

Motion till riksdagen 2025/26:3856

av **Malin Östh m.fl. (V)**

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

Innehållsförteckning

Förslag till riksdagsbeslut.....	2
Motivering	2
Ambitionen behöver öka.....	2
Åtgärda bristen på analysverktyg för att bedöma cyklingens samhällsekonomiska lönsamhet	3
Modernisera väglagen och möjliggör fler cykelstråk	3
Regeringen skjuter över ansvaret till kommunerna	4
Fyrstegsprincipen bör även tillämpas vid utveckling av regler	4

Förslag till riksdagsbeslut

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.

Motivering

Riksrevisionen har granskat statens arbete med att förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken. Rapporten innehåller flera slutsatser och fyra rekommendationer som avser regeringen. I skrivelse 2025/26:56 behandlar regeringen Riksrevisionens iakttagelser och förslag. Men regeringen väljer att avvisa de flesta av Riksrevisionens rekommendationer. Detta leder utvecklingen åt fel håll. För att Sverige ska nå transportmålet och ha en fossilfri transportsektor till 2030 måste cykelinfrastrukturen få en högre prioritering. Cykeln är ett av de mest hållbara transportmedlen; den bidrar till lägre utsläpp, minskad trängsel och en förbättrad folkhälsa. Vänsterpartiet menar därför att Riksrevisionens rekommendationer måste beaktas med största allvar.

Regeringen bör uppmärksamma och implementera samtliga av Riksrevisionens rekommendationer från skrivelse 2025/26:56 Riksrevisionens rapport om statens arbete med att förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Med anledning av detta bör Riksrevisionens rapport inte anses som slutbehandlad.

I Vänsterpartiets motion Cykeln – ett centralt transportslag för omställningen (2025/26:328) visar vi varför cykeln måste bli en självklar del av framtidens transporter och i den här motionen redogör vi för varför Riksrevisionens rekommendationer bör genomföras.

Ambitionen behöver öka

Först och främst konstaterar Vänsterpartiet att regeringen generellt har alldeles för lågt satta mål när det gäller att stärka cykelinfrastrukturen och öka cyklingen. Regeringen skriver att inom det transportpolitiska miljömålssystemet har regeringen ett etappmål om att andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång ska vara minst 25 procent 2025. Etappmålet är i dag formellt uppnått, vilket regeringen tycks anse räcker och att inga ytterligare insatser behövs. Trots att EU och flertalet kommuner driver på för en utveckling inom cykeltrafiken, väljer regeringen att nedprioritera frågan och bromsa en av nyckelomställningarna i transportsystemet. Till exempel har regeringen inte följt upp eller uppdaterat den nationella cykelstrategin, fastän den snart är tio år gammal. Regeringen har heller inte vidtagit några åtgärder för att implementera EU:s nya cykeldeklaration som antogs 2024, trots att den innehåller flera konkreta förslag och lyfter vikten av att utveckla cyklingspolitiken på alla styrnivåer.

Vänsterpartiet anser att det är dags att växla upp. Genom att prioritera fler hållbara transportslag minskar vi utsläppen och stärker folkhälsan. Staten måste ta sitt ansvar och skapa möjligheter. Sverige behöver ambitiösare mål som specifikt fokuserar på och

lyfter just cyklingen. Läs mer om våra förslag i vår motion Cykeln – ett centralt transportslag för omställningen (2025/26:328).

Åtgärda bristen på analysverktyg för att bedöma cyklingens samhällsekonomiska lönsamhet

I propositionen skriver regeringen att principen om samhällsekonomisk lönsamhet ska styra prioriteringar i infrastrukturen. Vänsterpartiet delar den här inställningen. Men regeringen motsätter sig samtidigt Riksrevisionens rekommendation om att utreda särskilda principer eller krav för cykeltrafik, vilket Vänsterpartiet ställer sig frågande till.

Riksrevisionen kritiserar Trafikverket för att sakna fungerande analysverktyg för att bedöma cykelinvesteringars samhällsekonomiska nytta. Bristen på rätt verktyg försvårar vid både planering och beslut om cykelinfrastruktur. Regeringen menar att ansvaret för att utveckla sådana verktyg redan ligger hos Trafikverket, men uppdraget framstår i dag som för brett eller otydligt. Riksrevisionens granskning visar tydligt att trots att uppdraget formellt finns så saknar myndigheten fortfarande lämpliga verktyg.

Bristen på lämpliga analysverktyg är allvarlig. Forskning visar tydligt att satsningar på cykelinfrastruktur kan vara en av de mest kostnadseffektiva transportinvesteringarna. Till exempel beräknas varje krona som investeras i satsningar på ökad cykling ge 9 kronor tillbaka i folkhälsovinster. I EU-länderna ser vi också hur cykling bidrar med omkring 240 miljarder kronor varje år, medan biltrafiken i stället kostar samhället omkring 5 000 miljarder kronor.

Trafikverkets brist på fungerande analysverktyg gör att cykelåtgärder undervärderas systematiskt i just de samhällsekonomiska bedömningar som regeringen säger sig vilja stödja. Regeringens bedömning framstår därför som motsägelsefull. Resultatet blir en oriktig analys, vilket aktivt motverkar målet för transportpolitiken som helhet.

Riksdagens mål om att främja cykeltrafik måste synas tydligare i regeringens styrning av Trafikverket. För Vänsterpartiets förslag, se vår motion Cykeln – ett centralt transportslag för omställningen (2025/26:328).

Modernisera väglagen och möjliggör fler cykelstråk

Riksrevisionen rekommenderar regeringen att möjliggöra byggandet av friliggande statliga cykelvägar. Ett särskilt problem som uppmärksammas är det svårtolkade begreppet ”allmän samfärdsel”. Regeringen bedömer dock att det inte finns ett behov av en lagändring. De anser att väglagen redan i dag möjliggör friliggande cykelvägar och menar att anledningen till att cykelprojekt uteblir oftast är bristande finansiering.

Men det är tydligt att den här bilden inte delas av dem som faktiskt arbetar med frågorna ute i landet. I sin rapport pekar Riksrevisionen på att företrädare för kommuner, regioner och Trafikverket alla 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 tas bort från den nationella planen för transportinfrastruktur. Även SKR argumenterar för att väglagen moderniseras i syfte att möjliggöra byggandet av friliggande statliga cykelvägar. Samtidigt lyfter Trafikverket att lagens begränsningar riskerar att hindra de mest effektiva lösningarna vid ombyggnad av statliga vägar.

Vänsterpartiet anser att det är angeläget att regeringen uppmärksammar medskicken och förslagen från företrädarna från Sveriges Kommuner och Regioner samt Trafikverket. För Vänsterpartiets förslag, se vår motion Cykeln – ett centralt transportslag för omställningen (2025/26:328).

Regeringen skjuter över ansvaret till kommunerna

Regeringen skriver 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. Även i EU:s cykeldeklaration lyfts medlemsländernas viktiga ansvar för att utveckla och stärka cyklingspolitiken på alla relevanta styrnivåer.

Dessutom försämrar regeringen samtidigt kommuners och regioners förutsättningar genom att skrota stadsmiljöavtalen. När avtalen avskaffades så försvann en viktig finansiering till hållbar stadsutveckling och incitamenten för omställningsåtgärder försvagades.

Fyrstegsprincipen bör även tillämpas vid utveckling av regler

Riksrevisionen rekommenderar regeringen att ge Transportstyrelsen ett tydligare ansvar för att ta hänsyn till fyrstegsprincipen vid utveckling av regler som berör transportsystemet. Regeringen håller inte med utan menar att Transportstyrelsen inte har ansvar för att planera infrastruktur och därför inte råder över frågan.

Men Riksrevisionens granskning visar att Transportstyrelsen flertalet gånger 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. Detta resonemang strider tydligt mot fyrstegsprincipen. Vänsterpartiet anser därför att det finns ett behov för Transportstyrelsen av att få ett tydligare ansvar för att beakta fyrstegsprincipen. Dessutom bör myndigheten utveckla arbetet med att göra konsekvensanalyser baserat på empiriskt grundade resultat. För Vänsterpartiets förslag, se vår motion Cykeln – ett centralt transportslag för omställningen (2025/26:328).

Malin Östh (V)

Andrea Andersson Tay (V)

Ida Gabrielsson (V)

Birger Lahti (V)

Kajsa Fredholm (V)

Samuel Gonzalez Westling (V)

Ilona Szatmári Waldau (V)