

Motion till riksdagen 2025/26:328

av **Malin Östh m.fl. (V)**

Cykeln – ett centralt transportslag för omställningen

Innehållsförteckning

1 Förslag till riksdagsbeslut.....	2
2 Inledning.....	3
3 Revidera och aktualisera den nationella cykelstrategin.....	3
4 Möjliggör fler cykelstråk.....	4
5 Åtgärder för att stärka cykelinfrastrukturen, öka framkomligheten och skydda cyklister	5
5.1 Utred befintlig cykelinfrastruktur (nytt)	5
5.2 Utred nya regler för säkra omkörningar av cyklister.....	5
5.3 Säker och framkomlig cykelinfrastruktur vid ”2 + 1”-vägar.....	6
5.4 Möjliggör för cyklister att svänga höger vid rött.....	6
5.5 Utred behov av snabbcykelvägar.....	6
5.6 Möjliggör medtagande av cykel vid resor med buss och tåg.....	7
6 Öka cyklandet för barn och unga.....	7
7 Ta fram ett analysverktyg för samhällsekonomisk bedömning av cykelåtgärder	8

1 Förslag till riksdagsbeslut

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.

2 Inledning

För att nå en fossilfri transportsektor till 2030 måste fler resor ske med kollektivtrafik, cykel och gång. Cykeln är ett av de mest hållbara transportmedlen; den minskar utsläpp och trängsel och förbättrar folkhälsan. EU:s cykeldeklaration från 2024 lyfter just cyklingens roll för klimatet, människors välmående och tillgängligheten i våra städer – och uppmanar därför medlemsländerna att prioritera cykelpolitiken.

Cykling gynnar både individ och samhälle. Enligt WHO minskar 20 minuters cykling per dag risken för förtida död med minst 10 procent. Cykeln är billig och tillgänglig även för dem med låg inkomst och minskar bilberoendet. Om fler barn och unga cyklar idag, stärker det även grunden för framtidens hållbara transportvanor.

Men för att fler ska välja cykeln krävs trygga, säkra och framkomliga cykelvägar. Trots att cykeltrafiken ingår i nollvisionen har säkerheten för cyklister försämrats. Idag skadas cyklister mer än tre gånger så ofta som bilister. Därför behövs satsningar som gör cykling både säkrare och mer attraktivt.

Vänsterpartiet föreslår nedan åtgärder för att förbättra cykelinfrastrukturen, öka andelen cykelresor – och skydda dem som väljer det hållbara alternativet.

3 Revidera och aktualisera den nationella cykelstrategin

Efter ett tillkännagivande från riksdagen så antog regeringen 2017 en nationell cykelstrategi, med målet att stimulera långsiktigt hållbara transportlösningar genom att främja cyklandet. Strategin skulle fungera som en plattform för fortsatt arbete – men den innehåller få konkreta åtgärder och har fått svagt genomslag. Enligt Riksrevisionens rapport Statens arbete med att förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken (RiR 2025:11) har strategin inte påverkat den nationella infrastrukturplaneringen nämnvärt. 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. Vänsterpartiet vill därför se en revidering och aktualisering av strategin för att säkra bättre villkor för cyklister.

EU:s nya cykeldeklaration från 2024 erkänner cykling som ett hållbart, hälsosamt och kostnadseffektivt färd sätt. Den innehåller 36 konkreta åtaganden, bland annat om trafiksäkerhet och företagsincitament för cykelpendling. Men regeringen har inte agerat. Istället duckar man ansvar genom att beskriva cykelinfrastruktur som en kommunal och regional fråga. Riksrevisionen kritiserar dock regeringen 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. Även i EU:s cykeldeklaration lyfts medlemsländernas viktiga ansvar i att utveckla och stärka cyklingspolitiken på alla relevanta styrningsnivåer.

Regeringen bör revidera och aktualisera den nationella cykelstrategin, med tydliga och konkreta åtgärder i linje med den europeiska cykeldeklarationen. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

2021 fick Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) i uppdrag av regeringen att formulera konkreta mål för ökad cykling. I deras rapport Utredning av mål om ökad andel cykling i Sverige (2022:1125) föreslår de ett övergripande mål om att cyklingen i hela Sverige ska öka på ett sätt så att klimatpåverkan minskar, tillgängligheten förbättras och folkhälsan stärks, utan att andelen gång- eller kollektivtrafikresor minskar. I det längre perspektivet (till 2035) ska cyklandet fördubblas. Utöver det lyfts även konkreta etappmål och delmål för att hålla utvecklingen på rätt spår. Vänsterpartiet anser att regeringen bör ta vara på dessa förslag och sätta fart mot ett mer hållbart, hälsosamt och cykelvänligt Sverige.

Som ytterligare ett led i att höja cyklingens status bör regeringen anta ett ambitiöst nationellt mål om ökad cykling. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4 Möjliggör fler cykelstråk

Ett hinder för ökad cykling är hur myndigheter tolkar väglagen och anläggningslagen. Enligt Riksrevisionens rapport Statens arbete med att förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken (RiR 2025:11) menar Trafikverket att gång- och cykelvägar bara får byggas om de ligger i anslutning till allmän väg. Det innebär att cykelleder utan koppling till bilvägar stoppas – eftersom de inte anses ha ett ”funktionellt samband” med trafik för allmän samfärdsl, där bilen dominerar.

Tolkningen av lagstiftningen gör det svårt att bygga fristående cykelvägar, även när viljan och finansieringen finns. När en cykelväg inte definieras som allmän väg uppstår också oklarheter om ägande, ansvar och underhåll.

Vänsterpartiet vill därför att väglagen förtydligas. Begreppet ”funktionellt samband” bör tolkas eller ändras så att gång- och cykelvägar kan byggas även utan koppling till bilvägar. Dessutom måste det bli tydligt vem som ansvarar för drift och underhåll. Dessa ändringar måste ske skyndsamt för att cykling ska få en självklar plats i infrastrukturplaneringen.

Regeringen bör återkomma med förslag på ändring av väglagen för att stärka cyklingens status i infrastrukturplaneringen och möjliggöra byggande av gång- och cykelvägar utan krav på allmän samfärdsl eller funktionellt samband med statlig väg. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Särskilda satsningar på cykelstråk i socioekonomiskt utsatta områden är avgörande. Här är tillgången till bil generellt lägre och kollektivtrafiken räcker inte alltid till. Cykeln kan vara nyckeln till jobb, skola och service. Men i dag saknas ofta trygga, säkra och välplanerade cykelstråk. Genom att satsa på cykelinfrastruktur ökar vi tillgängligheten på ett kostnadseffektivt och rättvist sätt, samtidigt som vi lindrar effekterna av höga bränsle- och kollektivtrafikpriser. Cykling ger också frihet att resa snabbt, tryggt och självständigt. Cykelfrämjandets cykelkurser i utsatta områden visar tydligt att efterfrågan på att kunna cykla är stor. Att bygga cykelvägar i dessa områden är inte bara en transportfråga; det är en satsning på jämlikhet, klimat och livskvalitet.

Regeringen bör inför framtagande av förslag till nationell plan 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. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

5 Åtgärder för att stärka cykelinfrastrukturen, öka framkomligheten och skydda cyklister

5.1 Utred befintlig cykelinfrastruktur (nytt)

Av Riksrevisionens rapport Statens arbete med att förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken (RiR 2025:11) framgår det att statens insatser har varit ineffektiva och otillräckliga för att uppnå riksdagens mål om bättre förutsättningar för cykeltrafiken. Cykelinfrastrukturen är ofta osammanhängande, farlig och ineffektiv, både inom och mellan tätorter. Vänsterpartiet anser därför att dagens cykelinfrastruktur behöver ses över, för att möjliggöra effektiva investeringar och stärka cyklingens roll i transportsystemet.

Regeringen bör utreda befintlig cykelinfrastruktur för att identifiera brister och öka framkomligheten för cyklister. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

5.2 Utred nya regler för säkra omkörningar av cyklister

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 du kör om en bil eller en cyklist. Men vad betyder egentligen betryggande – och för vem?

I Statens väg- och transportforskningsinstituts rapport Omkörning av cyklister i blandtrafik (VTI 2023:1189) problematiseras begreppet. Rapporten lyfter 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 tydliga avståndsregler. Spanien kräver minst 1,5 meter vid omkörning utanför tätort, Tyskland minst två. Vänsterpartiet anser att regeringen bör utreda ett liknande regelverk.

Enligt trafikförordningen ska cykeln ”föras så nära som möjligt den högra kanten av vägrenen eller av den bana som används”. Men placeringen är också förenad med stora risker. Enligt VTI:s rapport är den vanligaste olyckssituationen att cyklister omkommer när de färdas längs vägkanten. Mot den bakgrunden föreslår Cykelfrämjandet en regeländring om att cyklister själva bör få välja sin position i sidled inom körfältet, för att kunna cykla där det känns säkrast. De påpekar också att tryggheten vid en omkörning inte bara handlar om avstånd, utan hastigheten spelar minst lika stor roll. Därför vill de 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 Vänsterpartiet ställer sig bakom den slutsatsen.

Regeringen bör utreda nya regler för säkrare omkörning av cyklister. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

5.3 Säker och framkomlig cykelinfrastruktur vid ”2 + 1”-vägar

Cykeltrafikens behov måste tydligt beaktas vid nybyggnad och ombyggnad av vägar. Ett särskilt problem är utbyggnaden av ”2 + 1”-vägar – en mötteseparerad vägtyp med två körfält i ena riktningen och ett i den andra. Trots ökad trafiksäkerhet för bilister försämras ofta framkomligheten för cyklister så mycket att cykling i praktiken blir omöjlig. Cykeltrafiken måste ges samma prioritet som biltrafikens säkerhet. Vänsterpartiet har länge drivit frågan att Trafikverket behöver tydligare riktlinjer för att även investera i cykelinfrastruktur i samband med anläggning av ”2 + 1”-vägar, annars riskerar viktiga cykellänkar att försvinna.

Cykeltrafikanternas framkomlighet ska alltid vara lika viktig att beakta som trafik-säkerheten för bilister vid byggande av ”2 + 1”-vägar. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

5.4 Möjliggör för cyklister att svänga höger vid rött

Att tillåta cyklister att svänga höger vid rödljus är 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.

Flera svenska kommuner vill införa samma lösning, men det råder osäkerhet kring vad lagen tillåter. Transportstyrelsen motsätter sig en regeländring, bl.a. med hänvisning till att dagens lagstiftning är tillräcklig – en bedömning som ifrågasätts starkt av Riksrevisionen (RiR 2025:11). Trafikverkets bedömning liknar Riksrevisionens och de ställer sig positiva till en förändring. De anser att nuvarande trafiklagstiftning är dåligt anpassad till cykeltrafikens förutsättningar och behov.

Vänsterpartiet lyfte samma kritik i vår motion Ökad och säker cykling från 2019 och vi anser fortfarande att det är angeläget att regeringen vidtar nödvändiga åtgärder för att möjliggöra högersväng mot rött för cyklister på lämpliga platser.

Regeringen bör återkomma med ett förslag till skyltning som tillåter undantag från rött ljus för cyklister vid högersväng. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

5.5 Utred behov av snabbcykelvägar

Elcykeln har på kort tid etablerat sig som ett populärt transportval och ett praktiskt alternativ till både bil och vanlig cykel. Men elcyklar håller ofta 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. Forskning visar bl.a. att elcyklister tar större risker och skadar sig mer.

Snabbcykelvägar kan 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 bostäder och arbetsplatser. Sådana vägar är redan en självklar del av infrastrukturen i länder som t.ex. Nederländerna. Men i Sverige saknas en samordnad, nationell strategi för var och hur snabbcykelvägar ska byggas. I dag jobbar olika kommuner med olika definitioner, standarder och mål, vilket leder till 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 ett rejält omtag. Cykelinfrastrukturen behöver ses över, och anpassas till både dagens och morgondagens behov.

Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utreda behovet av samt förutsättningarna för att utveckla ett nationellt nät av snabbcykelvägar. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

5.6 Möjliggör medtagande av cykel vid resor med buss och tåg

Ett miljöanpassat samhälle måste målmedvetet 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 måste det 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. Vänsterpartiet anser att en ändring krävs inom detta område.

Trafikverket bör få befogenhet att ställa krav på att tågoperatörer ska använda sig av tåg som kan medföra cyklar. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

6 Öka cyklandet för barn och unga

Cyklandet bland barn och unga har minskat drastiskt. Av VTI:s rapport Cykling bland barn och unga (2017:958) framgår det att den totala sträckan har minskat med över 40 % mellan 1995 och 2014. Det handlar inte om att barn cyklar kortare turer, utan att färre barn cyklar överhuvudtaget.

Framförallt är det fritidscyklingen som backar. Färre 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. Även skolresorna på cykel har minskat, trots att 62 % av barnen bor mindre än två kilometer från skolan. Enligt VTI kan en bidragande orsak även här vara brist på trygga cykelvägar.

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 så 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 ojämlik tillgång till rörelse och mobilitet.

Vänsterpartiet anser att regeringen behöver ta den negativa trenden på allvar. Detta särskilt med tanke på att Sverige ställt sig bakom EU:s cykeldeklaration, som bland annat innebär ett åtagande att satsa särskilt på att öka cyklingen bland barn och marginaliserade grupper.

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. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Regeringen bör ge Trafikanalys i uppdrag att genomföra en översyn av de transportpolitiska målen med fokus på aktiv transport och ökad folkhälsa. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

7 Ta fram ett analysverktyg för samhällsekonomisk bedömning av cykelåtgärder

Forskning visar att cykelinvesteringar kan vara samhällsekonomiskt lönsamma. Ändå konstaterar Riksrevisionen (2025:11) att cykelåtgärder fortsatt är lågt prioriterade. De får helt enkelt inte samma tyngd i samhällsekonomiska bedömningar som satsningar på bil- eller tågtrafik. Dessutom pågår en diskussion kring ifall (och i så fall hur) de positiva hälsoeffekterna av cykling ska räknas in. Sammantaget gör det att osäkerheten kring de samhällsekonomiska effekterna av cykelinvesteringar uppfattas som större.

En avgörande orsak till osäkerheten är att Trafikverket saknar fungerande verktyg för att analysera den samhällsekonomiska nyttan av cykelåtgärder. Det gör det svårt att planera, jämföra och fatta välgrundade beslut. Utan tydliga analyser riskerar värdefulla cykelsatsningar att falla mellan stolarna, trots att de kan spela en viktig roll för både trafiksäkerhet, folkhälsa och klimatmål.

Vänsterpartiet anser att riksdagens mål om en samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning och främjande av cykeltrafik måste synas tydligt i Trafikverkets planering. För att klara detta krävs bättre verktyg.

Trafikverket bör få i uppdrag att utveckla ett analysverktyg för samhällsekonomisk bedömning av cykelåtgärder. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Riksrevisionen (2025:11) pekar också på vikten av att ställningstaganden kring cykelåtgärder baseras på forskning och beprövad erfarenhet. Så är dock uppenbart inte alltid fallet idag. Riksrevisionen beskriver i sin rapport hur Transportstyrelsen i flera fall tagit ställning utan tillräcklig förankring i vad forskning och erfarenhet visar.

Regeringen bör därför följa Riksrevisionens rekommendation och ge Transportstyrelsen i uppdrag att utveckla arbetet med konsekvensanalyser baserat på empiriskt grundade resultat såsom utvärderingar eller forskningsresultat. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Malin Östh (V)

Andrea Andersson Tay (V)

Kajsa Fredholm (V)

Ida Gabrielsson (V)

Samuel Gonzalez Westling (V)

Birger Lahti (V)

Ilona Szatmári Waldau (V)