krävs bättre samordning mellan trafikplanerare, stadsutvecklare och politiker. Trots att barnkonventionen har blivit lag upplevs det ofta som svårt att prioritera barns behov framför biltrafikens framkomlighet. Exempelvis skulle enligt studien bilfria skolzoner och säkra cykelvägar gynna barns rörelsefrihet, men politiska beslut och föräldrars bilvanor utgör ibland hinder. För att stärka barns rörlighet i planeringen rekommenderar forskarna följande:

- tidiga och kontinuerliga dialoger med barn om deras resvägar
- ökad kompetens hos planerare och politiker om barns behov
- tydligare politiska beslut som främjar barns självständiga rörlighet
- en kombination av metoder för att få en helhetsbild av barns upplevelser.

SKR har pekat på behoven av att integrera trafiksäkerhet i andra påverkansåtgärder, t.ex. när det gäller arbetet med säkra skolvägar, vandrande skolbussar och undervisning i säker cykling. Många kommuner 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 enligt SKR många erfarenheter på att trafiksäkerheten blir bättre med färre bilar runt skolorna, vilket gör området tryggare för både barn och vuxna.

Trafikverket delar ut bidrag till ideella organisationer för projekt som syftar till att möta utmaningar inom transportområdet och som bidrar till att uppnå de transportpolitiska målen. År 2025 tilldelades medel till ett antal projekt, bl.a. Cykelvänlig skola 2025 (Cykelfrämjandet, 500 000 kronor) och Rekommenderad skolväg (NTF Skaraborg, 500 000 kronor). År 2024 tilldelades medel till bl.a. Cyklistvelometern 2024 (Cykelfrämjandet, 350 000 kronor),

Frihet på Cykel – spridning (Cykelfrämjandet, 999 080 kronor), Vintercykling på mellanstadiet (NTF Skaraborg, 1 303 800 kronor), Öka kunskap och intresse för skolmaterial om trafik och hållbart resande (NTF Västmanland, 754 440 kronor) och Kunskapsinhämtning för ökad säker cykling (NTF Västmanland, 485 020 kronor).

Vidare kan nämnas att Cykelfrämjandet betonar vikten av att alla ska få chansen att lära sig att cykla. Därför anordnas cykelkurser på flera platser runt om i landet. MHF har tagit fram ett utbildningsmaterial som kan användas för att lära nyanlända att cykla.

Den europeiska cykelförklaringen

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. I Europaparlamentets resolution framfördes att kommissionen, medlemsstaterna och regionala och lokala myndigheter bör genomföra upplysningskampanjer och utbildning, inklusive informationskampanjer, för att öka kunskapen om trafik-säkerhet och stödja en säker användning av cyklar och elcyklar. Parlamentet uppmanade vidare kommissionen att föreslå riktlinjer för säker cykling, inklusive bl.a. användning av cykelhjälm, åldersgränser och transporter av barn.

I oktober 2023 presenterade kommissionen ett meddelande (COM(2023) 566 final) med förslag till en europeisk förklaring om cykling. I förklaringen åtar sig parterna bl.a. att öka användningen av cykling för att främja social integration genom att särskilt uppmärksamma behoven hos kvinnor, barn, äldre och utsatta och marginaliserade grupper. Vidare åtar sig parterna att tillhandahålla riktad cykelutbildning, särskilt för barn och utsatta och marginaliserade grupper. I förklaringen åtar sig parterna dessutom att stärka cykelutbildningen – bl.a. att lära barn och ungdomar att cykla – och genomföra medvetandehöjande kampanjer om trafiksäkerhet, särskilt om de största riskerna för cyklist, stödja en säker användning av cyklar och elcyklar samt höja medvetenheten om säkerheten för utsatta trafikanter under körkortsutbildningen. I april 2024 undertecknade Europaparlamentet, ministerrådet och kommissionen cykelförklaringen (C/2024/2377).

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om insatser för cykling bland barn och unga behandlades senast i utskottets betänkande 2024/25:TU10 Cykelfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet betonade att det är viktigt att främja ökad cykling och framhöll särskilt vikten av att barn och unga börjar cykla. Utskottet fann det angeläget att samhället genom olika insatser verkar för och på olika sätt främjar att alla barn får möjlighet att lära sig cykla och få en god kunskap om trafiksäkerhet,

och utskottet uppmärksammade att det görs olika insatser för detta. Det är också viktigt att beakta behovet av säkra cykelvägar för barn och unga till skolor och fritidsverksamheter. Utskottet menade att de frågeställningar som togs upp i motionsyrkandena var väl beaktade i det pågående arbetet och fann därför inte anledning att ta något initiativ i dessa frågor.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att andelen skol- och fritidsresor med gång och cykel dessvärre fortsätter att minska. Utskottet vill samtidigt påminna om att olika rapporter har pekat på att barns säkerhet i vägtrafiken i allmänhet är hög i Sverige. Mot den bakgrunden vill utskottet, liksom tidigare år, starkt betona att det är viktigt att främja ökad cykling bland både barn och unga, inte minst eftersom cykling är utmärkt vardagsmotion. Utskottet vill särskilt framhålla vikten av att barn och unga börjar cykla, inte minst för att i tidig ålder grundlägga hälsosamma vanor.

Det är enligt utskottets bedömning angeläget att samhället genom olika insatser verkar för och på olika sätt främjar att alla barn får 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. Det är viktigt att i det fortsatta arbetet beakta behovet av säkra cykelvägar för barn och unga till skolor och fritidsverksamheter. Utskottet vill, liksom regeringen, samtidigt betona att en cykelanpassad infrastruktur i hög grad är en kommunal och regional fråga.

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 2025/26:328 (V) yrkande 11, 2025/26:3653 (S) yrkande 88 och 2025/26:3850 (S) yrkande 5.

Kombinerade resor med cykel

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om kombinerade resor med cykel. Utskottet anser att det är positivt att resenärer kan kombinera kollektivtrafikresor med cykel och välkomnar framväxten av kombinerade mobilitetstjänster. Utskottet pekar på betydelsen av att det finns säkra cykelparkeringar och konstaterar att det pågår insatser i detta syfte. Utskottet välkomnar arbetet på EU-nivå när det gäller möjligheten för resenärer att ta med sig cykeln ombord på tåget. Utskottet menar 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 frågan.

Jämför reservation 27 (V), 28 (C) och 29 (MP).

Motionerna

Motioner från allmänna motionstiden 2025/26

I kommittémotion 2025/26:328 yrkande 10 anför Malin Östh m.fl. (V) att Trafikverket bör få befogenhet att ställa krav på att tågoperatörer ska använda sig av tåg som kan medföra cyklar. Motionärerna menar att för att öka möjligheterna att ta med cykeln inom kollektivtrafiken måste det bli möjligt att ställa detta krav på kommersiell trafik.

I kommittémotion 2025/26:3728 yrkande 46 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att regeringen bör utreda hur det ska bli enklare att ta med sig cykeln på tåget inom ramen för den nationella kollektiv- och fjärrtågstrafiken. Motionärerna konstaterar att detta i dag inte är så enkelt och att det är viktigt att underlätta för resenärer att ta med sig cykeln på tåget.

I kommittémotion 2025/26:3276 anför Linus Lakso m.fl. (MP) att man bör ta fram en standard för hur cyklar ska kunna tas med på tåg (yrkande 4). Syftet bör vara att utveckla en regel om att cyklar ska kunna tas med. Vidare menar motionärerna att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utforma en standardlösning för säkra cykelgarage vid svenska stationslägen (yrkande 5).

Bakgrund och pågående arbete

Gällande rätt

I april 2021 antogs Europaparlamentets och rådets förordning 2021/782 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer, som 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 införts nya skyldigheter för järnvägsföretagen. 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 7 juni 2023 trädde EU:s nya tågpassagerarförordning i kraft. Kravet på cykelplatser i nya eller uppgraderade tåg började gälla den 7 juni 2025.

Riksdagen har beslutat om vissa lagändringar med anledning av den nya tågpassagerarförordningen (prop. 2022/23:72, bet. 2022/23:CU18, rskr. 2022/23:180). 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 att det är positivt från miljö- och folkhälsosynpunkt att resenärerna får 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, och tågpassagerarförordningen 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 enligt regeringen 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 ser över utrymmet för cyklar i ljuset av kraven i den nya tågpassagerarförordningen. Regeringen menar att det därför i dagsläget saknas skäl att införa en skyldighet för järnvägsföretagen eller kollektivtrafikmyndigheterna att upprätta planer för hur tågresandet med cykel ska främjas. Regeringen konstaterar vidare att regleringen av cykelplatser i tågpassagerarförordningen är direkt tillämplig i Sverige.

Kombinerad mobilitet och cykel på tåg

I den nationella cykelstrategin från 2017 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. Vidare har Trafikverket konstaterat att samspelet mellan planering av infrastruktur för cykel och kollektivtrafikförsörjning är av stor betydelse (rapport TRV 2021/21964). Samordningsmöjligheter finns bl.a. kopplade till kollektivtrafikknutpunkter och integrering med hyrcykelsystem och möjlighet att ta med cyklar ombord i kollektivtrafiken.

I det senaste nationella cykelbokslutet (Trafikverket 2024:120) anføres att det ska vara attraktivt och enkelt att använda en cykel för hela resan och även i kombination med andra färdssätt. Det krävs god tillgänglighet till viktiga målpunkter jämfört med andra färdmedelsalternativ. Det konstateras att bara 12 procent av de som har svarat på den s.k. Cyklistvelometern från Cykelfrämjandet anser att det finns bra möjligheter att ta med sig cykeln i kollektivtrafiken. Det konstateras samtidigt att det är möjligt att ta med cykeln på en stor majoritet av tåglinjerna i Sverige. I de flesta län kan man ta med sin cykel på de regionala tågen. Det går också att ta med cykeln på pendeltåg, men då kan det vara begränsat till att enbart gälla under lågtrafik. På många tåg finns det bara plats för ett fåtal cyklar. På SJ:s fjärrtåg går det att ta med sin cykel på resan om den monteras ned eller fälls ihop och förvaras i en väska. Snälltåget uppger att det är möjligt att medföra cykel på de s.k. fjälltågen under sommaren och hösten om cykeltransport i resgodsvagnen förbokas till ett pris av 199 kronor per riktning. Av utrymmesskäl är det inte tillåtet att ta med cykel ombord på Snälltågets andra tåg, men hopfällda cyklar får medfölja om de ryms inom måtten för handbagage.

K2 är ett nationellt centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik. År 2021 tog K2 fram en litteraturöversikt 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. Vidare kan det nämnas att VTI, Lunds universitet och K2 har drivit ett forsknings- och innovationsprojekt, Cynka, som handlade om kombinationen av cykel och kollektivtrafik och potentialen att minska bilanvändningen inom regional arbetspendling. 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. 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 vore att införa integrerade biljettsystem som kombinerar kollektivtrafik med hyrcyklar. I VTI:s rapport *Kombinerad mobilitet mellan cykel och*

kollektivtrafik från 2023 rapporteras resultaten från forskningsprojektet Cynka. En slutsats av studien är att både behovet av koordinering mellan olika aktörer och planeringsnivåer och behovet av ändrad inriktning gör det svårt att gå från mål och strategi till praktik och genomslag i planeringen. Det är nödvändigt att försöka hitta sätt att komma över dessa barriärer för att mål om kombinerat och hållbart resande ska kunna nås. En nyckelfråga handlar om ansvarsfördelningen mellan aktörer och att få till stånd ett tydligare helhetsperspektiv på kombinerade resor.

Trafikverket har i rapporten Informations- och kunskapshöjande åtgärder inom området mobilitet som en tjänst (rapport 2023:207) redovisat ett regeringsuppdrag att göra informations- och kunskapshöjande insatser inom området mobilitet som en tjänst med syftet att öka kunskapen om förutsättningar för området. Trafikverket drar följande slutsatser:

- De krav som behöver ställas på den fysiska infrastrukturen vid en bytespunkt för att främja mobilitet som en tjänst är att det finns en parkeringsyta för delningstjänster vid, eller i nära anslutning till, bytespunkten samt fysisk skyltning för vägledning till olika mobilitetstjänster.
- I dagsläget finns det inte behov av att utveckla ytterligare digital infrastruktur för en enskild bytespunkt för att främja mobilitet som en tjänst. Den digitala infrastrukturen behöver utformas på en kommunal, regional eller nationell nivå snarare än med fokus på en enskild bytespunkt. På detta sätt kan information om bytespunkter lämnas enhetligt och integreras med tjänster för exempelvis reseplanering.
- Kommuner och fastighetsägare bör ansvara för att delningstjänster får tillträde till en befintlig bytespunkt.
- Det finns ett behov av vissa statliga insatser för att bidra till en gemensam åtkomstpunkt.

Trafikverket lämnar följande förslag för att utveckla kombinerad mobilitet:

- *Bytespunkt som främjar kombinerad mobilitet:* Trafikverket föreslås medverka i utvecklingen genom att bistå med expertis och kunskap inom området men inte ha den ledande rollen i utveckling och drift av en bytespunkt som stöder mobilitet som en tjänst. Trafikverket föreslås bl.a. bidra med råd och stöd för att skapa attraktiva bytespunkter som inkluderar nya mobilitetstjänster. Vidare behövs det en översyn av kommuners möjligheter att upplåta mark för bilpoolsbilar på allmän platsmark.
- *Digital infrastruktur för kombinerad mobilitet:* Trafikverket föreslås att i samarbete med branschens aktörer utveckla handböcker för datadelning, standarder och kvalitet samt stimulera tillgång och tillgänglighet till rese- och trafikdata om och för kombinerade mobilitetstjänster. Trafikverket föreslås vidare stimulera utveckling av en gemensam nationell åtkomstpunkt som är anpassad för kombinerade mobilitetstjänster till resenärer. För att göra det enklare för resenärer att boka och köpa kombinerade resor

i Sverige ska Trafikverket enligt förslaget stimulera till ökad nationell tillgång till biljetter för kombinerad mobilitet.

- *Styrning och effekter av kombinerad mobilitet:* Trafikverket föreslår att man fortsätter arbetet med att utreda effektmodeller för kombinerad mobilitet. Vidare bör Trafikverkets instruktion för att tydliggöra Trafikverkets roll inom kombinerad mobilitet kompletteras. En utredning bör initieras som genomför en översyn av lagen (2010:1065) om kollektivtrafik mot en bredare definition av kollektiv mobilitet, och lagen om kollektivtrafik bör uppdateras så att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna får ett utökat ansvar för att informations-, boknings- och reseplaneringssystem ska vara väl fungerande även mellan regioner och nationellt. Slutligen bör Transportstyrelsen tillsammans med Trafikverket se över bl.a. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2012:2) om anmälningsskyldighet och trafikantinformation.

Forskningsprojektet Breddad roll för regionala kollektivtrafikmyndigheter – mot en systematisk integrering av kollektivtrafik och cykel beviljades 2025 medel från Vinnova. Det ska identifiera organisatoriska hinder för uppskalning av redan genomförda projekt inom området samt utveckla och testa nya modeller för ansvarsfördelning, arbetssätt och styrning som övervinner utmaningarna. En central del är att integrera kollektivtrafik med cykling. Målet är att genom ett nära samarbete med Västra Götalandsregionen konkretisera målbilden, identifiera organisatoriska hinder för uppskalning och utveckla och testa nya modeller för ansvarsfördelning, arbetssätt och styrning som övervinner olika utmaningar. Syftet med projektet är att understödja skiftet från regionala kollektivtrafikmyndigheter till regionala mobilitetsmyndigheter. Projektet, som leds av Rise Research Institutes of Sweden, utgår enligt ansökan från regionala förutsättningar men ska möta ett nationellt behov.

Cykelparkeringar

I den nationella cykelstrategin från 2017 framhålls behovet av goda parkeringsmöjligheter för cyklar vid målpunkter och av att cykelnätet har god koppling till dessa. I K2:s litteraturöversikt från 2021 om kombinerad mobilitet för cykel och kollektivtrafik konstateras att goda parkeringsmöjligheter för cyklar ökar villigheten att cykla till kollektivtrafikstationer. Även i forsknings- och innovationsprojektet Cynka, som i juni 2022 presenterade ett antal förslag till åtgärder, betonas att parkeringsplatser för cyklar behöver vara säkra och ligga nära kollektivtrafikens hållplatser.

Trafikverket framhåller att verket på vissa platser i landet bygger ett antal pendelparkeringar för bilar och cyklar för att underlätta för resenärer att byta färdssätt under sin resa och göra det enklare att åka kollektivt. Pendelparkeringarna byggs på viktiga knutpunkter. Det går att få medel för infartsparkeringar från länsplanen respektive regionen. Infartsparkeringar är en viktig del i stommen i den regionala kollektivtrafiken och ska göra det möjligt att smidigt byta från bil och cykel till kollektivtrafik.

Trafikverket betonar på sin webbplats att det är viktigt att det finns tillräckligt med cykelparkeringar vid arbetsplatser, målpunkter för dagligvaruservice och barnomsorg samt hållplatser för kollektivtrafik. För att säkerställa detta i samband med nyexploatering bör kommunerna ha parkeringstal för cyklar. Trafikverket menar vidare att en faktor som är viktig för att främja cykling i detaljplaneringen är lokaliseringen och utformningen av cykelparkeringar. Andra åtgärder är bl.a. belysning vid cykelparkeringar. Trafikverket framhåller vidare att cykelparkeringens lokalisering är den viktigaste faktorn för hur mycket den kommer att användas. Den måste enligt verket placeras i direkt anslutning till målpunkten och i närheten av cykelvägar och attraktiva gatunät. Avståndet från målpunkten bör inte överstiga 25 meter, men kan variera beroende på hur lång tid cykeln ska stå parkerad. Cykelparkeringen ska gärna vara lokaliserad närmare ingången till målpunkten än vad bilparkeringen är. Trafikverket uppger att det finns flera typer av cykelparkeringar som passar olika parkeringsändamål, från korttidsparkering till nattförvaring. Vid korttidsparkering, upp till 30 minuter, bör cykeln kunna ställas på stöd eller i ett ställ nära entrén med möjlighet att låsa fast ramen. För dagsparkering vid arbetsplatser, bytespunkter m.m. bör det finnas tak och möjlighet att låsa fast ramen. Helst ska det också finnas övervakning.

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

Den europeiska förklaringen om cykling

I Europaparlamentets resolution om utveckling av en EU-strategi för cykling från februari 2023 uppmuntras skapandet av synergier mellan cykling och andra transportsätt för att främja multimodalitet, t.ex. fler platser för cyklar på tåg och fler säkra parkeringsplatser för cyklar på stationer och vid transportknutpunkter. I resolutionen anförts 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.

I den europeiska förklaringen om cykling från 2024 (C/2024/2377) framhåller Europaparlamentet, ministerrådet och kommissionen att cykling bör spela en viktig roll för att förbättra multimodal konnektivitet och turism, särskilt i kombination med tåg, bussar och andra transportsätt, både i stadsområden och på landsbygden. Därför ska man främja och genomföra multimodala lösningar i stads-, förorts- och landsbygdsområden samt för långdistansutfärder, genom att skapa en ökad synergi mellan cykling och andra transportsätt, såsom att möjliggöra transport av fler cyklar på bussar och tåg. Vidare ska man stödja cykeldelningssystem som en lösning för tillgång på den första och sista sträckan till kollektivtrafiktjänster. I den europeiska förklaringen åtar sig parterna att uppmuntra företag, organisationer och

institutioner att främja cykling genom bl.a. lämpliga cykelparkeringar. Vidare finns ett åtagande om att säkerställa att det finns trygga och säkra cykelparkeringsplatser vid bl.a. järnvägs- och busstationer och mobilitetsknutpunkter. Dessutom åtar sig parterna att främja utplaceringen av laddstationer för elcyklar i stadsplaneringen och på cykelparkeringsplatser.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om kombinerade resor med cykel behandlades senast i utskottets betänkande 2024/25:TU10 Cykelfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet betonade vikten av ett hela resan-perspektiv och möjligheten att kombinera cykling med kollektivtrafikresor. Utskottet välkomnade kombinerade mobilitetstjänster och det arbete som pågår på olika håll i landet. Utskottet pekade på betydelsen av säkra cykelparkeringar och konstaterade att det pågår insatser för detta. Utskottet välkomnade EU:s nya tågpassagerarförordning och förutsatte att järnvägsföretagen och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ser över utrymmet för cyklar. Utskottet menade att de frågeställningar som togs upp i motionsyrkandena var väl beaktade och fann därför inte anledning att ta något initiativ i frågan om kombinerade resor.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis betona att det är viktigt att ha ett hela resan-perspektiv 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. Utskottet vill lyfta fram 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 – inte minst från miljö- och folkhälsosynpunkt – att resenärer får en möjlighet att kombinera t.ex. kollektivtrafikresor med cykel.

Utskottet välkomnar mot den bakgrunden framväxten och utvecklingen av kombinerade mobilitetstjänster. Utskottet välkomnar det arbete som pågår på olika håll i landet och välkomnar dessutom att frågan om multimodala lösningar som skapar ökad synergi mellan cykling och andra transportsätt tas upp i den europeiska förklaringen om cykling. Det är i sammanhanget också viktigt att peka på betydelsen av att det finns säkra cykelparkeringar vid bl.a. arbetsplatser och kollektivtrafikhållplatser. Utskottet konstaterar att det pågår insatser för detta, både i kommunerna och inom Trafikverket, och noterar att Trafikverket menar att det finns flera typer av cykelparkeringar som passar för olika parkeringsändamål.

När det gäller motionsförslagen om att kunna ta med sig cykeln på tåget påminner utskottet om att det har genomförts ett omfattande arbete på EU-nivå när det gäller denna fråga. År 2021 antogs en ny tågpassagerarförordning som började tillämpas i juni 2023, och utgångspunkten är att en resenär ska få ta

med sig cykeln ombord på tåget. Utskottet välkomnar detta. I sammanhanget kan utskottet konstatera att det i dag går att ta med sig cykeln 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 ser över utrymmet för cyklar i ljuset av kraven i den nya tågpassagerarförordningen.

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 fråga om kombinerade resor med cykel. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2025/26:328 (V) yrkande 10, 2025/26:3276 (MP) yrkandena 4 och 5 samt 2025/26:3728 (C) yrkande 46.

Regeringens skrivelse

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen lägger skrivelse 2025/26:56 Riksrevisionens rapport om statens arbete med att förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken till handlingarna.

Skrivelsen

Riksrevisionen har granskat statens arbete med att förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken. Resultatet av granskningen redovisas i rapporten Statens arbete med att förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken (RiR 2025:11). Rapporten innehåller slutsatser och rekommendationer som avser regeringen, Trafikverket och Transportstyrelsen. Riksrevisionen bedömer att statens insatser inte har varit effektiva. De åtgärder som regeringen och myndigheterna har genomfört i form av reglering, infrastruktur och övrig styrning har enligt Riksrevisionen inte i någon substantiell mening bidragit till ökad och mer trafiksäker cykling. Riksrevisionen konstaterar att de högt ställda målsättningarna hos riksdagen och regeringen därmed inte har motsvarats av åtgärder som tillräckligt påverkar förutsättningarna i verkligheten.

Riksdagen överlämnade Riksrevisionens rapport till regeringen i maj 2025. I november 2025 överlämnade regeringen sin skrivelse till riksdagen där den behandlar de iakttagelser och rekommendationer som Riksrevisionen redovisade i sin rapport och som avser regeringen. Regeringen konstaterar att Riksrevisionen menar att regeringens satsningar kan lägga en bra grund för att förbättra cykeltrafikens förutsättningar genom utveckling av kunskapsunderlag, uppföljning och målstyrning. Regeringen konstaterar samtidigt att Riksrevisionen dock anser att de statliga insatserna i form av reglering, infrastruktur och övrig styrning inte i tillräcklig grad har bidragit till ökad och mer trafiksäker cykling.

I och med skrivelsen anser regeringen att Riksrevisionens rapport är slutbehandlad.

Utskottets ställningstagande

Mot bakgrund av vad utskottet har anfört i detta betänkande föreslår utskottet att riksdagen lägger skrivelse 2025/26:56 Riksrevisionens rapport om statens arbete med att förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken till handlingarna.

Reservationer

1. Mål för cykling, punkt 1 (S, V, C, MP)

av Ulrika Heie (C), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Malin Östh (V), Linus Lakso (MP), Zara Leghissa (S) och Inga-Lill Sjöblom (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2025/26:328 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 2,
2025/26:3276 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 1,
2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 27,
2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 44,
2025/26:3850 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 3 och
2025/26:3855 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 2.

Ställningstagande

Vi kan inledningsvis konstatera att det i dag saknas ett nationellt mål för ökad cykling. Vi menar att ett sådant mål borde finnas. Vi vill betona att det krävs en tydlig nationell styrning för att cykling ska prioriteras och bidra till de transportpolitiska målen. Vi kan konstatera att det i flera andra länder redan finns nationella cyklingsmål, och vi vill understryka att det är viktigt med sådana cykelmål för att styra arbetet inom cykelpolitiken effektivare. För att öka cyklingen på nationell nivå bör regeringen därför anta ett kvantifierat mål i linje med de utredningar som redan har genomförts.

Vi vill påminna om att den dåvarande regeringen 2021 gav Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) i uppdrag att formulera konkreta mål för ökad cykling. Vi konstaterar att VTI tog fram ett väl underbyggt förslag om att fördubbla cyklingen till 2035. I rapporten Utredning av mål om ökad andel cykling i Sverige (VTI-rapport 1125) föreslår man ett övergripande mål om att cyklingen i hela Sverige ska öka på ett sådant sätt att klimatpåverkan minskar, tillgängligheten förbättras och folkhälsan stärks, utan att andelen gång- eller kollektivtrafikresor minskar. I det längre perspektivet ska cyklandet fördubblas. Utöver det lyfter VTI även fram konkreta etappmål och delmål för att hålla utvecklingen på rätt spår. Ett mål borde vara att fördubbla cyklingens andel i Sverige fram till 2035 till motsvarande 3 procent av det totala persontransportarbetet utan att gång- eller kollektivtrafiken minskar. Vi anser att regeringen bör ta till vara dessa förslag och sätta fart mot ett mer hållbart,

hälsosamt och cykelvänligt Sverige. Vi kan konstatera att det finns en bred enighet i både riksdagen och kommunerna om att andelen resor med cykel ska öka. Vi menar att målstyrningen behöver baseras på hur vi vill att trafiken ska se ut i framtiden och att det skulle ge myndigheterna möjlighet att arbeta för att klara målen inom klimat, tillgänglighet och folkhälsa. Vi vill betona att det är viktigt att cyklandet ökar i hela Sverige på ett sådant sätt att tillgängligheten och trafiksäkerheten förbättras, folkhälsan stärks samt klimat- och miljöpåverkan minskar, och vi vill framhålla att cykling är en central pusselbit i arbetet med att få till ett hållbart transportsystem.

Mot den bakgrunden menar vi att ett ambitiöst nationellt mål för ökad cykling bör antas för att höja cyklingens status och att regeringen därför bör återkomma till riksdagen med ett förslag på hur ett sådant mål kan se ut. Vi menar att det rimligen bör röra sig om ett tidssatt och kvantifierat cykelandelsmål. Sverige bör införa ett fördubblingsmål för cyklande till 2035, och på så sätt anta ett nationellt, kvantifierat mål för ökad cykling i enlighet med VTI:s förslag.

2. Statlig styrning och uppföljning, punkt 2 (S)

av Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Zara Leghissa (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 motionerna

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 92, 93 och 95,

2025/26:3850 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 2, 4, 6 och 14 samt

2025/26:3857 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 1–3,

bifaller delvis motionerna

2025/26:328 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 1 och

2025/26:3856 av Malin Östh m.fl. (V) i denna del och

avslår motionerna

2025/26:3276 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 2,

2025/26:3596 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 40 och

2025/26:3855 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 3 och 4.

Ställningstagande

Vi kan inledningsvis konstatera att cykelpolitiken i dag saknar en tydlig nationell riktning. Kommuner och regioner arbetar på olika sätt och utifrån olika förutsättningar, vilket skapar stora skillnader i möjligheten att cykla. Vi menar att det behövs en sammanhållen nationell styrning av arbetet med

cykelfrågor. För att cyklingen ska kunna utvecklas och bli ett verkligt alternativ i hela landet krävs det en tydligare statlig styrning, långsiktiga investeringar i cykelinfrastruktur samt skärpta mål och uppföljning. För att åstadkomma en verklig förändring krävs det enligt vår bedömning att staten tar ett tydligt ledarskap, samordnar myndigheternas arbete och ger långsiktiga spelregler för regioner och kommuner. Vi vill framhålla att det behövs en tydligare och effektivare statlig styrning av cykelpolitiken och vi vill betona att det behövs skärpta och uppföljningsbara mål för ökad och trafiksäker cykling.

Vi noterar att regeringen i skrivelsen inte aviserar några förändringar som stärker den nationella styrningen, vilket vi beklagar. Vi menar att regeringen bör ta fram en uppdaterad cykelstrategi med tydlig ansvarsfördelning. En uppdaterad nationell cykelstrategi bör vara långsiktigt finansierad, ha tydliga mål, indikatorer och ansvarsområden, integrera cykling i trafikpolitik, stadsutveckling och klimatpolitik samt ge Trafikverket ett samordningsansvar på nationell nivå. För att fler ska vilja cykla måste miljöerna vara trygga och säkra. Staten behöver ta ett aktivare ansvar genom nationella riktlinjer för trafiksäkerhet i cykelinfrastrukturen, bättre drift och underhåll, särskilt vintertid, trygghetsåtgärder som belysning och gestaltning samt särskilda satsningar på trygga skolvägar. Vi vill starkt betona att det behövs en välplanerad infrastruktur för cykling i alla delar av landet.

Vidare kan vi konstatera att Riksrevisionen i sin granskning bedömer att det saknas en helhetsbild av åtgärdsbehoven inom cykelområdet och att målen om förbättrade förutsättningar för cykeltrafiken inte har fått genomslag, inklusive att bara omkring hälften av de medel som har avsatts för cykeltrafiken kommer att användas. Vi menar därför att regeringen bör se över och låta utreda statliga principer eller krav för var en grundläggande framkomlighet för cykeltrafiken ska upprätthållas för att möjliggöra tydligare statliga prioriteringar av en sammanhållen cykelinfrastruktur. Regeringen bör också tilldela Trafikverket ett ansvar för att upprätthålla en sådan framkomlighet inom det statliga väghållaransvaret. Vi menar bl.a. att det är viktigt att stärka Trafikverkets uppdrag i fråga om planering, samordning och byggande av cykelinfrastruktur av nationell betydelse.

Slutligen vill vi peka på att Riksrevisionen lyfter fram stora brister i statens kunskap om cyklingens omfattning och utveckling. Granskningen visar att det saknas nationell statistik, gemensamma indikatorer och systematisk uppföljning. Vi menar att regeringen därför måste etablera ett nationellt system för att kontinuerligt samla in data, följa upp trafiksäkerhet, drift och kvalitet samt utvärdera effekterna av statliga cykelsatsningar. Riksrevisionen slår fast att de åtgärder som regeringen och myndigheterna har genomfört i form av infrastruktur, regleringar och övrig styrning inte nämnvärt har bidragit till ökad och mer trafiksäker cykling. Det är därför viktigt att utveckla nationell statistik, indikatorer och uppföljningssystem för cykling.

Vi menar sammanfattningsvis att flera åtgärder behöver vidtas för att stärka cyklingen, inklusive flera av de åtgärder som Riksrevisionen anser bör genomföras.

3. Statlig styrning och uppföljning, punkt 2 (V)

av Malin Östh (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2025/26:328 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 1,
2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 95,
2025/26:3850 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 4,
2025/26:3856 av Malin Östh m.fl. (V) i denna del och
2025/26:3857 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 1–3,
bifaller delvis motionerna

2025/26:3276 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 2,
2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 92 och
2025/26:3850 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 2 och
avslår motionerna

2025/26:3596 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 40,
2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 93,
2025/26:3850 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 6 och 14 samt
2025/26:3855 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 3 och 4.

Ställningstagande

Inledningsvis kan jag konstatera att regeringen generellt har alldeles för lågt satta mål när det gäller att stärka cykelinfrastrukturen och öka cyklingen. Trots att EU och ett flertal kommuner driver på för en utveckling inom cykeltrafiken väljer regeringen att prioritera ned frågan och bromsa en av nyckelomställningarna i transportsystemet.

Jag vill påminna om att regeringen efter ett tillkännagivande från riksdagen 2017 antog en nationell cykelstrategi med målet att stimulera långsiktigt hållbara transportlösningar genom att främja cyklandet. Strategin skulle fungera som en plattform för fortsatt arbete, men jag kan konstatera att den innehåller få konkreta åtgärder och att den har fått ett svagt genomslag. Jag noterar att regeringen inte har följt upp eller uppdaterat den nationella cykelstrategin fast den snart är tio år gammal. Enligt Riksrevisionens rapport har strategin inte påverkat den nationella infrastrukturplaneringen nämnvärt, och varken andelen som cyklar eller trafiksäkerheten för cyklister har förbättrats.

Trots att Regeringskansliet uppger att strategin fortfarande gäller har den varken följts upp, utvärderats eller uppdaterats sedan 2017. Samtidigt vill jag peka på att EU:s nya cykeldeklaration från 2024 erkänner cykling som ett hållbart, hälsosamt och kostnadseffektivt färdssätt. Den innehåller 36 konkreta åtaganden, men regeringen har inte agerat. I stället duckar regeringen från sitt ansvar genom att beskriva cykelinfrastruktur som en kommunal och regional fråga. Cykeldeklarationen lyfter fram medlemsländernas viktiga ansvar för att utveckla och stärka cykelpolitiken på alla relevanta styrningsnivåer. Regeringen har enligt min mening inte vidtagit några åtgärder för att genomföra cykeldeklarationen trots att den innehåller flera konkreta förslag och lyfter vikten av att utveckla cykelpolitiken på alla styrningsnivåer. Jag menar att regeringen bör revidera och aktualisera den nationella cykelstrategin, med tydliga och konkreta åtgärder i linje med den europeiska cykeldeklarationen.

Vidare kan jag konstatera att regeringen i skrivelsen anför att principen om samhällsekonomisk lönsamhet ska styra prioriteringar i infrastrukturen. Jag delar den inställningen men noterar samtidigt att regeringen motsätter sig Riksrevisionens rekommendation att utreda särskilda principer eller krav för cykeltrafik, vilket jag ställer mig mycket frågande till. Trafikverkets brist på fungerande analysverktyg gör att cykelåtgärder systematiskt undervärderas i just de samhällsekonomiska bedömningar som regeringen säger sig vilja stödja. Regeringens bedömning framstår därför som motsägelsefull, och resultatet blir en oriktig analys som aktivt motverkar målet för transportpolitiken som helhet. Riksdagens mål om att främja cykeltrafik måste enligt min mening synas tydligare i regeringens styrning av Trafikverket.

Regeringen anför vidare att cykelanpassad infrastruktur i hög grad är en kommunal och regional fråga. Riksrevisionen kritiserar dock regeringen just för att inte ta sitt övergripande statliga ansvar. Trafikverket förvaltar över 345 mil cykelväg som staten ansvarar för, men myndigheten ska också främja god cykelinfrastruktur även där staten inte är väghållare. Jag vill i sammanhanget dessutom framhålla att regeringen samtidigt försämrar kommunernas och regionernas förutsättningar genom att skrota stadsmiljöavtalen. När avtalen avskaffades försvann olyckligtvis en viktig finansiering av hållbar stadsutveckling, och incitamenten för omställningsåtgärder försvagades.

Jag menar sammanfattningsvis att regeringen bör uppmärksamma och genomföra Riksrevisionens rekommendationer i Riksrevisionens rapport om statens arbete med att förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken.

4. Statlig styrning och uppföljning, punkt 2 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2025/26:3596 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 40 och

2025/26:3855 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 3 och 4 samt

avslår motionerna

2025/26:328 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 1,

2025/26:3276 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 2,

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 92, 93 och 95,

2025/26:3850 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 2, 4, 6 och 14,

2025/26:3856 av Malin Östh m.fl. (V) i denna del och

2025/26:3857 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 1–3.

Ställningstagande

Jag kan inledningsvis konstatera att Riksrevisionen i sin granskning riktar en förödande kritik mot statens oförmåga att skapa goda villkor för cykeltrafiken. Rapporten underkänner i praktiken regeringens och dess myndigheters arbete och konstaterar att statens insatser har varit ineffektiva och inte lett till vare sig ökad eller säkrare cykling. Trots den allvarliga kritiken väljer regeringen i sin skrivelse att avfärda flera av Riksrevisionens centrala rekommendationer. Att med hänvisning till samhällsekonomisk lönsamhet avvisa behovet av tydligare principer för cykelinfrastruktur och sedan anse rapporten slutbehandlad är enligt min mening ett tecken på en anmärkningsvärd brist på ambition och handlingskraft. Jag vill här starkt betona att ökad cykling bidrar till minskad klimatpåverkan, minskad trängsel i våra städer, bättre folkhälsa och ökad tillgänglighet i hela landet. Regeringens passivitet är därför oacceptabel. Det krävs nu krafttag för att omsätta de goda intentionerna i konkret handling.

Jag konstaterar att Riksrevisionen i sin granskning bl.a. pekar på bristande samordning och en ineffektiv planeringsprocess, där beslutade cykelobjekt blir försenade eller inte alls genomförda. För att råda bot på stuprörstänkandet och säkerställa en helhetssyn vill jag peka på att det behövs en instans som samlar representanter från berörda myndigheter, regioner, kommuner, näringsliv och civilsamhällets organisationer och som kan bidra till att skapa samsyn och ge tidiga inspel i planeringsprocesserna. Mot den bakgrunden menar jag att det bör inrättas ett nationellt cykelråd för att förbättra samordningen mellan myndigheter, regioner, kommuner och civilsamhälle.

Vidare vill jag peka på att det krävs en tydlig nationell styrning för att cyklingen ska prioriteras och bidra till att nå de transportpolitiska målen. För att ytterligare höja cyklingens status anser jag att cykeln i planeringen bör ses som ett eget trafikslag i stället för att som nu ses som ett bihang till biltrafiken. Jag menar därför att cykeltrafikens roll i transportplaneringen bör uppvärderas genom att cykeln klassificeras som ett nationellt trafikslag.

5. Statlig styrning och uppföljning, punkt 2 (MP)

av Linus Lakso (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2025/26:3276 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 2,

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 95,

2025/26:3850 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 2 och 4 samt

2025/26:3857 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 1–3,

bifaller delvis motionerna

2025/26:328 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 1,

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 92 och

2025/26:3856 av Malin Östh m.fl. (V) i denna del och

avslår motionerna

2025/26:3596 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 40,

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 93,

2025/26:3850 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 6 och 14 samt

2025/26:3855 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 3 och 4.

Ställningstagande

Den nationella cykelstrategin, som beslutades 2017 när Miljöpartiet ingick i regeringen, är den första i sitt slag och har som övergripande syfte att främja ökad och säker cykling. Jag konstaterar att både intresseorganisationer och andra aktörer har lyft frågan om huruvida cykelstrategin fortfarande är aktuell, och även Riksrevisionen ifrågasätter dess aktualitet. Jag menar därför att den nationella cykelstrategin måste uppdateras utifrån Riksrevisionens slutsatser.

I sin granskning pekar Riksrevisionen på att det saknas tillräckligt tydliga krav på framkomlighet för cykeltrafiken. Jag delar Riksrevisionens slutsatser och rekommendationer och menar därför att regeringen bör utreda statliga principer för eller krav på var en grundläggande framkomlighet för cykeltrafiken ska upprätthållas och att regeringen bör tilldela Trafikverket ett ansvar för att upprätthålla en grundläggande framkomlighet för cykeltrafiken inom det statliga väghållaransvaret.

Jag vill också uppmärksamma den europeiska cykeldeklarationen, som lyfter fram cykeln som ett viktigt transportmedel för en hållbar omställning, en bättre folkhälsa och ökad framkomlighet. EU identifierar genom detta att ökad cykling kan bidra till flera olika mål inom områdena miljö och klimat, stärkt folkhälsa, social inkludering och bättre ekonomi. Deklarationen innehåller 36 olika åtaganden som är indelade i åtta tematiska områden. Trots att

Sverige har skrivit under förklaringen finns det ingenting i skrivelsen om vad regeringen avser att göra för att de brister som Riksrevisionen har konstaterat ska åtgärdas. Inte heller visar regeringen något större intresse för cykeltrafiken i stort eller de förändringar som skulle gynna den kommunala planeringen av cykelinfrastruktur. Jag menar att Sverige bör kraftsamla för att förverkliga intentionerna i den europeiska cykeldeklarationen.

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

av Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Zara Leghissa (S) och Inga-Lill Sjöblom (S).

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

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 26 och

2025/26:3850 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 1 och

avslår motion

2025/26:328 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 12.

Ställningstagande

Vi vill betona att cykeln är ett av de mest miljö- och klimatsmarta färdssätten. Särskilt i storstäderna har cykeln stor potential att avlasta både kollektivtrafiken och vägnätet, samtidigt som vi vill framhålla att folkhälsoeffekterna av ökad cykling är betydande. Cykeln är enligt vår bedömning ett viktigt transportmedel för många människor. Cykling är bra för folkhälsan, och det är ett miljösamt och resurssnålt transportmedel. Vi vill därför betona att det är viktigt att cykeln ges goda möjligheter. Vi kan samtidigt konstatera att cyklingen har ökat i större städer och vid pendling men att den minskar i glesare befolkade områden och bland barn. Regeringens skrivelse visar att regeringen erkänner flera av de problem som Riksrevisionen tar upp i sin rapport, men man saknar politisk vilja att åtgärda dem. För att Sverige ska nå klimatmålen, stärka folkhälsan och skapa ett mer jämlikt transportsystem krävs det en mer aktiv statlig cykelpolitik. Vi vill betona att cykeln är en viktig del av framtidens mobilitet, och därför måste staten ta ett större ansvar för att skapa likvärdiga och hållbara förutsättningar för cykling i hela landet. Vi vill mot den bakgrunden avslutningsvis framhålla att ökad och säker cykling kan bidra till att minska resandets miljöpåverkan och trängsel samt bidra till en bättre folkhälsa.

7. Cykling, hållbarhet och folkhälsa, punkt 3 (V)

av Malin Östh (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:328 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 12 och
avslår motionerna

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 26 och

2025/26:3850 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 1.

Ställningstagande

Jag kan konstatera att cyklandet bland barn och unga har minskat drastiskt, och framför allt är det fritidscyklingen som backar. Färre cyklar till aktiviteter, och cykling för lek, äventyr och utforskande har blivit ovanligare. Jag kan tyvärr konstatera att det minskande cyklandet har flera negativa konsekvenser. När färre barn och unga cyklar minskar också deras dagliga motion, vilket på sikt kan påverka hälsan negativt. Jag vill betona att vardagsmotion är en viktig del i att främja en aktiv livsstil och förebygga stillasittande. Vidare grundläggs många mobilitetsvanor i barndomen, och minskad cykling kan innebära att färre unga utvecklar hållbara resvanor. Dessutom har VTI konstaterat att barns möjligheter att cykla påverkas av sociala och geografiska faktorer, vilket kan leda till en ojämlik tillgång till rörelse och mobilitet. Jag anser att regeringen behöver ta den negativa trenden på allvar, framför allt med tanke på att Sverige har ställt sig bakom EU:s cykelförklaring, som bl.a. innebär ett åtagande att satsa särskilt på att öka cyklingen bland barn och marginaliserade grupper. Mot den bakgrunden menar jag att regeringen bör ge Trafikanalys i uppdrag att genomföra en översyn av de transportpolitiska målen med fokus på aktiv transport och ökad folkhälsa.

8. Infrastruktur för cykling, punkt 4 (S)

av Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Zara Leghissa (S) och Inga-Lill Sjöblom (S).

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
 2025/26:3850 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 11,
 bifaller delvis motion
 2025/26:328 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 5 och
 avslår motionerna
 2025/26:328 av Malin Östh m.fl. (V) yrkandena 4, 7 och 9,
 2025/26:1050 av Jamal El-Haj (-) yrkande 2,
 2025/26:1621 av Mats Berglund (MP) yrkandena 1 och 2,
 2025/26:1888 av Magnus Manhammar (S),
 2025/26:3276 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 3, 6, 8 och 9,
 2025/26:3278 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 11,
 2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 102,
 2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 45, 47 och 48,
 2025/26:3855 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 7 och
 2025/26:3857 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 7.

Ställningstagande

Vi vill påminna om att cykeln under det senaste decenniet har fått en allt viktigare plats bland trafikinvesteringarna, framför allt via stadsmiljöavtalen men också genom den särskilda cykelpott som skulle gå till just cykelinvesteringar. Men vi kan tyvärr samtidigt konstatera att regeringen också på detta område har rullat tillbaka utvecklingen; den särskilda cykelpotten är borta och stadsmiljöavtalen är under avveckling, vilket är mycket olyckligt för cykelinfrastrukturens utveckling. Vi konstaterar att Riksrevisionen i sin granskning bedömer att det saknas en helhetsbild av åtgärdsbehoven inom cykelområdet och att målen om förbättrade förutsättningar för cykeltrafiken inte har fått genomslag, inklusive att bara omkring hälften av de medel som har avsatts för cykeltrafiken kommer att användas. Vi vill starkt betona att cykeln är en viktig del av framtidens mobilitet, och därför måste staten ta ett större ansvar för att skapa likvärdiga och hållbara förutsättningar för cykling i hela landet. Vi menar mot den bakgrunden att Trafikverket behöver utveckla förmågan att se var framkomligheten för cykling brister.

9. Infrastruktur för cykling, punkt 4 (V)

av Malin Östh (V).

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
 2025/26:328 av Malin Östh m.fl. (V) yrkandena 4, 5, 7 och 9,

bifaller delvis motionerna

2025/26:3276 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 6,

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 45 och 47 samt

2025/26:3850 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 11 och
avslår motionerna

2025/26:1050 av Jamal El-Haj (-) yrkande 2,

2025/26:1621 av Mats Berglund (MP) yrkandena 1 och 2,

2025/26:1888 av Magnus Manhammar (S),

2025/26:3276 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 3, 8 och 9,

2025/26:3278 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 11,

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 102,

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 48,

2025/26:3855 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 7 och

2025/26:3857 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 7.

Ställningstagande

Inledningsvis kan jag konstatera att det av Riksrevisionens granskning framgår att statens insatser inom cykelområdet har varit ineffektiva och otillräckliga för att uppnå riksdagens mål om bättre förutsättningar för cykeltrafiken. För att Sverige ska nå transportmålet och ha en fossilfri transportsektor till 2030 måste cykelinfrastrukturen få en högre prioritering.

Jag vill först lyfta fram behovet av att göra särskilda satsningar på cykelstråk i socioekonomiskt utsatta områden. I dessa stadsdelar är tillgången till bil generellt lägre, och kollektivtrafiken räcker inte alltid till. Genom att satsa på cykelinfrastrukturen ökar man tillgängligheten på ett kostnadseffektivt och rättvist sätt, samtidigt som man lindrar effekterna av höga bränsle- och kollektivtrafikpriser. Cykling ger också en frihet att resa snabbt, tryggt och självständigt. Jag vill i sammanhanget uppmärksamma att Cykelfrämjandets cykelkurser i utsatta områden tydligt visar att många vill lära sig att cykla. Att anlägga cykelvägar i dessa områden är inte bara en transportfråga utan också en satsning på jämlikhet, klimat och livskvalitet. Jag menar därför att regeringen framöver bör ge Trafikverket i uppdrag att i förslagen till nationell plan förverkliga riksdagens intentioner om en sammanhängande cykelinfrastruktur och att beakta behovet av särskilda satsningar på utbyggd cykelinfrastruktur i socioekonomiskt utsatta områden.

Vidare kan jag konstatera att cykelinfrastrukturen ofta är såväl osammanhängande och farlig som ineffektiv, både inom och mellan tätorter. Det är mot den bakgrunden viktigt att se över dagens cykelinfrastruktur för att möjliggöra effektiva investeringar och stärka cyklingens roll i transportsystemet. Därför bör regeringen utreda den befintliga cykelinfrastrukturen för att identifiera brister och öka framkomligheten för cyklister.

Jag vill också uppmärksamma att cykeltrafikens behov tydligt måste beaktas både när man bygger nya vägar och när man bygger om befintliga vägar. Ett särskilt problem är utbyggnaden av två-plus-ett-vägar. Trots ökad

trafiksäkerhet för bilister försämras ofta framkomligheten för cyklister så mycket att det i praktiken blir omöjligt att cykla. Jag menar därför att cykeltrafiken måste ges samma prioritet som biltrafikens säkerhet. Vi i Vänsterpartiet har länge drivit frågan om att Trafikverket behöver tydligare riktlinjer för att även investera i cykelinfrastruktur i samband med att man anlägger två-plus-ett-vägar, annars riskerar viktiga cykellänkar att försvinna. Jag menar att cykeltrafikanternas framkomlighet alltid ska vara lika viktig att beakta som trafiksäkerheten för bilister när man bygger två-plus-ett-vägar.

Avslutningsvis vill jag lyfta upp behovet av snabbcykelvägar. Jag kan konstatera att elcykeln på kort tid har etablerat sig som ett populärt transportval och ett praktiskt alternativ till både bilar och vanliga cyklar. Samtidigt kan jag konstatera att elcyklar ofta håller en högre hastighet än vanliga cyklar, vilket ställer nya krav på infrastrukturen. I dag delar elcyklar, vanliga cyklar, elsparkcyklar och fotgängare ofta samma yta, vilket skapar trängsel och säkerhetsutmaningar. Jag uppmärksammar att det finns forskning som bl.a. visar att elcyklister tar större risker och skadar sig mer, och snabbcykelvägar kan enligt min mening vara en smart lösning på flera av de utmaningar som cykeltrafiken står inför. Det handlar om breda, väl separerade cykelstråk som gör det möjligt att pendla snabbt, smidigt och säkert – ofta över längre avstånd mellan t.ex. bostäder och arbetsplatser. Sådana vägar är redan en självklar del av infrastrukturen i länder som t.ex. Nederländerna, men jag tvingas tyvärr konstatera att det i Sverige saknas en samordnad nationell strategi för var och hur snabbcykelvägar ska byggas. I dag arbetar olika kommuner med olika definitioner, standarder och mål, vilket leder till en splittrad utveckling. Trafikverket följer visserligen utvecklingen men uppger att det i dagsläget inte finns några planer på särskilda åtgärder för elcyklar. För att hänga med i teknikutvecklingen och möta den snabba ökningen av elcyklar krävs det enligt min bedömning ett rejält omtag. Cykelinfrastrukturen behöver ses över och anpassas till både dagens och morgondagens behov. Jag menar därför att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utreda behovet av samt förutsättningarna för att utveckla ett nationellt nät av snabbcykelvägar.

10. Infrastruktur för cykling, 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 motionerna

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 45, 47 och 48 samt

2025/26:3855 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 7,

bifaller delvis motionerna

2025/26:328 av Malin Östh m.fl. (V) yrkandena 4 och 9 samt
2025/26:3857 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 7 och
avslår motionerna
2025/26:328 av Malin Östh m.fl. (V) yrkandena 5 och 7,
2025/26:1050 av Jamal El-Haj (-) yrkande 2,
2025/26:1621 av Mats Berglund (MP) yrkandena 1 och 2,
2025/26:1888 av Magnus Manhammar (S),
2025/26:3276 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 3, 6, 8 och 9,
2025/26:3278 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 11,
2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 102 och
2025/26:3850 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 11.

Ställningstagande

Jag kan inledningsvis konstatera att Riksrevisionen i sin granskning framför en förödande kritik mot statens oförmåga att skapa goda villkor för cykeltrafiken i Sverige. I rapporten underkänner Riksrevisionen i praktiken regeringens och dess myndigheters arbete och konstaterar att statens insatser har varit ineffektiva och inte lett till vare sig ökad eller säkrare cykling. Trots den allvarliga kritiken väljer dock regeringen i sin skrivelse att avfärda flera av Riksrevisionens centrala rekommendationer.

Jag vill betona att cykeln tar mindre plats än bilen och att den inte genererar några utsläpp, samtidigt som cykling är bra för folkhälsan. Därför är det viktigt att staten vidtar konkreta åtgärder för att förbättra framkomligheten för cyklisterna. Jag vill betona att Trafikverket i större utsträckning måste planera för nationella cykelvägar och cykelleder. Jag vill också se en satsning på byggandet av fler lokala och regionala cykelbanor, s.k. cykelmotorvägar, för att binda ihop regioner och underlätta för längre arbetspendling. Det är dessutom viktigt att minska barriäreffekterna från korsande spår och vägar. Att kunna transportera sig med cykel är viktigt för en framtida hållbar stadsutveckling. I dag gör vi knappt 10 procent av våra resor med cykel. En tredjedel av resorna är kortare än 5 kilometer, och då är cykeln ofta ett bra alternativ. Jag välkomnar att intresset för cykeln som transportmedel har ökat och konstaterar att cyklandet med bl.a. bra cykelleder skulle kunna öka betydligt mer. Det är därför viktigt att bygga fler lokala och regionala cykelbanor för att öka framkomligheten med cykel, och dessutom måste man snabba på arbetet med att skapa ett sammanhängande cykelvägnät i våra största städer.

Avslutningsvis vill jag påminna om att man bör ta till vara potentialen i den befintliga infrastrukturen, inte minst på landsbygden, för att snabbt och kostnadseffektivt bygga ut cykelnätet. Jag kan konstatera att det längs med statliga vägar och järnvägar redan finns ett omfattande nät av arbets- och servicevägar som med relativt små medel skulle kunna uppgraderas till säkra och attraktiva cykelvägar. En satsning på att använda sådana vägar för cykling skulle kunna binda ihop orter, skapa sammanhängande regionala stråk och ge fler möjlighet

att arbetspendla med cykel, helt i linje med behovet av ett mer sammanhängande nationellt cykelnät. Jag menar därför att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att inventera vilka arbetsvägar till vägar och järnvägar som kan användas som cykelvägar.

11. Infrastruktur för cykling, punkt 4 (MP)

av Linus Lakso (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

2025/26:3276 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 3, 6, 8 och 9,

2025/26:3278 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 11,

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 102 och

2025/26:3857 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 7,

bifaller delvis motionerna

2025/26:328 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 7,

2025/26:1621 av Mats Berglund (MP) yrkande 2,

2025/26:1888 av Magnus Manhammar (S),

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 48 och

2025/26:3855 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 7 och

avslår motionerna

2025/26:328 av Malin Östh m.fl. (V) yrkandena 4, 5 och 9,

2025/26:1050 av Jamal El-Haj (-) yrkande 2,

2025/26:1621 av Mats Berglund (MP) yrkande 1,

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 45 och 47 samt

2025/26:3850 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 11.

Ställningstagande

Inledningsvis vill jag betona att det är resurseffektivt och samhällsekonomiskt fördelaktigt att cykla. Det gynnar samhället, miljön och dem som cyklar. Det ger försumbar energi- och klimatpåverkan, ingen miljöpåverkan och hushålls-ekonomiska vinster samtidigt som det gynnar hälsan hos dem som använder transportmedlet. Trots detta har cyklingen minskat under decennier om man bortser från städer och större tätorter. En bidragande orsak till denna trend är att vägnätet i allt mindre utsträckning lämpar sig för cykling. Jag kan konstatera att Riksrevisionen anser att cykelinfrastrukturen ofta är osammanhängande och att det finns brister i framkomlighet – särskilt på statliga vägar – både inom och mellan tätorter. Riksrevisionen pekar på att det saknas tillräckligt tydliga krav på framkomligheten. Riksrevisionen uppmärksammar

dessutom att staten är väghållare på oproportionerligt många av de vägsträckor där cykeltrafiken begränsas av en osäker trafiksituation. Men samtidigt kan jag konstatera att regeringen vägrar att se problemen. Jag ser i stället en regering som är helt passiv när det gäller cyklisternas behov av säkra och framkomliga cykelvägar. I den utsträckning det finns brister i cykelinfrastrukturen är det enligt regeringen ett kommunalt ansvar.

Ett stort problem är att Trafikverket inte heller använder de pengar som har avsatts för cykelåtgärder i den nationella planen och länsplanerna. Endast cirka hälften av de avsatta medlen har enligt Riksrevisionen använts fram till 2025. Regeringen har inte heller prioriterat större cykelåtgärder i uppdraget till Trafikverket att ta fram ett förslag till nationell plan eller i sitt eget beslut om vilka åtgärder som ska ingå. Stadsmiljöavtalen, som infördes 2015 med Miljöpartiet i regeringen, har enligt Trafikverkets bedömning bidragit till en ökad takt i omställningen till ett mer hållbart resande, och utvärderingen visar att den geografiska spridningen är stor och att både storstads- och landsbygdskommuner har beviljats stöd, men regeringen tog tidigt bort möjligheten till stadsmiljöavtal. Jag vill därför peka på vikten av att öka de statliga investeringarna och förbättra förutsättningarna för att fler ska kunna använda cykeln som transportmedel. Det måste bli enklare och billigare att resa med låg klimatpåverkan, och detta kräver bl.a. stora investeringar i cykelns infrastruktur. Jag menar att regeringen bör ta fram en nationell cykelplan, inklusive förslag på ett nationellt cykelvägnät, följa upp den nationella cykelstrategin med konkreta åtgärder för att fler ska kunna cykla. Dessutom behöver det byggas fler och bättre cykelvägar såväl i städer som i glesbygd och på landsbygden.

Jag tvingas konstatera att vägnätet i allt mindre utsträckning lämpar sig för cykling. Allt bredare fordon med högre hastigheter på vägar med minimal eller ingen vägren gör det direkt farligt att använda cykeln som ett vardagstransportmedel på landsbygden eftersom vägutrymmet inte längre räcker till. Här har även de trafiksäkerhetshöjande åtgärder som satts in för biltrafiken i form av sidoräcken och två-plus-ett-vägar ställt till det ytterligare för de oskyddade trafikanterna. Det lilla utrymme som finns kvar äts upp helt och hållet. Jag menar att detta hämmar cyklingen på ett tragiskt sätt. När Trafikverket bygger två-plus-ett-vägar med vajerräcken för att öka bilisternas trafiksäkerhet blir det i princip omöjligt för oskyddade trafikanter att använda vägen. Många gånger låter man oskyddade trafikanter ta andra vägar som är längre eller i många fall av mycket dålig kvalitet. Jag vill betona att detta tillvägagångssätt inte är acceptabelt. Det är en fråga om ett rättvist förhållningssätt till gång- och cykeltrafik inom det nationella trafiksystemet och en fråga om en rättvis tillgång till landets transportvägar. Förfarandet går dessutom på tvärs mot våra nationella klimat-, miljö- och hälsomål. Det kan också konstateras att det många gånger på mindre landsvägar målas sidolinjer som är upphuggna i ett sicksackmönster, något som skapar en vibration hos den bil som kommer för långt ut åt sidan. Denna lösning har sina fördelar för bilar men skapar en problematisk situation för cyklar. Cyklar studsar fram på denna målning. Jag

menar att Trafikverket måste ta hänsyn till de oskyddade trafikanterna när de vidtar trafiksäkerhetshöjande åtgärder. I dag skapar man i stället en trafikosäker miljö för de mest utsatta. Skulle en hänsynsregel på 1,5 meter inrättas minskar problemen, men så länge den inte är på plats måste Trafikverket upphöra med denna typ av sidomarkeringar. Samma sak gäller problemet med sidoräcken. De sätts upp längs vägarna, inte minst vid hastighetskameror. Dessa placeras nära väggkanten så att ytan för gående och cyklister minskar. Det blir en inträngningseffekt som försvårar för oskyddade trafikanter. Vid dessa typer av åtgärder bör man bredda eller separera ytorna för gående och cyklister utanför avkörningsskydden. Jag menar sammanfattningsvis att gång- och cykelmöjligheter inte får försämrats vid trafiksäkerhetshöjande åtgärder eller upprustning av befintligt nationellt och regionalt vägnät.

Jag vill i sammanhanget betona att det för gående och cyklister måste finnas möjlighet att färdas på samma villkor som motorfordonstrafikanter. Det innebär att det måste finnas ett fungerande gång- och cykelnät i anslutning till allmänna vägar. Det kan naturligtvis utformas på olika sätt, men som grund ska man kunna cykla och gå där man kan åka bil. Detta innebär att det inte ska vara möjligt att klippa av en förbindelse för fotgängare och cyklister eller väsentligt försämrats förutsättningarna för dessa transportslag utan att ersätta förbindelsen. Ett exempel är Ölandsbron som har haft fält för gående och cyklister, men efter ett arbete med att öka kapaciteten på bron för motorfordon har man tagit bort ytan för gående och cyklister och förbjudit dessa transportslag att trafikera bron. I dag tvingas de sommartid betala för en överfart över Kalmarsund med färja, och på vintern saknas det helt möjlighet att ta sig över sundet med cykel. Detta förfaringssätt bör inte vara möjligt. Trafikverket måste säkerställa att det finns likvärdiga och kostnadsfria alternativ för gående och cyklister vid förändringar i vägnätet. Jag menar att gång- och cykelmöjligheter ska vara standard på och i anslutning till det nationella och regionala vägnätet.

Jag vill även peka på behovet av att införa en servicenära cykelinfrastruktur på landsbygden. Jag vill här uppmärksamma att den utveckling vi ser på cykelområdet, inte minst till följd av tillväxten av elcyklar som kortar resetiderna och möjliggör längre arbets- och fritidsresor med cykel, inte kommer hela landet till godo. I stället hänvisas merparten av resenärerna till bilen eller en kollektivtrafik som ofta saknar den flexibilitet som cykeln ger. Jag menar att det finns en stor potential att cykla på landsbygden och utanför tätorter och att det är en möjlighet som i dag inte tas till vara. För att det ska kunna ske måste väginfrastrukturen förändras. För att komma åt problemet att dagens vägnät i princip gör cykling olämpligt på landsbygden och försvårar en ökad cykling föreslår jag att det införs en s.k. servicenära cykelinfrastruktur, dvs. att man skapar en trygg och säker cykelinfrastruktur i anslutning till platser med service i form av skolor, affärer eller annan samhällsservice. Det handlar om att skapa separata cykelbanor i anslutning till lokal service och införa respektavstånd mellan motorfordon och cyklar. Tanken är att man inom en

radie av ca 10 kilometer från ett mindre samhälle eller samhällsservice skapar en fungerande cykelinfrastruktur som gör en säker och trygg vardagscykling möjlig för dem som bor inom ett rimligt avstånd. Därmed stärks landsbygden och lokalsamhället blir mer flexibelt och motståndskraftigt samtidigt som man främjar cyklingen lokalt i hela landet. Med dagens cyklar når man en målpunkt på 1 mil under halvtimmen med en vanlig cykel i normal hastighet. För dem som föredrar moderna elcyklar når man en målpunkt avsevärt snabbare.

Jag kan vidare konstatera att det i flera fall finns möjlighet att anlägga cykelbanor på arbetsvägar för byggande av ny järnväg när järnvägen väl är färdigbyggd. Detta är enligt min mening ett kostnadseffektivt och smart sätt att planera infrastruktur när de geografiska förutsättningarna tillåter detta, och jag menar att detta är en fråga som behöver belysas mer utifrån vilka hinder som finns för detta i dag. Jag menar därför att regeringen bör låta utreda vilka juridiska hinder som finns för att anlägga cykelbanor på arbetsvägar för byggande av ny järnväg när järnvägen väl är färdigbyggd.

Slutligen menar jag att man bör göra det möjligt att söka medel för ”enskild gång- och cykelväg”. Detta skulle kunna göras på liknande sätt som man i dag kan söka bidrag för underhåll av enskild väg, med målet att snabbt och till en låg kostnad få ett mycket mer effektivt nät för gång och cykling, framför allt på landsbygden. Jag menar att det är effektivt att låta vägföreningar på landsbygden få möjlighet att söka medel för att med mindre åtgärder och till lägre kostnader koppla ihop stigar, grusvägar och skogsvägar med målet att korta cykelvägen mellan byar eller in till centralorten på ett mer naturskönt och trafiksäkert sätt. Det kan då bli lämpligt att arbetspendla även med cykel, elcykel och elmoped. Det skulle också bli mer intressant att engagera sig i vägföreningar lokalt för dem som vill minska sitt bilåkande och hellre cykla om dessa föreningar gavs möjlighet att söka bidrag för enskild gång- och cykelväg.

12. Friliggande cykelvägar, punkt 5 (S, V, C, MP)

av Ulrika Heie (C), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Malin Östh (V), Linus Lakso (MP), Zara Leghissa (S) och Inga-Lill Sjöblom (S).

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 motionerna
2025/26:328 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 3,
2025/26:898 av Magnus Manhammar (S),
2025/26:3185 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 34,
2025/26:3276 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 7,

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 94,
2025/26:3850 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 7 och 8,
2025/26:3855 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 1,
2025/26:3856 av Malin Östh m.fl. (V) i denna del och
2025/26:3857 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 6 och
bifaller delvis motion
2025/26:3684 av Mathias Bengtsson (KD).

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis understryka att människor behöver ha fler möjligheter att förflytta sig och att det behöver finnas en mångfald av transportmedel också utanför tätorterna. Med moderna elcyklar har cykling blivit ett tydligare alternativ också på längre sträckor, och tillgången till cykelvägar behöver därmed öka även utanför tätorterna. Vi kan dock konstatera att myndigheternas tolkning av väglagen är ett hinder för en ökad cykling och en förbättrad cykelinfrastruktur. Väglagen styr i dag på så sätt att cykelvägar på landsbygden och utanför tätorterna i princip alltid måste läggas intill den allmänna vägen för motortrafik. Genom väglagens definition av vägar och kraven på s.k. funktionellt samband och allmän samfärdsl försvåras avsevärt möjligheten att få till smarta, gena och logiska cykelstråk. Vi konstaterar att detta har fått skarp kritik av Riksrevisionen.

Vi kan konstatera att ett av de största hinder som Riksrevisionen tydligt identifierar i sin granskning är Trafikverkets restriktiva tolkning av väglagen. Trafikverkets tolkning av väglagens förarbeten innebär att Trafikverket anser att man måste placera cykelvägar i närheten av statliga vägar som behöver avlastas från cykeltrafiken. Kravet på att en cykelväg ska avlasta en väg medför även att Trafikverket anser att man inte kan bygga cykelvägar längs befintliga motorvägar eller på ställen där det inte finns en statlig väg som cykelvägen kan kopplas till. Vi konstaterar att detta ger problem i de fall där syftet med en ny cykelväg främst är tillgänglighetsförbättringar för cykeltrafiken. Det innebär att cykelleder utan koppling till bilvägar stoppas eftersom de inte anses ha ett funktionellt samband med trafik för allmän samfärdsl. Vi vill också peka på den viktiga aspekten att cykelbanor intill en större väg innebär en sämre miljö både upplevelsemässigt och hälsomässigt för cyklister, och innebär inte alltid heller den närmaste vägen.

Riksrevisionen konstaterar att Trafikverkets tolkning av lagstiftningen har gjort det svårt att bygga fristående cykelvägar, även när viljan och finansieringen finns. Vi anser att kravet på att det ska finnas ett funktionellt samband med en statlig väg försvårar eller gör det omöjligt att bygga attraktiva och kostnadseffektiva cykelvägar. Detta leder till ett fragmentariskt cykelnät och till att ansvaret för viktiga regionala stråk hamnar mellan stolarna. Vi konstaterar att Riksrevisionen i sin granskning har pekat på olika problem som är kopplade till Trafikverkets tolkning av begreppen funktionellt samband och allmän samfärdsl. Vi menar att detta är särskilt problematiskt när det gäller

pendlingsstråk mellan tätorter, där cykeln kan vara ett reellt alternativ till bilresor. Denna tolkning förhindrar bl.a. utbyggnaden av en säker cykelinfrastruktur längs motorvägar och större trafikleder, vilket enligt vår bedömning bromsar utvecklingen av en ökad och säker cykling i hela landet. Vi kan konstatera att dessa juridiska svårigheter länge har varit kända och att de behöver åtgärdas snarast. Vi vill därför att det blir tydligt att gång- och cykelvägar kan byggas även utan koppling till bilvägar. Staten behöver skapa möjligheter till fler friliggande cykelvägar och undanröja de juridiska hinder som i dag står i vägen. Att placera cykelvägar i närheten av en statlig väg försämrar enligt vår mening möjligheterna att bygga en effektiv och attraktiv cykelinfrastruktur. När en cykelväg inte definieras som allmän väg uppstår också oklarheter om ägande, ansvar och underhåll. Vi anser att det måste bli tydligt vem som ansvarar för drift och underhåll. Dessa ändringar måste ske skyndsamt för att cykeln ska få en självklar plats i infrastrukturplaneringen.

Vi konstaterar att regeringen väljer att i skrivelsen avvisa de flesta av Riksrevisionens rekommendationer och att regeringen bedömer att det inte finns ett behov av att ändra på lagen. Regeringen anser att väglagen redan i dag möjliggör friliggande cykelvägar och menar att anledningen till att cykelprojekt uteblir oftast är bristande finansiering. Vi vill framhålla att det är tydligt att de som faktiskt arbetar med frågorna inte delar den bilden. I sin granskning pekar Riksrevisionen på att företrädare för såväl Trafikverket som kommuner och regioner lyfter att tolkningen av väglagen i dag har en begränsande påverkan. Regionerna har t.ex. föreslagit att kravet på ett funktionellt samband mellan statliga vägar och cykelvägar ska tas bort, och även Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) argumenterar för att väglagen ska moderniseras för att göra det möjligt att bygga friliggande statliga cykelvägar. Samtidigt lyfter Trafikverket att lagens begränsningar riskerar att hindra de mest effektiva lösningarna när man bygger om statliga vägar.

Sammanfattningsvis konstaterar vi att Riksrevisionen bedömer att tolkningen av väglagens förarbeten försämrar möjligheten att bygga en attraktiv och god cykelinfrastruktur som ger hög framkomlighet. Det minskar sannolikt också kostnadseffektiviteten när det gäller att genomföra statliga vägåtgärder. Detta är ett hinder som försvårar utbyggnaden av cykelinfrastruktur, ökar kostnaderna, försämrar förutsättningarna för cykling och leder till sämre lösningar – eller inga lösningar alls. Vi menar därför att regeringen bör uppmärksamma och genomföra Riksrevisionens rekommendationer i skrivelse 2025/26:56. Regeringen bör skyndsamt återkomma med förslag till riksdagen om ändringar i väglagen för att stärka cyklingens status i infrastrukturplaneringen och göra det möjligt att bygga gång- och cykelvägar utan krav på allmän samfärdslinje eller funktionellt samband med en statlig väg. Regeringen bör lämna förslag till riksdagen 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 samfärdslinje. Väglagen bör således ändras så att friliggande cykelvägar kan byggas utan samband med en anslutande bilväg. Vidare menar vi att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att se över den

interna princip som styr bedömningen av var statlig cykelinfrastruktur kan byggas, inte minst hur kravet på funktionellt samband mellan cykelväg och statlig väg har tolkats. Vi menar också att det är viktigt att ändra väglagen så att man säkerställer likvärdig markåtkomst för cykelvägar och vägar för motorfordonstrafik.

13. Planering och genomförande av mindre infrastrukturåtgärder, punkt 6 (S, C, MP)

av Ulrika Heie (C), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Linus Lakso (MP), Zara Leghissa (S) och Inga-Lill Sjöblom (S).

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 motionerna

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 96,

2025/26:3850 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 9,

2025/26:3855 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 5 och

2025/26:3857 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 4 och

bifaller delvis motion

2025/26:3678 av Lili André (KD) yrkandena 1 och 2.

Ställningstagande

Vi kan konstatera att Trafikverket har omfattande och omständliga planerings- och genomförandeprocesser och att dessa passar dåligt för mindre och medelstora cykelinfrastrukturåtgärder. I många fall kostar själva planeringsprocessen mer än de konkreta infrastrukturåtgärderna. Riksrevisionen har i sin granskning lyft fram att planerings- och genomförandeprocesserna för cykelåtgärder är onödigt kostsamma och omständliga, vilket påverkar effektiviteten negativt. Vi kan vidare konstatera att samordningen brister och att planeringsprocessen är ineffektiv, vilket leder till att beslutade cykelobjekt blir försenade eller inte genomförda alls. Vi anser att det är oacceptabelt att avsatta medel inte används och att planerade projekt inte blir av. Vi menar därför att regeringen bör låta utreda hur de statliga planerings- och genomförandeprocesserna för mindre och medelstora infrastrukturåtgärder kan effektiviseras så att de cykelåtgärder som planeras också genomförs.

14. Samhällsekonomska bedömningar, punkt 7 (S, V, C, MP)

av Ulrika Heie (C), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Malin Östh (V), Linus Lakso (MP), Zara Leghissa (S) och Inga-Lill Sjöblom (S).

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 motionerna

2025/26:328 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 13,

2025/26:3850 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 10,

2025/26:3855 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 6 och

2025/26:3856 av Malin Östh m.fl. (V) i denna del.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis framhålla att ett grundläggande problem är att cykelåtgärder systematiskt missgynnas i Trafikverkets samhällsekonomska analyser, där de i praktiken aldrig kan anses lönsamma. Riksrevisionen konstaterar i sin granskning att cykelåtgärder är lågt prioriterade och att de inte får samma tyngd i samhällsekonomska bedömningar som satsningar på bil- eller tågtrafik. Dessutom kan vi konstatera att det pågår en diskussion om huruvida och i så fall hur de positiva hälsoeffekterna av cykling ska räknas in. Sammantaget gör detta att osäkerheten om de samhällsekonomska effekterna av cykelinvesteringar uppfattas som stor.

Vi vill framhålla att principen om samhällsekonomska lönsamhet ska styra prioriteringar i infrastrukturen. Vi kan konstatera att även regeringen i sin skrivelse anger att det är denna princip som ska gälla, men ändå motsätter sig regeringen Riksrevisionens rekommendation om att utreda särskilda principer eller krav för cykeltrafik, vilket vi ställer oss frågande till.

Vi konstaterar vidare att Riksrevisionen kritiserar Trafikverket för att man saknar fungerande analysverktyg för att bedöma cykelinvesteringars samhällsekonomska nytta. 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. Det är tydligt att bristen på rätt verktyg gör det svårare att både planera och fatta beslut om cykelinfrastrukturen. Vi noterar att regeringen menar att ansvaret för att utveckla sådana verktyg redan ligger hos Trafikverket, men uppdraget framstår i dag enligt vår bedömning som alltför brett och otydligt. Vi menar att Riksrevisionens granskning tydligt visar att Trafikverket fortfarande saknar lämpliga verktyg trots att uppdraget formellt finns.

Bristen på lämpliga analysverktyg är enligt vår mening allvarlig. Vi vill uppmärksamma att Trafikverkets brist på fungerande analysverktyg gör att cykelåtgärder systematiskt undervärderas i just de samhällsekonomiska bedömningar som regeringen säger sig vilja stödja. Regeringens bedömning framstår därför som motsägelsefull. Vi menar att resultatet blir en oriktig analys, vilket aktivt motverkar målet för transportpolitiken som helhet. Vi anser att riksdagens mål om en samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning och om att främja cykeltrafiken måste synas tydligt både i regeringens styrning av Trafikverket och i verkets planering, och för att klara detta krävs bättre verktyg.

Sammanfattningsvis menar vi därför att regeringen bör uppmärksamma och genomföra Riksrevisionens rekommendationer i skrivelse 2025/26:56 Riksrevisionens rapport om statens arbete med att förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken och att Trafikverket bör få i uppdrag att utveckla och införa nya analysverktyg för samhällsekonomiska bedömningar av cykelåtgärder.

15. Färgsättning av cykelbanor, punkt 8 (MP)

av Linus Lakso (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:3276 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 11.

Ställningstagande

Det saknas en enhetlig färgkodning för cykelbanor i Sverige. Ett arbete bör därför inledas för att hitta både ett lämpligt system och hållbara metoder för att infärga cykelbanor. Jag menar att man bör skapa en enhetlig färgkodex för cykelbanor.

16. Regler för omkörning av cyklister, punkt 9 (V)

av Malin Östh (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:328 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 6 och
bifaller delvis motionerna
2025/26:1727 av Hans Eklind (KD),
2025/26:3276 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 10 och
2025/26:3857 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 10.

Ställningstagande

Trafikförordningen slår fast att förare som kör om måste hålla ett ”betryggande avstånd i sidled mellan sitt fordon och det fordon som körs om”. Det gäller oavsett om man kör om en bil eller en cykel. Men vad betyder egentligen betryggande – och för vem? I VTI:s rapport Omkörning av cyklister i blandtrafik (VTI-rapport 2023:1189) problematiseras begreppet. I rapporten lyfts det fram att omkörningar av cyklister skiljer sig markant från omkörningar av andra motorfordon och att många bilister, särskilt de som själva inte cyklar, kan ha svårt att avgöra vad som faktiskt känns tryggt för den som blir omkörd. I andra länder finns det tydliga avståndsregler. Spanien kräver minst 1,5 meter vid omkörning utanför tätort, och Tyskland minst 2 meter. Jag anser att regeringen bör utreda ett liknande regelverk.

Enligt trafikförordningen ska cykeln ”föras så nära som möjligt den högra kanten av vägreken eller av den bana som används”. Men placeringen är också förenad med stora risker. Enligt VTI:s rapport är den vanligaste olycks-situationen att cyklister omkommer när de färdas längs vägkanten. Mot den bakgrunden föreslår Cykelfrämjandet att reglerna ändras så att cyklisterna själva får välja sin position i sidled inom körfältet för att kunna cykla där det känns säkrast. Cykelfrämjandet påpekar också att tryggheten vid en omkörning inte bara handlar om avstånd utan att hastigheten spelar minst lika stor roll. Därför vill man se sänkt fart på smala vägar, där omkörningar ofta upplevs som särskilt utsatta. Även VTI fastslår i sin rapport att regelverket behöver ses över, och jag ställer mig bakom den slutsatsen.

Jag noterar att sedan jag lämnade in min motion har Transportstyrelsen fått ett nytt regeringsuppdrag att utreda hur en minimiavståndsregel vid omkörning av cyklister kan införas. Jag välkomnar detta och vill betona vikten av att regeringen skyndsamt utreder hur det kan införas nya regler för säkrare omkörning av cyklister.

17. Regler för omkörning av cyklister, punkt 9 (MP)

av Linus Lakso (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2025/26:3276 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 10 och
2025/26:3857 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 10 och
bifaller delvis motionerna
2025/26:328 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 6 och
2025/26:1727 av Hans Eklind (KD).

Ställningstagande

När en cyklist färdas på vägen kommer vanligtvis bilarna alltför nära. Detta skapar en trafikosäker miljö som avskräcker många från att cykla. I dag är dessutom bilar mycket bredare än de var för några decennier sedan, vilket har ställt till det ännu mer. För att komma till rätta med problemen har det i flera länder införts en hänsynsregel som betyder att en bil måste hålla minst 1,5 meters avstånd från en cykel när man kör om. Transportstyrelsen har utrett frågan och menar att hänsynsregeln eller filbyte för bilar vid omkörning av cykel inte är tillräddlig eftersom det skulle skapa för mycket problem för bilarna. Men det är enligt min mening uppenbart att man i den analysen inte har gjort en rimlig bedömning av de oskyddade trafikanternas behov. Internationellt används hänsynsregeln med framgång, och vid ett införande i Sverige, t.ex. i anslutning till närsamhällen på landsbygden, skulle cykling kunna fungera som alternativ till bilresor i mycket högre grad än i dag. Att införa en hänsynsregel på utpekade vägavsnitt bör därför bli en möjlighet för väghållarna. Tryggheten för cyklister är en avgörande faktor när man väljer transportsätt.

Riksrevisionen konstaterar att regeringens uppdrag om ändrade trafikregler inte har lett till några betydande förändringar för cykeltrafiken. När det gäller regler för omkörning av cyklister kan jag konstatera att dagens bestämmelser om att hålla ett tillräckligt avstånd till cyklister framgår av trafikförordningen (1998:1276). Enligt förordningen ska den förare som kör om lämna ett betryggande avstånd i sidled mellan sitt fordon och det fordon som körs om. Det gäller alltså oavsett om det är t.ex. en bil eller en cykel som körs om, trots att förutsättningar när det gäller såväl påverkan från vinddrag och stora hastighetsskillnader som konsekvenser av en kollision skiljer sig åt. Jag noterar att den vanligaste olycksorsaken vid kollisioner mellan cyklar och motorfordon utanför tätort enligt en VTI-studie är att motorfordonet kör på en cyklist som färdas i samma riktning. I denna kategori olyckor uppstår 40 procent av de allvarliga skadorna och 68 procent av dödsfallen vid en olycka i samband med en omkörning, oftast på en väg med hastighetsbegränsning på 70–90 kilometer i timmen. I forskningsartiklar har det också konstaterats att de negativa aspekterna av att behöva cykla tillsammans med motorfordons- trafik är en av de viktigaste barriärerna mot att cykla på landsbygden. Jag vill påminna om att trafikmiljön för en cyklist i dessa sammanhang i hög grad avgörs av hur motorfordonstrafiken gör omkörningar. Omkring 2,5–3 meters

omkörningsavstånd krävs för att cyklisten ska uppleva omkörningen som trygg.

Jag noterar att Transportstyrelsen i en tidigare utredning inte ansåg att reglerna för omkörning av cyklister bör ändras. Transportstyrelsen såg fördelarna med att trafikreglerna är enkla för att öka förståelsen, och ansåg därför att det är bra med en generell regel, och man underströk nyttan med en funktionsbaserad bestämmelse som tillåter en friare tolkning av tillräckligt omkörningsavstånd i olika sammanhang. Transportstyrelsen har dock inte kompletterat dessa principiella resonemang med någon empirisk grund för att nuvarande reglering av omkörningsavstånd skulle vara den mest lämpade för att uppnå säkra omkörningar som även uppfattas som trygga. Transportstyrelsen har inte heller i sin rapport, annat än resonemangsmässigt, beaktat erfarenheter eller utvärderingar från länder som praktiserar en alternativ reglering såsom ett minsta omkörningsavstånd vid omkörning av cyklister på 1,5–2 meter.

Jag menar därför sammanfattningsvis att regeringen bör främja lagstiftning för säker omkörning av cyklister och att det bör införas en möjlighet att använda en hänsynsregel vid cykling.

18. Regler om högersväng vid rött och cykling mot enkelriktat, punkt 10 (V)

av Malin Östh (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:328 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 8,

bifaller delvis motionerna

2025/26:3855 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 8 och

2025/26:3857 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 9 och
avslår motionerna

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 43 och

2025/26:3857 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 8.

Ställningstagande

Att tillåta cyklister att svänga höger vid rödljus är enligt min bedömning ett enkelt sätt att göra vardagen smidigare för dem som väljer cykeln. Det här är redan verklighet i flera europeiska länder, som Danmark, Nederländerna och Österrike. Där visar särskilda skyltar var cyklister får svänga höger trots röd signal, men med fortsatt väjningsplikt för fotgängare. Jag konstaterar att flera

svenska kommuner vill införa samma lösning, men det råder en osäkerhet om vad lagen tillåter. Jag noterar att Transportstyrelsen motsätter sig en regeländring, bl.a. med hänvisning till att dagens lagstiftning är tillräcklig – en bedömning som Riksrevisionen ifrågasätter starkt i sin granskning. Trafikverkets bedömning liknar Riksrevisionens och man ställer sig positiv till en förändring. Verket anser att nuvarande trafiklagstiftning är dåligt anpassad till cykeltrafikens förutsättningar och behov. Jag anser att det är angeläget att regeringen vidtar nödvändiga åtgärder för att möjliggöra högersväng mot rött för cyklister på lämpliga platser. Jag menar därför att regeringen bör återkomma med ett förslag till skyltning som tillåter undantag från rött ljus för cyklister vid högersväng.

19. Regler om högersväng vid rött och cykling mot enkelriktat, punkt 10 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 43 och

2025/26:3855 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 8 och

bifaller delvis motionerna

2025/26:328 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 8 och

2025/26:3857 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 8 och 9.

Ställningstagande

Det krävs konkreta åtgärder för att förbättra framkomligheten. Jag anser därför att man bör utreda och införa regelförenklingar för att förbättra framkomligheten för cyklister, såsom möjlighet till högersväng mot rött ljus och cykling mot enkelriktat. Jag menar att sådana regelförenklingar skulle göra cyklingen smidigare i vardagen, och jag kan konstatera att de framgångsrikt redan används i andra länder.

20. Regler om högersväng vid rött och cykling mot enkelriktat, punkt 10 (MP)

av Linus Lakso (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:3857 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 8 och 9,
bifaller delvis motionerna

2025/26:328 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 8 och

2025/26:3855 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 8 och
avslår motion

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 43.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis lyfta fram frågan om att cykla mot enkelriktat. Jag kan konstatera att många kommuner vill kunna använda cykling mot enkelriktat som ett sätt att förbättra framkomligheten. Transportstyrelsen redovisar i en rapport resultatet från en enkät till samtliga 290 kommuner om deras inställning till regler och behovet av regeländringar för cykling. Av de svarande önskade 55 procent att kommunen skulle ha möjlighet att tillåta cykeltrafik i båda riktningarna på en gata, medan motorfordonstrafik endast får åka i en riktning på samma gata. Vidare ansåg 39 procent att nuvarande regleringsmöjligheter inte är tillräckliga. Jag menar att lämpliga lösningar kan variera beroende på hur stadsplaneringen ser ut, men en utgångspunkt borde vara att det ska vara lätt för trafikanter att förstå reglerna utifrån skyltningen. Jag noterar att Transportstyrelsen menar att befintliga regelverk redan ger tillräckliga förutsättningar för kommunerna att reglera att motorfordon endast får färdas i en riktning, medan cykeltrafik tillåts i båda riktningarna. Gemensamt för dessa regleringslösningar är dock att gatan inte längre är att definiera som enkelriktad, vilket t.ex. skapar utmaningar vid utfarter från fastigheter. Jag anser att regelverket inte framstår som tydligt för trafikanterna. Jag noterar även att Transportstyrelsen bedömer att en regeländring skulle innebära att Sverige frångår systematiken i FN-konventionerna om vägtrafik respektive vägmärken och signaler. Jag vill här dock påminna om att cykling mot enkelriktat i dag är tillåten i många EU-länder, bl.a. Österrike, Frankrike, Belgien, Nederländerna, Danmark, Tyskland, Italien, Polen och Tjeckien. Vidare bedömer Transportstyrelsen att cykling mot enkelriktat av trafiksäkerhetsskäl inte borde tillåtas och att det skulle innebära att cyklister och motorfordon skulle ledas in på direkt kollisionskurs med varandra. Det

finns dock flera forskningsstudier som visar att olycksrisken inte ökar utan snarare minskar om cykling tillåts mot enkelriktat. En viktig anledning till minskad olycksrisk är att cyklister får kortare färdväg och att de i högre grad kan undvika större trafikerade gator där olycksrisken är högre. Att cyklister och motorfordon möts på en enkelriktad gata utgör en mindre olycksrisk då båda fordonen är väl synliga för varandra.

Jag vill även lyfta fram frågan om högersväng vid rött. Jag påminner om att Trafikverket i sitt inriktningsunderlag till regeringen för den kommande infrastrukturplaneringen i januari 2024 anförde att regeringen bör anpassa trafiklagstiftningen till cykeltrafikens förutsättningar. Regeringens myndighet skriver ”att med tillåten högersväng mot rött i vissa fall kan cyklisters tillgänglighet öka utan påtagliga nackdelar samtidigt som de lämnar företräde för gående och annan trafik. Sådana åtgärder på lämpliga platser skulle förbättra cykeltillgängligheten genom att förkorta cykelrestiden och minska antalet stopp. I dag är detta bara möjligt om cykelbanan dras till höger om trafikljuset. Denna lösning är dyr, eftersom den kräver fysisk ombyggnad av gatan, och ibland är omöjlig på grund av platsbrist. En betydligt bättre lösning vore om väghållaren hade möjlighet att undanta cyklar från trafiksignalen genom en tillägsskylt, som samtidigt signalerar att cyklar ska lämna företräde för gående och annan trafik”. Även Riksrevisionen tar upp denna fråga i sin granskning. Jag kan konstatera att möjligheten redan finns i flera länder utan att det har framkommit indikationer på negativa trafiksäkerhetseffekter. Högersväng mot rött för cykel finns redan i bl.a. Österrike, Frankrike, Belgien, Nederländerna, Tyskland och Danmark. Jag konstaterar att den svenska regeringen inte har visat några som helst signaler om att ta detta förslag vidare.

Jag menar sammanfattningsvis att regeringen bör möjliggöra för cykeltrafik i båda riktningarna där det är enkelriktat för motorfordon och att regeringen bör möjliggöra ett undantag för cyklister från reglerna om stopplik vid röd signal när de gör en högersväng.

21. Arbetet med att utveckla regler, punkt 12 (S, V)

av Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Malin Östh (V), Zara Leghissa (S) och Inga-Lill Sjöblom (S).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 12 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2025/26:328 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 14,
2025/26:3850 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 12 och 13,
2025/26:3856 av Malin Östh m.fl. (V) i denna del och
2025/26:3857 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 5.

Ställningstagande

Vi noterar att Riksrevisionen i sin granskning har konstaterat att Transportstyrelsen, som ansvarar för trafikregler, inte vill använda förändrade trafikregler för att utveckla cykeltrafiken och att detta står i uppenbar strid med den etablerade fyrstegsprincipen. Riksrevisionen rekommenderar regeringen att ge Transportstyrelsen ett tydligare ansvar för att ta hänsyn till fyrstegsprincipen när man utvecklar regler som berör transportsystemet. Vi kan dessvärre konstatera att regeringen inte håller med om detta. Riksrevisionens granskning visar dock att Transportstyrelsen ett flertal gånger har utrett regeländringar utan att göra tillräckliga analyser av konsekvenserna för transportsystemet. Detta gör att bedömningarna avviker från etablerad forskning. Myndigheten har dessutom generellt utgått från att nya eller ändrade regler inte påverkar andelen cyklister och hänvisar i stället till infrastrukturella åtgärder. Vi menar att detta resonemang tydligt strider mot fyrstegsprincipen. Enligt vår bedömning är det viktigt att Transportstyrelsen utvecklar både sitt arbete och sitt synsätt när det gäller cykeltrafiken. Vi menar därför att regeringen bör se till att myndigheten genomför en sådan förändring så att Sverige, likt många andra EU-länder, kan få regelåtgärder på plats som är positiva för cyklingen. Regeringen bör mot den bakgrunden ge Transportstyrelsen ett tydligare ansvar för att ta hänsyn till fyrstegsprincipen när man utvecklar regler som berör transportsystemet.

Vi kan dessutom konstatera att ställningstaganden kring cykelåtgärder i dag inte baseras på forskning eller beprövad erfarenhet. Även Riksrevisionen har noterat att Transportstyrelsen i alldeles för liten grad bygger sitt arbete inom detta område på empiriskt grundade resultat som etablerad forskning eller genomförda utvärderingar. Detta behöver givetvis också förändras. Regeringen bör därför även följa Riksrevisionens rekommendation och ge Transportstyrelsen i uppdrag att utveckla arbetet med konsekvensanalyser baserat på empiriskt grundade resultat såsom utvärderingar eller forskningsresultat.

22. Arbetet med att utveckla regler, punkt 12 (MP)

av Linus Lakso (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 12 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2025/26:3850 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 12 och

2025/26:3857 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 5,

bifaller delvis motion

2025/26:3856 av Malin Östh m.fl. (V) i denna del och
avslår motionerna

2025/26:328 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 14 och
2025/26:3850 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 13.

Ställningstagande

Jag konstaterar att regeringen inte instämmer i Riksrevisionens rekommendation att ge Transportstyrelsen ett tydligare ansvar för att ta hänsyn till fyrstegsprincipen när man utvecklar regler som berör transportsystemet. Trots att regeringen anser att myndighetens ansvarsområden inkluderar administrativa styrmedel och regelgivning som kan beskrivas som steg 1- och steg 2-åtgärder avser inte regeringen att möta Riksrevisionen i denna slutsats. Detta gör att jag ifrågasätter om regeringen alls ser fyrstegsprincipen som ett viktigt verktyg för att uppnå en effektivare och mer hållbar transportinfrastruktur. Regeringen skriver att trafikregleringen är ett område som präglas av ett flertal målkonflikter, och om ett visst intresse – som effektivare användning av befintlig infrastruktur – ska väga tyngre än något annat bör regeringen enligt min mening förtydliga det i det enskilda fallet. Det kan annars ifrågasättas hur myndigheter faktiskt ska kunna arbeta med fyrstegsprincipen utifrån ett sådant förhållningssätt. Jag menar därför att regeringen bör ge Transportstyrelsen ett tydligare ansvar för att ta hänsyn till fyrstegsprincipen vid utvecklingen av regler som berör transportsystemet.

23. Elsparkcyklar och elcyklar, punkt 13 (S)

av Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Zara Leghissa (S) och Inga-Lill Sjöblom (S).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 13 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 89 och 90 samt
avslår motionerna

2025/26:591 av Erik Hellsborn (SD),

2025/26:2056 av Anne-Li Sjölund (C) yrkandena 1–3,

2025/26:3610 av Lina Nordquist och Cecilia Rönn (båda L) yrkandena 1–6
och

2025/26:3686 av Dan Hovskär (KD).

Ställningstagande

Inledningsvis vill vi betona att cykeln har en stor potential att avlasta både kollektivtrafiken och vägnäten, men för att cyklingen ska kunna växa krävs det att både säkerheten och kapaciteten förbättras. Det krävs även en tydligare statlig styrning för att cyklingen ska utvecklas och bli ett verkligt alternativ i hela landet. Vi menar att regeringen bl.a. bör ta initiativ till en gemensam EU-standard för både laddning och batterier till elcyklar för att göra det säkert och enkelt för användarna. Därtill menar vi att man bör prioritera forskning om orsakerna till bränder och explosioner i elcykelbatterier. Vi anser att det behövs utökad forskning om brandorsakerna bland cykelbatterier. Vidare kan vi i sammanhanget bl.a. konstatera att elsparkcyklar har skapat nya problem. Några exempel på utmaningar är att man ofta inte använder cykelhjälm, att två personer färdas på en elsparkcykel och att parkeringsförhållandena är oacceptabla.

24. Cykelregister, punkt 14 (S)

av Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Zara Leghissa (S) och Inga-Lill Sjöblom (S).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 14 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 91.

Ställningstagande

Vi vill uppmärksamma att ett hinder för ökad cykling är de omfattande cykelstölderna, vilka leder till stora kostnader för både enskilda och försäkringsbolag samtidigt som de avskräcker många från att cykla. Vi vill därför lyfta fram att regeringen bör ta olika initiativ, bl.a. att se över behovet av att inrätta ett cykelregister för att motverka cykelstöld och annan organiserad kriminalitet som är riktad mot cykelägare.

25. Insatser för cykling bland barn och unga, punkt 15 (S)

av Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Zara Leghissa (S) och Inga-Lill Sjöblom (S).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 15 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 88 och

2025/26:3850 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 5 och
avslår motion

2025/26:328 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 11.

Ställningstagande

För att fler ska vilja cykla måste miljöerna vara både trygga och säkra. Vi vill framhålla att staten behöver ta ett aktivare ansvar genom nationella riktlinjer för trafiksäkerhet i cykelinfrastruktur, bättre drift och underhåll, trygghetsåtgärder som belysning och gestaltning samt särskilda satsningar på trygga skolvägar. Vi menar att man bör prioritera trafiksäkerhet, trygga skolvägar och jämlik tillgång till cykelmöjligheter i hela landet och vi vill särskilt lyfta fram vikten av välplanerade och säkra cykelvägar, framför allt för barnens skull. Vi vill betona att säkra cykelvägar är särskilt viktiga för barn, inte minst för att främja goda vanor och trygghet redan från tidig ålder.

26. Insatser för cykling bland barn och unga, punkt 15 (V)

av Malin Östh (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 15 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:328 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 11 och
avslår motionerna

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 88 och

2025/26:3850 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 5.

Ställningstagande

Inledningsvis tvingas jag konstatera att barns och ungas cykling har minskat drastiskt. Av en rapport från VTI framgår det bl.a. att den totala sträckan minskade med över 40 procent mellan 1995 och 2014. Det handlar inte om att barn cyklar kortare turer utan om att färre barn cyklar över huvud taget. Framför allt är det fritidscyklingen som backar. Färre barn och unga cyklar till aktiviteter, och cykling för lek, äventyr och utforskande har blivit ovanligare. VTI pekar på flera möjliga orsaker: fler bilar i familjerna, förändrade sätt att

umgås och leka – men också bristande säkerhet längs cykelvägar och föräldrars oro för trafiken. Jag vill här lyfta fram att enligt VTI har även skolresorna på cykel minskat, trots att 62 procent av barnen bor mindre än 2 kilometer från skolan. Enligt VTI kan en bidragande orsak även här vara brist på trygga cykelvägar. Jag vill peka på att det minskande cyklandet har flera negativa konsekvenser. När färre barn och unga cyklar minskar också deras dagliga motion, vilket på sikt kan påverka hälsan negativt. Vardagsmotion är en viktig del i att främja en aktiv livsstil och förebygga stillasittande. Vidare grundläggs många mobilitetsvanor i barndomen, och minskad cykling kan innebära att färre unga utvecklar hållbara resvanor. Dessutom konstaterar VTI att barns möjligheter att cykla påverkas av sociala och geografiska faktorer, vilket kan leda till ojämlig tillgång till rörelse och mobilitet.

Jag anser att regeringen behöver ta den negativa trenden på allvar, särskilt med tanke på att Sverige har ställt sig bakom EU:s cykelförklaring som bl.a. innebär ett åtagande att satsa särskilt på att öka cyklingen bland barn och marginaliserade grupper. Jag menar att regeringen därför bör ge VTI i uppdrag att följa upp och uppdatera sin rapport från 2017 om cykling bland barn och unga samt att ta fram konkreta förslag på åtgärder för att öka cyklingen i denna grupp.

27. Kombinerade resor med cykel, punkt 16 (V)

av Malin Östh (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 16 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:328 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 10,

bifaller delvis motion

2025/26:3276 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 4 och
avslår motionerna

2025/26:3276 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 5 och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 46.

Ställningstagande

Inledningsvis vill jag understryka att ett miljöanpassat samhälle målmedvetet måste arbeta för att undanröja hinder för hållbara transporter. Med ett hela resan-perspektiv skulle fler kunna välja cykeln för en del av resan till arbete och studier. För att öka möjligheterna att ta med cykeln inom kollektivtrafiken menar jag att det måste bli möjligt att ställa detta krav på kommersiell trafik. I dag har Trafikverket inga befogenheter att tvinga tågoperatörer att använda sig

av tåg som kan medföra cyklar. Jag anser att en ändring krävs inom detta område. Jag menar därför att Trafikverket bör få befogenhet att ställa krav på att tågoperatörer ska använda sig av tåg som kan medföra cyklar.

28. Kombinerade resor med cykel, punkt 16 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 16 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 46,

bifaller delvis motion

2025/26:3276 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 4 och

avslår motionerna

2025/26:328 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 10 och

2025/26:3276 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 5.

Ställningstagande

Jag kan inledningsvis konstatera att det i dag inte är helt enkelt att ta med sig sin cykel när man åker tåg. Jag menar att det är viktigt att underlätta för resenärer att ta med cykeln på tåget. Utifrån ett hela resan-perspektiv tillåter ett flertal regionala tågoperatörer resenärer att ta med sig en cykel ombord, även om det finns begränsningar som främst beror på platsbrist och säkerhetsaspekter. Jag menar att regeringen därför bör utreda hur det ska bli enklare att ta med sig cykeln på tåget inom ramen för den nationella kollektiv- och fjärrtågstrafiken.

29. Kombinerade resor med cykel, punkt 16 (MP)

av Linus Lakso (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 16 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:3276 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 4 och 5,

bifaller delvis motion

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 46 och

avslår motion

2025/26:328 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 10.

Ställningstagande

Det är viktigt att främja cyklandet som en del i ett trafikslagsövergripande system. Jag menar att man därför bör ta fram en standard för hur cyklar ska kunna tas med på tåg, där syftet bör vara att utveckla en regel om att cyklar ska kunna tas med. Jag menar vidare att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utforma en standardlösning för säkra cykelgarage vid svenska stationslägen.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Skrivelsen

Regeringens skrivelse 2025/26:56 Riksrevisionens rapport om statens arbete med att förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken.

Följdmotionerna

2025/26:3850 av Aylin Nouri m.fl. (S):

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 samfärdsl, 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.

2025/26:3855 av Ulrika Heie m.fl. (C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma med förslag på en ändring i väglagen för att möjliggöra byggandet av friliggande statliga cykelvägar och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att anta ett nationellt, kvantifierat mål för ökad cykling i enlighet med Statens väg- och transportforskningsinstitutets (VTI) förslag och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att uppvärdera cykeltrafikens roll i transportplaneringen genom att klassificera cykeln som ett nationellt transportslag och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inrätta ett nationellt cykelråd för att förbättra samordningen mellan myndigheter, regioner, kommuner och civilsamhälle och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge regeringen i uppdrag att utreda hur den statliga planerings- och genomförandeprocessen för mindre och medelstora

- infrastrukturåtgärder kan effektiviseras så att planerade cykelåtgärder faktiskt genomförs och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att, i enlighet med Riksrevisionens rekommendation, utveckla och införa nya verktyg för samhällsekonomiska analyser av cykelåtgärder och tillkännager detta för regeringen.
 7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att inventera vilka arbetsvägar till vägar och järnvägar som kan utnyttjas som cykelvägar och tillkännager detta för regeringen.
 8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda och införa regelförenklingar för att förbättra framkomligheten för cyklister, såsom möjlighet till högersväng mot rött ljus och cykling mot enkelriktat, och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3856 av Malin Östh m.fl. (V):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör uppmärksamma och genomföra samtliga av Riksrevisionens rekommendationer i skrivelse 2025/26:56 Riksrevisionens rapport om statens arbete med att förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3857 av Linus Lakso m.fl. (MP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att den nationella cykelstrategin ska uppdateras och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda statliga principer för eller krav på var en grundläggande framkomlighet för cykeltrafiken ska upprätthållas och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör tilldela Trafikverket ett ansvar för att upprätthålla en grundläggande framkomlighet för cykeltrafiken inom det statliga väghållaransvaret och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda hur den statliga planerings- och genomförandeprocessen för mindre eller medelstora infrastrukturåtgärder kan effektiviseras och tillkännager detta för regeringen.
5. 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 detta tillkännager riksdagen för regeringen.

6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör lämna förslag till riksdagen som gör det möjligt att bygga friliggande statliga cykelvägar och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda vilka juridiska hinder som finns för att anlägga cykelbanor på arbetsvägar för byggande av ny järnväg när järnvägen väl är färdigbyggd, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör möjliggöra för cykeltrafik i båda riktningarna där det är enkelriktat för motorfordon och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör möjliggöra ett undantag för cyklister från reglerna om stopplik vid röd signal när cyklisten gör en högersväng, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör främja lagstiftning för säker omkörning av cyklister och tillkännager detta för regeringen.

Motioner från allmänna motionstiden 2025/26

2025/26:328 av Malin Östh m.fl. (V):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör revidera och aktualisera den nationella cykelstrategin, med tydliga och konkreta åtgärder i linje med den europeiska cykeldeklarationen, och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör anta ett ambitiöst nationellt mål om ökad cykling för att höja cyklingens status och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på ändring i väglagen för att stärka cyklingens status i infrastrukturplaneringen och möjliggöra byggande av gång- och cykelvägar utan krav på allmän samfärdsel eller funktionellt samband med statlig väg och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen inför framtagande av förslag till nationell plan bör ge Trafikverket i uppdrag att förverkliga riksdagens intentioner om en sammanhängande cykelinfrastruktur och att beakta behovet av särskilda satsningar på utbyggd cykelinfrastruktur i socioekonomiskt utsatta områden och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda befintlig cykelinfrastruktur för att identifiera

- brister och öka framkomligheten för cyklister och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda nya regler för säkrare omkörning av cyklister och tillkännager detta för regeringen.
 7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att cykeltrafikanternas framkomlighet alltid ska vara lika viktig att beakta som trafiksäkerheten för bilister vid byggande av två-plus-ett-vägar och tillkännager detta för regeringen.
 8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett förslag till skyltning som tillåter undantag från rött ljus för cyklister vid högersväng och tillkännager detta för regeringen.
 9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utreda behovet av samt förutsättningarna för att utveckla ett nationellt nät av snabbcykelvägar och tillkännager detta för regeringen.
 10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör få befogenhet att ställa krav på att tågoperatörer ska använda sig av tåg som kan medföra cyklar, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
 11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att VTI bör ges i uppdrag att följa upp och uppdatera sin rapport från 2017 om cykling bland barn och unga samt ta fram konkreta förslag på åtgärder för att öka cyklingen i denna grupp och tillkännager detta för regeringen.
 12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikanalys i uppdrag att genomföra en översyn av de transportpolitiska målen med fokus på aktiv transport och ökad folkhälsa och tillkännager detta för regeringen.
 13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör få i uppdrag att utveckla ett analysverktyg för samhällsekonomiska bedömningar av cykelåtgärder och tillkännager detta för regeringen.
 14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör följa Riksrevisionens rekommendation och ge Transportstyrelsen i uppdrag att utveckla arbetet med konsekvensanalyser baserat på empiriskt grundade resultat såsom utvärderingar eller forskningsresultat och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:479 av Jörgen Grubb (SD):

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

2025/26:591 av Erik Hellsborn (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge svenska kommuner rätt att själva besluta huruvida uthyrbara elsparkcyklar ska få framföras på de kommunala gatorna och cykelbanorna och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:696 av Cecilia Rönn (L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ändra i trafikförordningen (1998:1276) till att den som är under 18 år och färdas med en tvåhjulig cykel ska använda cykelhjälm eller annat lämpligt huvudskydd och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:898 av Magnus Manhammar (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över regelverk och rekommendationer kring cykelinfrastruktur i syfte att öka möjligheterna att bygga friliggande cykelvägar och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:899 av Magnus Manhammar (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en bred utredning av hur ett generellt hjälmkrav kan införas och vilka effekter det får för trafiksäkerhet, folkhälsa och cyklingens omfattning och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1050 av Jamal El-Haj (-):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att staten bör satsa på cykel- och gånginfrastruktur i både stad och landsbygd, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2025/26:1404 av Johanna Rantsi (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga ett mobilförbud på cykel och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1621 av Mats Berglund (MP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta initiativ till en utbyggnad av cykelinfrastruktur i Roslagen och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta initiativ till att utreda ett särskilt statligt stödprogram för utbyggnad av cykelinfrastruktur på landsbygden och i glesbygd och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1727 av Hans Eklind (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett tillsättande av en utredning med syftet att införa en regel om minst 1,5 meters avstånd vid omkörning av cyklist i trafikförordningen och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1888 av Magnus Manhammar (S):

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

2025/26:2056 av Anne-Li Sjölund (C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över regelverket för uthyrning av elsparkcyklar och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten till förarutbildning och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten till införande av åldersgräns för framförande av elsparkcykel och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3185 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C):

34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att väglagen bör ändras så att friliggande cykelvägar kan byggas utan samband med en anslutande bilväg och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3276 av Linus Lakso m.fl. (MP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett fördubblingsmål för cyklande till 2035 och tillkännager detta för regeringen.

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kraftsamla för att förverkliga intentionerna i den europeiska cykeldeklarationen och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att gång- och cykelmöjligheter ska vara standard på och i anslutning till det nationella och regionala vägnätet och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram en standard för hur cykel ska kunna tas med på tåg och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att uppdra till Trafikverket att utforma en standardlösning för säkra cykelgarage vid svenska stationslägen och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att gång- och cykelmöjligheter inte får försämrats vid trafiksäkerhetshöjande åtgärder eller upprustning av befintligt nationellt och regionalt vägnät och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ändra väglagen så att det säkerställs likvärdig markåtkomst för cykelvägar så som gäller för vägar för motorfordonstrafik, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa servicenära cykelinfrastruktur på landsbygden och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra det möjligt att söka medel för ”enskild gång och cykelväg” och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa möjligheten till användning av hänsynsregel vid cykling och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skapa en enhetlig färgkodex för cykelbanor och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3278 av Linus Lakso m.fl. (MP):

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

2025/26:3288 av Camilla Brunsberg och Marléne Lund Kopparklint (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att utreda möjligheten att tillåta förare av klass 1-mopeder att i låg hastighet

använda cykelvägar i situationer där det annars krävs färd på tungt trafikerade landsvägar och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP):

102. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka statliga investeringar och förbättra förutsättningarna för att fler ska kunna använda cykel som transportmedel, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2025/26:3596 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C):

40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att cykeltrafikens roll i transportplaneringen bör uppvärderas genom att cykel klassificeras som ett nationellt transportslag och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3610 av Lina Nordquist och Cecilia Rönn (båda L):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om påtagliga böter för trottoarkörning med elsparkcykel och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om automatiskt minskad hastighet vid enhandskörning av elsparkcyklar och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om minimiålder på 15 år för att köra elsparkcykel och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om krav på hjälm för att köra elsparkcykel före 18 års ålder och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett uthyrningsförbud på natten och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om leverantörens ansvar för att tillse säkra och tydliga parkeringar för fordonen och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S):

26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att 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.
27. 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.

88. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av välplanerade och säkra cykelvägar, framför allt för barnens skull, och tillkännager detta för regeringen.
89. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en gemensam standard för elcyklar inom EU och tillkännager detta för regeringen.
90. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av utökad forskning kring brandorsakerna bland cykelbatterier och tillkännager detta för regeringen.
91. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över behovet av att inrätta ett cykelregister för att motverka cykelstölder och annan organiserad kriminalitet riktad mot cykelägare och tillkännager detta för regeringen.
92. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en tydligare och mer effektiv statlig styrning av cykelpolitiken och tillkännager detta för regeringen.
93. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om skärpta och uppföljningsbara mål för ökad och trafiksäker cykling och tillkännager detta för regeringen.
94. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska lämna förslag till riksdagen som i större utsträckning än i dag möjliggör byggande av friliggande statliga cykelvägar, framför allt genom att åtgärda de begränsningar som uppstått vid tolkningen av begreppet allmän samfärdsl, och tillkännager detta för regeringen.
95. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över statliga principer eller krav i fråga om var en grundläggande framkomlighet för cykeltrafiken ska upprätthållas, i syfte att möjliggöra tydligare statliga prioriteringar av en sammanhållen cykelinfrastruktur, samt att tilldela Trafikverket ett ansvar för att upprätthålla en sådan framkomlighet inom det statliga väghållaransvaret, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
96. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur den statliga planerings- och genomförandeprocessen för mindre eller medelstora infrastrukturåtgärder kan effektiviseras så att planerade cykelåtgärder också genomförs, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2025/26:3678 av Lili André (KD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att planeringsprocessen för gång- och cykelvägar ska förenklas och särskiljas från större infrastrukturprojekt och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att upphandlingsunderlagen för gång- och cykelvägar ska anpassas så att

fler aktörer kan delta och konkurrensen stärkas och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3684 av Mathias Bengtsson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur det kan bli enklare för kommuner och regioner att bygga cykelvägar och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3686 av Dan Hovskär (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa lagkrav på hjälmanvändning vid färd med elsparkcykel för samtliga åldersgrupper och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C):

43. 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.
44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att anta ett nationellt cykelmål och tillkännager detta för regeringen.
45. 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.
46. 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 fjärrtågtrafiken och tillkännager detta för regeringen.
47. 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.
48. 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.