

# Trafikutskottets betänkande 2018/19:TU6

## Cykelfrågor

---

### Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen avslår yrkanden i motioner om olika cykelfrågor, bl.a. om att ta fram en handlingsplan för ökat cyklande, om att inrätta ett nationellt cykelkansli, om ändringar i väglagen för anläggande av cykelvägar samt om ändringar i nuvarande trafikregler för cykling. Utskottet avstyrker motionsförslagen med hänvisning till bl.a. att regeringen våren 2017 presenterade en nationell strategi för ökad och säker cykling och en regelöversyn. Utskottet hänvisar vidare till att regeringen i maj 2018 fattade beslut om en nationell plan för transportinfrastrukturen 2018–2029 samt beviljade medel för en satsning på ett nytt nationellt kunskapscentrum för forskning och utbildning om cykling. I betänkandet framhåller utskottet bl.a. att det är viktigt att infrastrukturen för cykling utformas både trafiksäkert och på ett sådant sätt att fler väljer att använda cykeln i stället för andra transportmedel med större miljöpåverkan.

I betänkandet finns 18 reservationer (M, SD, C, V, KD, L).

#### *Behandlade förslag*

Ett femtiotal yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2018/19.

# Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	3
Redogörelse för ärendet.....	6
Ärendet och dess beredning.....	6
Bakgrund.....	6
Utskottets överväganden.....	16
Mål och insatser för ett ökat cyklande.....	16
Infrastruktur för ökad cykling.....	20
Underlättande av kombinerade resor med cykel.....	30
Utbildning och insatser för ökad cykling bland barn och vuxna.....	33
Trafiksäkerhet och trafikregler för cykling.....	35
Säkerhetsavstånd vid omkörning av cyklister.....	49
Cykelhjälmkrav.....	51
Mobilförbud på cykel.....	53
Färgsättningen av cykelbanor.....	54
Reservationer.....	56
1. Mål och insatser för ett ökat cyklande, punkt 1 (M).....	56
2. Infrastruktur för ökad cykling, punkt 2 (M).....	57
3. Infrastruktur för ökad cykling, punkt 2 (SD).....	58
4. Infrastruktur för ökad cykling, punkt 2 (C).....	59
5. Infrastruktur för ökad cykling, punkt 2 (V).....	60
6. Infrastruktur för ökad cykling, punkt 2 (KD).....	61
7. Infrastruktur för ökad cykling, punkt 2 (L).....	62
8. Underlättande av kombinerade resor med cykel, punkt 3 (L).....	63
9. Utbildning och insatser för ökad cykling bland barn och vuxna, punkt 4 (SD).....	63
10. Utbildning och insatser för ökad cykling bland barn och vuxna, punkt 4 (KD).....	64
11. Trafiksäkerhet och trafikregler för cykling, punkt 5 (M).....	65
12. Trafiksäkerhet och trafikregler för cykling, punkt 5 (SD).....	66
13. Trafiksäkerhet och trafikregler för cykling, punkt 5 (C).....	66
14. Trafiksäkerhet och trafikregler för cykling, punkt 5 (KD).....	67
15. Säkerhetsavstånd vid omkörning av cyklister, punkt 6 (KD).....	68
16. Cykelhjälmkrav, punkt 7 (SD).....	69
17. Mobilförbud på cykel, punkt 8 (SD).....	70
18. Färgsättningen av cykelbanor, punkt 9 (SD, C).....	71
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	72
Motioner från allmänna motionstiden 2018/19.....	72

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. Mål och insatser för ett ökat cyklande

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:1483 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkande 1,

2018/19:2337 av Emma Berginger (MP) yrkande 1,

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 48 och

2018/19:2916 av Jakob Forssmed (KD) yrkande 1.

*Reservation 1 (M)*

## 2. Infrastruktur för ökad cykling

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:1483 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkandena 4–6 och 9,

2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 7 i denna del,

2018/19:2255 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 10,

2018/19:2337 av Emma Berginger (MP) yrkande 6,

2018/19:2554 av Rickard Nordin (C) yrkande 1,

2018/19:2730 av Lorentz Tovatt (MP) yrkande 1,

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 56,

2018/19:2756 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkandena 6 och 7,

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 49 och 50 i denna del och

2018/19:2916 av Jakob Forssmed (KD) yrkandena 2 och 7.

*Reservation 2 (M)*

*Reservation 3 (SD)*

*Reservation 4 (C)*

*Reservation 5 (V)*

*Reservation 6 (KD)*

*Reservation 7 (L)*

## 3. Underlättande av kombinerade resor med cykel

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:1483 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkandena 3 och 13 samt

2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 7 i denna del.

*Reservation 8 (L)*

## 4. Utbildning och insatser för ökad cykling bland barn och vuxna

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:1318 av Johan Andersson m.fl. (S),

2018/19:1483 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkande 10 och

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 58.

*Reservation 9 (SD)*

*Reservation 10 (KD)*

## **5. Trafiksäkerhet och trafikregler för cykling**

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:1483 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkandena 7 och 8,

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 12,

2018/19:2554 av Rickard Nordin (C) yrkandena 2 och 4,

2018/19:2730 av Lorentz Tovatt (MP) yrkandena 4 och 5,

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 55,

2018/19:2756 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkandena 1–5,

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 50 i denna del och

2018/19:2916 av Jakob Forssmed (KD) yrkandena 4–6.

*Reservation 11 (M)*

*Reservation 12 (SD)*

*Reservation 13 (C)*

*Reservation 14 (KD)*

## **6. Säkerhetsavstånd vid omkörning av cyklister**

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:2730 av Lorentz Tovatt (MP) yrkande 2 och

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 59.

*Reservation 15 (KD)*

## **7. Cykelhjälmkrav**

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:564 av Mikael Eskilander (SD) och

2018/19:2144 av Roza Güclü Hedin (S).

*Reservation 16 (SD)*

## **8. Mobilförbud på cykel**

Riksdagen avslår motion

2018/19:1261 av Karin Enström (M) yrkandena 1 och 2.

*Reservation 17 (SD)*

## **9. Färgsättningen av cykelbanor**

Riksdagen avslår motion

2018/19:2554 av Rickard Nordin (C) yrkande 3.

*Reservation 18 (SD, C)*

Stockholm den 5 februari 2019

På trafikutskottets vägnar

*Jens Holm*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Jens Holm (V), Anna-Caren Säterberg (S), Jessica Rosencrantz (M), Jasenko Omanovic (S), Edward Riedl (M), Jimmy Ståhl (SD), Teres Lindberg (S), Sten Bergheden (M), Thomas Morell (SD), Johan Büser (S), Magnus Jacobsson (KD), Elin Gustafsson (S), Helena Gellerman (L), Patrik Jönsson (SD), Emma Berginger (MP), Sofia Westergren (M) och Mikael Larsson (C).

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet 48 motionsyrkanden från allmänna motionstiden 2018/19.

I samband med beredningen av detta ärende bjöd utskottet in företrädare för Cykelcentrum vid Statens Väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Svenska Cykelstäder och Svensk Cykling till sitt sammanträde den 24 januari 2019 för att få information om aktuella frågor inom cykelområdet.

I sammanhanget kan nämnas att utskottet under våren 2019 även kommer att behandla frågor som till vissa delar berör cykling i betänkandena Infrastrukturfrågor (bet. 2018/19:TU5) och Trafiksäkerhet (bet. 2018/19:TU7).

## Bakgrund

### Cykeln i transportsystemet

Enligt lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner definieras cykel som ett fordon som är avsett att drivas med en tramp- eller vevanordning och inte är ett lekfordon. En cykel är också – på vissa villkor – ett eldrivet fordon med eller utan tramp- eller vevanordning.

Frågan om cykeln som transportmedel har behandlats i första hand på lokal nivå. För att stärka cykelns roll även på nationell och regional nivå fick 2006 tre myndigheter, dåvarande Vägverket, Banverket och Verket för näringslivsutveckling (Nutek), parallella regeringsuppdrag att analysera olika möjligheter att förbättra förutsättningarna för cykling. Redovisningen av uppdragen lades därefter till grund för de bedömningar som regeringen redovisade i propositionen Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt, som trafikutskottet behandlade hösten 2008 (prop. 2008/09:35, bet. 2008/09:TU2).

### Mål och inriktning för cykeltrafiken

Riksdagen godkände våren 2009 regeringens förslag om transportpolitikens övergripande mål (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257). Enligt propositionen ska förutsättningarna att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras så att de utgör de mest attraktiva färdmedlen i allt fler situationer. Inte minst när det gäller korta resor är gång och cykling goda alternativ. Kombinerade resor med gång eller cykel och kollektivtrafik bör förbättras. För detta talar inte bara tillgänglighets- och valfrihetsskäl utan även klimat- och hälsoskäl. Transportpolitiken ska göra klimatsmarta val attraktiva och tillgängliga.

## Cyklingsutredningen

Hösten 2010 tillkallade regeringen en särskild utredare för att se över de regler som påverkar förutsättningarna för att cykla. Översynen skulle syfta till att öka cykeltrafiken och göra den säkrare. I oktober 2012 lämnade den särskilda utredaren sitt betänkande SOU 2012:70 Ökad och säkrare cykling – en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv (fortsättningsvis Cyklingsutredningen).

I utredningen konstaterades bl.a. att cyklingens intressen i huvudsak kan tillgodoses inom ramen för den lagstiftning och de planeringsprocesser som gäller i dag. Utredaren bedömde även att det inte främst är regeländringar som krävs utan incitament för att lagstiftningen och planeringsprocesserna ska tillämpas på ett sådant sätt att cyklingen beaktas. Utredaren menade också att det behövs ytterligare ekonomiska satsningar på cykling och en ökad politisk prioritering av cyklingsfrågan nationellt, regionalt och lokalt. Utredaren underströk att det står mycket att vinna samhällsekonomiskt med ökad cykling, bl.a. ur ett folkhälso- och miljöperspektiv, men också att ökad tillgänglighet och framkomlighet och ökad säkerhet och trygghet för cyklister är avgörande för att öka cyklingen. Utredaren menade att för detta krävs det att cykling ses som ett eget transportsätt inom trafikslaget väg, men att det liksom övriga transportsätt hanteras utifrån sina egna förutsättningar. När det gäller trafikregler av betydelse för cykling konstaterade utredaren att de flesta problemen inte har sin grund i reglerna i sig och därför löses bättre genom åtgärder i trafikmiljön. När det gäller cykelparkeringar framhöll utredaren att ett arbete med att skapa en samlad policy för cykelparkeringar vid större kollektivtrafiknoder bör påbörjas, och utredaren föreslog därför att regeringen skulle ge bl.a. Trafikverket i uppdrag att göra en nationell behovsanalys för cykelparkeringar. Utredaren menade även att det behöver tas fram utvecklingsplaner för driftsinsatser och att ansvaret för varje objekt behöver fastställas.

Utredningen har därefter remissbehandlats. Mot bakgrund av Cyklingsutredningens förslag och remissinstansernas synpunkter beslutade regeringen under sommaren 2014 om flera förordningsändringar för att förbättra förutsättningarna för cykling. Regeländringarna trädde i kraft hösten 2014 och innefattade följande:

- Cykling på vägren: Förutsättningarna för när en cyklist ska använda vägrenen gjordes tydligare genom en ändring i 3 kap. 12 § trafikförordningen. En vägren behöver efter ändringen endast användas om den är tillräckligt bred och i övrigt lämplig att använda.
- Cykling på körbana: Genom en ändring i 3 kap. 6 § trafikförordningen blev det möjligt att framföra cyklar med fler än två hjul eller utrustade med cykelkärra eller sidovagn på en körbana i stället för cykelbana, om särskild försiktighet iakttas och det är lämpligare med hänsyn till fordonets bredd.
- Flytta felparkerade fordon: Fordon som har parkerats fel på eller inom fem meter före en cykelpassage eller en cykelöverfart kan nu flyttas under samma förutsättningar som gäller vid ett övergångsställe. Denna möjlighet

som tidigare saknades tillkom genom en ändring i förordningen om flyttning av fordon i vissa fall.

- **Cykelöverfart och cykelpassage:** En ändring gjordes som innebär att samtliga väghållare fick möjlighet att behålla de tidigare obevakade cykelöverfarterna men i stället definiera dem som cykelpassager. Cykelpassagerna kan anges med vägmarkering. För att förbättra trafiksäkerheten vid cykelpassager ska den cyklande sänka farten och visa hänsyn för fordon som närmar sig. Cykelöverfarterna ska anges med vägmarkering och vägmärke. Vid cykelöverfarter ska trafikmiljön vara utformad så att det säkras att fordon inte förs med högre hastighet än 30 kilometer i timmen. Även vid cykelöverfarter ska cyklande ta hänsyn till andra fordon, men förare har väjningsplikt mot cyklande som är ute på eller just ska färdas ut på cykelöverfarten. Denna förändring har gjorts genom ändringar i trafikförordningen, vägmärkesförordningen och förordningen om vägtrafikdefinitioner.
- **Cykling på gångbana:** I trafikförordningen infördes en ny paragraf, 3 kap. 12 a §, som innebär att det blev möjligt för barn att t.o.m. det år de fyller åtta år cykla på gångbanan eller trottoaren om det saknas cykelbana.

### **Den nationella cyklingsstrategin**

Regeringen presenterade den 28 april 2017 en nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling. 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.

De verktyg som regeringen främst har till sitt förfogande i strategin är regler, anslag, myndighetsstyrning samt forskning och utveckling.

Strategin innehåller beskrivningar av nuläge och utmaningar samt prioriterade insatsområden som är särskilt viktiga i arbetet för ökad och säker cykling.

De fem insatsområdena är som följer:

- 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.



### *Lyft cykeltrafikens roll i samhällsplaneringen*

Regeringen framhåller att cykeln har fått en större betydelse i samhällsplaneringen men kan ges ännu högre prioritet. Det bör finnas potential att föra över bilresor till cykel, främst inom och nära tätorter. Planeringen av städer och tätorter har enligt regeringen stor påverkan på rörelsemönster och val av transportmedel. Vidare framhålls att transportsystemet behöver utvecklas i samspel med andra samhällsfunktioner så att det skapas goda förutsättningar för tillgänglighet samt effektiva resor och transporter där cykel ingår som ett viktigt alternativ. Regeringen uppmuntrar cykelvänliga kommuner och vill bidra till att sprida goda exempel från kommuner som framgångsrikt lyckats lyfta cykling i samhällsplaneringen. Regeringen pekar i strategin på att den har tagit initiativ till stadsmiljöavtal för att främja hållbara stadsmiljöer och att stöd kan sökas för bl.a. investeringar i anläggningar för cykeltrafik.

### *Öka fokus på grupper av cyklister*

I strategin konstateras att det behövs mer kunskap om och ökat fokus både på befintliga och potentiella grupper av cyklister och på vilka effekter olika åtgärder har för cykling. Det fortsatta arbetet bör enligt regeringen förstärka positiva trender inom cykling och få fler att börja cykla.

Strategin är även inriktad på att förbättra förutsättningarna för ökad fysisk aktivitet bland barn och unga genom ökat cyklande. Cykling kan enligt regeringen ha en positiv inverkan på tillgänglighet till arbete, studier och fritidsaktiviteter. Regeringen bedömer vidare att nyanlända och andra grupper bland utrikesfödda kan ha behov av att lära sig att cykla och av att få ökade kunskaper om trafikregler och lämpliga beteenden i olika trafiksituationer. Ett sätt att påverka val av transportmedel är enligt regeringen att informera om cyklingens fördelar. Regeringen pekar också på att det fortsatta arbetet bör inriktas på att ta fram en nulägesbild av befintliga turist- och rekreationsleder, öka kunskapen om vad som utmärker framgångsrika cykelleder samt ta fram förslag till hur området kan utvecklas.

### *Främja en mer funktionell och användarvänlig infrastruktur*

I strategin pekar regeringen på att den ser ett behov av att utveckla cykelvägnätet och att detta handlar om såväl att förbättra befintlig infrastruktur som att skapa nya cykelförbindelser. För att cykeln ska vara ett attraktivt transportmedel är det enligt regeringen viktigt att cykelvägnätet hänger samman lokalt och regionalt och att det är kopplat till målpunkter i samhället. Regeringen framhåller att förbättringar i driften och underhållet av cykelvägnätet har betydelse för att fler ska cykla och för att öka trafiksäkerheten. Cykelinfrastrukturen behöver enligt regeringen också klara av en större mångfald av cyklister, och regeringen vill därför se demonstrationsprojekt som syftar till ökad och säkrare cykling. Regeringen avser att pröva möjligheten att genom en ändring i trafikförordningen låta kommunerna inrätta särskilda cykelgator. Regeringen menar också att det bör utredas om det under vissa förutsättningar

är möjligt att medge undantag från reglerna om stopplikhet vid röd signal när fordonet gör en högersväng, vilket skulle gälla samtliga fordonsslag. Vidare anser regeringen att cyklingen behöver göras smidigare, säkrare och mer attraktiv, och för dessa ändamål kan det behövas nya innovativa lösningar i form av t.ex. ny ytbeläggning, mer anpassade cykelparkeringar och nya ITS-lösningar (intelligenta transportlösningar) för cykel. Enligt regeringen behövs ett ökat helhetsperspektiv och ibland helt nya lösningar.

### *Främja en säker cykeltrafik*

I strategin framhålls att det behöver bli säkrare att cykla för att cykeln ska bli mer attraktiv som transportmedel. Utformningen och underhållet av infrastrukturen ska enligt regeringen anpassas efter cyklisternas behov. Regeringen pekar på att underhållet har stor betydelse för säkerheten eftersom en stor del av de allvarliga cykelolyckorna beror på halka eller ojämnheter i vägbanan. I miljöer där bilister och cyklister delar utrymme är det enligt regeringen viktigt att bilarnas hastighet så långt som möjligt anpassas så att kollisioner inte leder till dödsfall eller allvarliga skador. Regeringen pekar på att den därför i september 2016 gav Trafikanalys ett uppdrag som innefattar att utreda såväl de finansiella som de legala förutsättningarna för och konsekvenserna av en sänkt bashastighet i tätort. Även vikten av säkrare fordon samt bättre skydd och information lyfts upp.

### *Utveckla statistik och forskning*

I strategin konstateras att forskning och ny kunskap är avgörande i det fortsatta arbetet med ökad och säker cykling. Cyklandet koppling till folkhälsan bör enligt regeringen även i fortsättningen vara ett prioriterat utvecklingsområde. Regeringen framhåller att den ser positivt på att effektsamband tas fram, uppdateras och sprids. Regeringen uttalar att den avser att förbättra förutsättningarna för uppföljning av cyklandet och att den också avser att se närmare på de behov som finns inom cykelforskningen, bl.a. när det gäller hur cykelforskningen kan samordnas på ett bättre sätt.

### *Genomförande och uppföljning*

I strategin anges att det som ett led i regeringens cykelstrategi finns en tvåårig satsning om 25 miljoner kronor 2016 och 75 miljoner kronor 2017.

Regeringen lyfter upp vikten av att dels följa upp såväl den fortsatta utvecklingen inom cyklandet som arbetet som genomförs för ökad och säker cykling. Regeringen anger även att den avser att genomföra åtgärder som stöttar den rekommenderade riktningen i strategin.

## Översyn av regler med betydelse för cykling

Parallellt med regeringens arbete med en nationell cykelstrategi har det gjorts en översyn av regler med betydelse för cykling. Övervägandena om regeländringar bereddes i sedvanlig ordning, och departementspromemorian Cykelregler skickades ut på remiss den 28 april 2017 (N2017/03102/TIF).

I promemorian konstateras att ett ökat resande och transporter med cykel är viktiga faktorer för att åstadkomma ett hållbart transportsystem. Förutsättningarna för att välja cykel som transportsätt ska förbättras samtidigt som tillförlitligheten, tryggheten och bekvämligheten för cyklisterna ökas. I promemorian framhålls vikten av att det finns en god infrastruktur att cykla på och att trafikmiljön bör planeras och utformas på ett sådant sätt att trafikanter naturligt uppträder på det sätt som är avsett. För detta krävs att trafikmiljön stöder de trafikregler som finns. I promemorian konstateras vidare att trafikanter inte är någon enhetlig grupp och att det finns en mängd olika skäl till att man befinner sig i trafiken, något som i sin tur innebär att det är en mängd olika intressen som ska samsas och att det ständigt uppstår nya situationer i trafiken.

Promemorian om cykelregler har tagits fram mot bakgrund av de två tillkännagivanden som riksdagen riktade till regeringen våren 2015 i syfte att främja cykling (bet. 2014/15:TU5, rskr. 2014/15:123). I promemorian understryks att det är viktigt att stimulera långsiktigt hållbara transportlösningar, särskilt inom kollektivtrafik, gångtrafik och cykeltrafik. Vidare framhålls att åtgärder inom cykeltrafik kan bidra till att nå flera samhällsmål, såsom att minska resandets miljöpåverkan, minska trängseln i tätorter och bidra till en bättre folkhälsa.

I promemorian föreslås att följande ändringar ska träda i kraft:

- Om särskild försiktighet iakttas får cyklande som fyllt 15 år använda körbanan även om det finns en cykelbana under förutsättning att den högsta tillåtna hastigheten på körbanan inte är högre än 50 kilometer i timmen.
- En väg eller vägsträcka kan bestämmas vara en cykelgata. Cykelgatan märks ut med ett särskilt vägmärke, och den högsta tillåtna hastigheten är 30 kilometer i timmen. Motordrivna fordon ska anpassa hastigheten till cykeltrafiken, och fordon som kör in på en cykelgata har väjningsplikt mot fordon som färdas där. Parkering får bara ske på särskilt anordnade parkeringsplatser.
- En vägmärkning för s.k. cykelbox införs i vägmärkesförordningen.
- Märkning för ett övergångsställe får utgöra en av begränsningslinjerna till en cykelpassage eller en cykelöverfart.
- En cykelpassage ska anges med vägmärkning för cykelpassage.
- Gående på en gemensam gång- och cykelbana ska om möjligt använda vänster sida i färdriktningen.
- Ett förtydligande införs om att lokaliseringsmärken för vägvisning även innefattar märken för vägvisning av gång- och cykeltrafik.

Fram till den 31 augusti 2017 kunde remissinstanserna lämna in svar till Näringsdepartementet, som därefter har berett ärendet vidare. Regeringen beslutade den 20 juni 2018 om ändringar i trafikförordningen (1998:1276) som innebär att det införs en möjlighet för cyklande från 15 år (och förare av moped klass II) att färdas på körbanan även om det finns en cykelbana om den högsta tillåtna hastigheten på körbanan är högst 50 kilometer i timmen. Vidare har regeringen fattat beslut om ytterligare fem regeländringar som syftar till att främja en ökad och säker cykling och som trädde i kraft den 15 oktober 2018.

Regeländringarna avser följande:

- vägmarkering för cykelbox
- förenklad markering av cykelpassage och cykelöverfart
- lokaliseringsmärken för gång- och cykelhänvisning
- gående på gång- och cykelbana
- markering av övergångsställe på cykelbana.

## **Myndigheter och organisationer m.m.**

### *Myndigheter m.m.*

I enlighet med Trafikverkets instruktion ska myndigheten med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen samt för byggande och drift av bl.a. statliga vägar. Trafikverket ska med utgångspunkt i ett samhällsbyggnadsperspektiv skapa förutsättningar för ett samhällsekonomiskt effektivt, internationellt konkurrenskraftigt och långsiktigt hållbart transportsystem och verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Till Trafikverkets uppgifter hör även att bl.a. samla in, sprida och analysera information på ett antal områden, sammanställa uppgifter från samtliga infrastrukturförvaltare och tillhandahålla trafikprognoser. Trafikverket ska även årligen lämna ett antal redovisningar till regeringen och på olika sätt bistå Trafikanalys i denna myndighets redovisningar till regeringen. Utifrån synen på cykeln som en viktig del av ett fungerande transportsystem tillhör det Trafikverkets uppgifter att skapa förutsättningar för ökad och säker cykling.

Transportstyrelsen ansvarar för regelutformning, tillståndsgivning och kontroll av att reglerna följs. Styrelsen genomför även analyser av vägtrafiken där bl.a. cykling ingår och tillhandahåller information om personskador och olyckor i vägtransportsystemet, bl.a. genom skade- och olycksdataverksamheten som förvaltar och utvecklar informationssystemet Swedish Traffic Accident Data Acquisition (Strada).

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 ska bl.a. svara för resvaneundersökningar och göra regelbundna

beskrivningar av utvecklingen inom transportområdet. Myndigheten genomför även uppföljningar av bl.a. cyklandet utveckling i Sverige. Trafikanalys ska även kontinuerligt följa Trafikverkets arbete med att utveckla modeller för samhällsekonomska analyser.

VTI fick vid årsskiftet 2017/18 i uppdrag av regeringen att vara administrativ värd för Sveriges nya nationella kunskapscentrum för forskning och utbildning om cykling. Cykelcentrumet invigdes i mars 2018. Satsningen uppgår till 5 miljoner kronor per år under perioden 2018–2021, och VTI ska rapportera uppdraget till Näringsdepartementet senast den 31 oktober varje år. Som administrativ värd ska VTI tillsammans med bl.a. andra forskare, intresseorganisationer, myndigheter och infrastrukturu hållare utveckla cyklingens roll i Sverige. Cykelcentrum ska arbeta för att öka det tvärvetenskapliga samarbetet och knyta forskningen närmare till de problem som kommuner och andra aktörer har i sin strävan 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 inom högre utbildning samt anordna utbildningar för verksamma i branschen. Till Cykelcentrums uppgifter hör även att samla och sprida kunskap, genom bl.a. kunskaps-sammanställningar, webbportaler och seminarier.

### *Regionala och lokala organ*

Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) arbetar med att förbättra förutsättningarna för att cyklister ska kunna cykla på ett säkert och smidigt sätt. SKL arrangerar konferenser och seminarier, bevakar cykelfrågor på nationell nivå samt sprider goda exempel och kunskap i form av handböcker, rapporter och skrifter. SKL har även regeringens uppdrag att samla och sprida goda exempel på insatser som bidrar till ökat cyklande. SKL har gjort en översyn av de handböcker och andra skrifter som finns att tillgå för kommuner som behöver stöd i cykelfrågor. Syftet med översynen har varit att ge dels en samlad bild av vad som finns skrivet, dels vägledning om vilka delar av cykelområdet som bör prioriteras i framtida projekt.

I många kommuner finns det inom förvaltningen en person med särskilt ansvar för cykelfrågor.

### *Cykelorganisationer*

I Sverige finns det flera cykelorganisationer. Svensk Cykling är en paraplyorganisation för svenska cykelorganisationer. Organisationen arbetar med information och opinionsbildning. Syftet är att öka cyklandet i Sverige och att förbättra förutsättningarna för cykling i ett bredare perspektiv. I Svensk Cykling ingår Cykelfrämjandet, Svenska Cykelförbundet, Cykelbranschen, Naturskyddsföreningen och Vätternrundan.

Cykelfrämjandet är en intresseorganisation för cyklister i Sverige och jobbar för en bättre cykelmiljö i Sverige, bl.a. genom att driva olika projekt,

erbjuda cykelutbildningar eller påverka politiker och trafikplanerare. Arbetet bedrivs såväl lokalt som på riksnivå med syfte att främja cykling för att uppnå bättre miljö och hälsa och för att få en säker trafikmiljö i hela landet. Vidare arbetar man bl.a. med trafik- och infrastrukturfrågor, kampanjer och aktiviteter, cykelturism och cykelturer.

Svenska Cykelförbundet (SCF) bildades 1900 och är ett av landets äldsta specialidrottsförbund. SCF bestod vid ingången av 2018 av 20 distriktsförbund och 443 föreningar. SCF är anslutet till Internationella cykelförbundet, Europeiska cykelförbundet, Nordiska cykelförbundet, Riksidrottsförbundet och Sveriges olympiska kommitté.

Cykelbranschen hette tidigare FoG (Svenska Cykelfabrikant- och Grossistföreningen) och har funnits sedan 1907. Cykelbranschen består av landets ledande varumärken inom cykel när det gäller både försäljning och tillverkning. Cykelbranschen strävar efter att cykeln ska få en högre status, bl.a. genom arbetet med europeiska cykelstandarder. Föreningen anser att Sverige framför allt behöver fler cykelbanor till och i städerna så att cykeln får sin rättmätiga plats.

Trafiksäkerhetsrådet för aktiv och hållbar mobilitet är en trafiksäkerhetsorganisation som initierats av Svensk Cykling, Cykelfrämjandet, Cykelbranschen och Sveriges Cykelåkerier. Trafiksäkerhetsrådets arbete är inriktat på att följa upp och opinionsbilda utifrån de senaste forskningsrönen och fakta om trafiksäkerhet. Exempel på aktuella frågor är sänkt bashastighet i tätorter, fler säkra passager för oskyddade trafikanter, väl utformad infrastruktur och bättre drift och underhåll av cykel- och gångvägar.

Svenska Cykelstäder är en förening som bildades i maj 2015 och består av kommuner, regioner och organisationer. Ordinarie medlemmar är 30 svenska kommuner och tre regioner. Föreningen stöds även av sju associerade medlemmar. Svenska Cykelstäder har som målsättning att öka andelen cykelresor, förbättra förutsättningarna för att cykla och höja cyklingens status bland de aktörer som är aktiva inom transportsektorn på kommunal, regional och nationell nivå. Föreningen fungerar som en plattform för opinionsarbete, kunskapsutbyte och samverkan mellan dess medlemmar och bedriver även ett nära samarbete med cykelorganisationer som bl.a. Svensk Cykling och Cykelfrämjandet.

### *Nationella cykelrådet*

Nationella cykelrådet är ett samverkansforum för det nationella arbetet för en ökad och säker cykling som leds av Trafikverket. Utöver Trafikverket ingår även Boverket, Cykelfrämjandet, Naturvårdsverket, Svensk Cykling, SKL, Transportstyrelsen, Region Sörmland, Linköpings kommun och VTI. Sedan våren 2014 tar det nationella cykelrådet fram nationella cykelbokslut. Syftet med de nationella cykelboksluten är att följa upp och redovisa cyklandet utveckling i Sverige kopplat till de transportpolitiska målen. Det senaste nationella cykelbokslutet avser 2017 och är ett förenklat bokslut där

indikatorerna som bokslutet bygger på inte har utvecklats eller förändrats sedan förra bokslutet (Trafikverket 2018:166).

# Utskottets överväganden

## Mål och insatser för ett ökat cyklande

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om målsättningar, om en konkret handlingsplan för ökat cyklande och om att inrätta ett nationellt cykelkansli. Utskottet hänvisar bl.a. till den nationella cykelstrategi som regeringen presenterat med inriktning på ökad och säker cykling. Utskottet understryker vikten av mål och uppföljning för ökad och säker cykling och pekar på att det därför är positivt att Trafikanalys har genomfört ett uppdrag med fokus på detta som nu bereds inom Regeringskansliet. Utskottet hänvisar även till att Nationella cykelrådet fungerar som ett brett sammansatt samverkansforum för organisationer och myndigheter som verkar för ökad och säker cykling och välkomnar samtidigt det tillskott inom området som inrättandet av Cykelcentrum vid VTI innebär.

Jämför reservation 1 (M).

### Bakgrund

Våren 2009 godkände riksdagen regeringens förslag om transportpolitikens övergripande mål och tillhörande funktions- och hänsynsmål (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257). Enligt en av preciseringarna för funktionsmålet ska förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras. Enligt hänsynsmålet ska transportsystemets utformning, funktion och användning 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.

### Motionerna

Ola Johansson och Peter Helander (båda C) föreslår i motion 2018/19:1483 yrkande 1 ett skärpt uppdrag för Trafikverket att ta fram målsättning och riktlinjer för ökad cykling. Motionärerna pekar på att cykeln eftersom den är fri från utsläpp och alltid använder förnybar energi i realiteten är det enda riktiga miljöfordonet. Enligt motionärerna har cykeln återtagit sin roll som transportmedel, och Sverige har alla förutsättningar att bli ett cykelvänligt samhälle.

Emma Berginger (MP) påtalar i motion 2018/19:2337 yrkande 1 behovet av konkreta målsättningar för ökat cyklande. Motionären pekar på att det i dag finns nationella målsättningar som har bäring på cykeltrafiken, bl.a. sektorsmålet för transportsektorn inom det klimatpolitiska ramverket och ett



etappmål som inriktar sig på de hållbara transportslagen inom miljömåls-systemet. Motionären menar att detta inte är tillräckligt och att det behövs nationella målsättningar för hur mycket cykeltrafiken ska öka för att åtgärder och resurser ska kunna inriktas på att öka cykeltrafiken på det sätt som beskrivs i den nationella cykelstrategin.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) pekar i kommittémotion 2018/19:2901 yrkande 48 på att regeringen under innevarande mandatperiod bör ta fram en konkret handlingsplan för att öka cyklandet i hela landet. Motionärerna framhåller att cykeln spelar en nyckelroll i att göra Sverige starkare, friskare och mer hållbart och att en modern transport- och infrastrukturpolitik därför kräver en tydlig vision om hur fler ska välja cykeln som färdmedel.

Jakob Forssmed (KD) efterfrågar i motion 2018/19:2916 yrkande 1 ett nationellt cykelkansli som kan arbeta med åtgärder som underlättar för cykling. Motionären anser att den statliga nivån behövs för forsknings-sammanställning, finansiering, planeringsstöd och utformandet av bra standarder för kommunal utbyggnad av cykelinfrastruktur. Motionären konstaterar att det är bra med ett cykelråd vid Trafikverket och det nya centrumet vid VTI, men att det behövs en starkare och mer samlad organisation.

## Utskottets ställningstagande

### *Mål för cykling och åtgärder för ett ökat cyklande*

När det gäller frågan om att utarbeta en handlingsplan eller ta fram målsättningar för ökat cyklande i hela landet vill utskottet inledningsvis framhålla att det är mycket positivt att regeringen i april 2017 presenterade en nationell cykelstrategi med det uttalade syftet att främja en ökad och säker cykling. I den nationella cykelstrategin lyfts fem insatsområden fram som särskilt viktiga i arbetet för ökad och säker cykling, och utvecklingen inom dessa kommer att följas så att regeringen och övriga relevanta aktörer kan fortsätta arbeta och säkerställa att arbetet leder i önskvärd riktning. De fem insatsområdena är som följer:

- 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.

Regeringen anger i den nationella cykelstrategin att den avser att genomföra åtgärder som stöttar den rekommenderade riktningen i strategin samt att följa det fortsatta arbetet, vilket utskottet välkomnar. Utskottet noterar i sammanhanget att infrastrukturministern i juni 2018 som en del i detta arrangerade ett uppföljningsmöte för den nationella cykelstrategin med syftet att presentera resultat som framkommit av de regeringsuppdrag som genomförts med

anledning av den nationella cykelstrategin samt ha en gemensam framåt-syftande dialog om det fortsatta arbetet. I mötet deltog företrädare för kommuner, föreningar, branschorganisationer och myndigheter som med-verkat i att ta fram den nationella cykelstrategin.

I den nationella cykelstrategin pekar regeringen på ett antal politiska mål med betydelse för en ökad och säker cykling. Regeringen pekar bl.a. på riksdagens övergripande mål för transportpolitiken om att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Riksdagen har därutöver beslutat om två jämbördiga mål: funktionsmålet om tillgänglighet och hänsynsmålet om säkerhet, miljö och hälsa (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU4, rskr. 2008/09:257 och prop. 2013/14:1, bet. 2013/14:TU1, rskr. 2013/14:131). Dessa båda mål har konkretiserats i form av preciseringar inom ett antal prioriterade områden. En av de preciseringar som har gjorts för funktionsmålet anger att förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.

När det gäller behovet av målsättningar för cykling och förbättrade möjligheter till uppföljning inom området vill utskottet peka på det uppdrag som Trafikanalys fick i maj 2017 att utveckla och föreslå en enhetlig metod för systematiska mätningar av cykeltrafik på lokal och regional nivå samt att analysera möjliga åtgärder för att främja att kommuner och regioner ska välja att börja mäta cyklingen på det sätt som föreslås. I uppdraget ingick även att föreslå möjliga nationella mål för ökad cykling, att diskutera fördelar och nackdelar med att anta sådana mål samt att redogöra för vilka konsekvenserna skulle bli om de mätmetoder, främjandeåtgärder och mål som Trafikanalys rekommenderar fastställs. Trafikanalys presenterade i januari 2018 rapporten *Cykeltrafik – mätmetoder och nationella mål* (rapport 2018:1). I rapporten pekar Trafikanalys 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 anknyter till alla de nationella mål som cykling har potential att bidra till. Trafikanalys framhåller att en ökad cykling inte är ett mål i sin egen rätt utan ett instrument eller medel för att nå andra mål där det i utformningen av politik och åtgärder för att uppnå en ökad cykling alltid måste vara de verkliga, i sig eftersträvansvärda, målen som ställs i fokus. Trafikanalys menar att den dagliga cyklingen i tätorter är den cykling som har störst potential att bidra till många andra mål och att det därför är där ett etappmål för ökad cykling ska fastställas. Mot denna bakgrund föreslår Trafikanalys ett möjligt nationellt mål om ökad cykling som framhåller att den ökade cyklingen ska bidra till andra målsättningar, och att detta mål kompletteras med ett särskilt etappmål som gäller ökad cykling i tätorter. Trafikanalys rapport bereds för närvarande inom Regeringskansliet, och utskottet ser med stort intresse fram emot resultatet av detta.

Utskottet påminner även i sammanhanget om att regeringen den 12 april 2018 gav Trafikanalys i uppdrag att följa upp etappmålet inom

miljömålssystemet om ökad gång-, cykel- och kollektivtrafik som regeringen beslutat om. Målet innebär att andelen persontransporter med gång-, cykel- och kollektivtrafik i Sverige ska vara minst 25 procent 2025, uttryckt i personkilometer, i riktning mot att på sikt fördubbla andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik. I uppdraget ingår även att ta fram en plan för den metodutveckling som krävs för att uppföljningen av gång-, cykel- och kollektivtrafik ska ha en kvalitet som är tillräckligt bra för att mål för gång-, cykel- och kollektivtrafik ska kunna följas upp över tid. VTI ska bistå Trafikanalys i arbetet. Enligt uppdraget ska Trafikanalys redovisa den del av uppdraget som rör planen och de indikativa målnivåerna till Näringsdepartementet senast den 15 april 2019.

### *Förslaget om ett nationellt cykelkansli*

När det gäller förslaget om att inrätta ett nationellt cykelkansli vill utskottet inledningsvis åter betona vikten av att främja möjligheterna till ökad och säker cykling i hela landet och välkomnar därför att regeringen som en del i detta har gett VTI i uppdrag att leda ett kunskapscentrum för cykel under perioden 2018–2021. Utskottet konstaterar att VTI kommer att fungera som administrativ värd och leda arbetet med ett nationellt kunskapscentrum för att samla forskning och utbildning inom cykling. Cykelcentrum invigdes i mars 2018, och satsningen för detta uppgår till 5 miljoner kronor per år under perioden 2018–2021. Utskottet ser med stort intresse på det arbete som har inletts samt de avrapporteringar om uppdraget som VTI ska göra till Näringsdepartementet senast den 31 oktober varje år.

Utskottet vill här även påminna om att regeringens tidigare cykelsatsningar på 25 miljoner kronor 2016 och 75 miljoner kronor 2017 har möjliggjort att regeringen i direkt anslutning till den nationella cykelstrategin tagit beslut om totalt sju regeringsuppdrag samt ett bidrag till SKL. Samtliga dessa uppdrag har redovisats till regeringen.

Utskottet vill i detta sammanhang också framhålla de insatser som genomförs av Nationella cykelrådet. Nationella cykelrådet fungerar som ett samverkansforum för det nationella arbetet för en ökad och säker cykling och leds av Trafikverket, men även Boverket, Cykelfrämjandet, Naturvårdsverket, Svensk Cykling, SKL, Transportstyrelsen, Region Sörmland, Linköpings kommun och VTI ingår. Sedan våren 2014 tar det nationella cykelrådet fram nationella cykelbokslut. Syftet med de nationella cykelboksluten är att följa upp och redovisa cyklandet utveckling i Sverige kopplat till de transportpolitiska målen.

### *Sammanfattande ställningstagande*

Utskottet konstaterar sammanfattningsvis att regeringen har presenterat en nationell cykelstrategi vars inriktning är ökad och säker cykling. Utskottet har tidigare uppmärksammat att det vore välkommet med en ytterligare precisering av målen och understrukit vikten av mål och uppföljning för ökad

och säker cykling. Enligt utskottets uppfattning är det därför mycket positivt att Trafikanalys har genomfört ett uppdrag med fokus på detta och att detta nu bereds inom Regeringskansliet. Utskottet ser fram emot att få ta del av resultatet av detta arbete. Utskottet påminner också om att Nationella cykelrådet fungerar som ett brett sammansatt samverkansforum för organisationer och myndigheter som verkar för ökad cykling och välkomnar samtidigt det tillskott för att öka kunskaperna inom området som inrättandet av Cykelcentrum vid VTI innebär. Mot bakgrund av vad som här anförs finner utskottet inte att det för närvarande finns anledning att ta något ytterligare initiativ och avstyrker därmed motionerna 2018/19:1483 (C) yrkande 1, 2018/19:2337 (MP) yrkande 1, 2018/19:2901 (M) yrkande 48 och 2018/19:2916 (KD) yrkande 1.

## Infrastruktur för ökad cykling

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om olika åtgärder i transportinfrastrukturen. Utskottet hänvisar bl.a. till den nationella planen för transportinfrastrukturen 2018–2029 som regeringen beslutade om i maj 2018. Utskottet framhåller samtidigt att det är viktigt att infrastrukturen för cykling utformas på ett sådant sätt att resvägarna och därmed restiderna med cykel så långt som möjligt upplevs som ett fullgott alternativ till andra transporter som har en större miljöpåverkan och att fler därför väljer att använda cykeln som transportmedel.

Jämför reservation 2 (M), 3 (SD), 4 (C), 5 (V), 6 (KD) och 7 (L).

## Bakgrund

### *Planeringsprocessen för transportinfrastruktur*

Beslut om vilka transportinfrastrukturåtgärder staten ska vidta fattas genom en s.k. ekonomisk planeringsprocess. Från och med planeringsperioden 2014–2025 tillämpas den modell för ekonomisk planering av transportinfrastruktur som presenterades i propositionen Planeringssystem för transportinfrastruktur (prop. 2011/12:118, bet. 2011/12:TU13, rskr. 2011/12:257).

Modellen omfattar inriktningsplanering, långsiktig åtgärdsplanering och planering av genomförande av åtgärder på kort och medellång sikt.

Enligt modellen bör infrastrukturplaneringens långsiktiga inriktning omprövas ungefär en gång per mandatperiod. Inriktningsplaneringen avslutas med att riksdagen beslutar om en ekonomisk ram och inriktningen inför en kommande planeringsperiod på minst tio år. Som grund för riksdagens inriktningsbeslut presenterar regeringen en infrastrukturproposition, som i sin tur baseras på underlag från bl.a. Trafikverket.

Utifrån de förutsättningar som riksdagens inriktningsbeslut ger görs en långsiktig åtgärdsplanering. Den utmynnar i att regeringen fastställer en nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet samt ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för den aktuella perioden. Som underlag för beslutet utarbetas ett förslag till en nationell plan av Trafikverket och förslag till länsplaner av respektive länsplaneupprättare, dvs. ett regionalt samverkansorgan, ett självstyrelseorgan eller länsstyrelsen.

Vilka åtgärder i den nationella planen som ska få genomföras beslutas årligen. Baserat på förslag från Trafikverket fattar regeringen ett beslut om vilka åtgärder som får byggstartas de närmast följande tre åren (år 1–3) och ett beslut om vilka åtgärder som bör förberedas för byggstart de därpå följande tre åren (år 4–6).

Vid sidan av den ekonomiska planeringen finns en process för fysisk planering av allmänna vägar och järnvägar där frågor om lokalisering, utformning och miljöpåverkan hanteras. Om det finns nödvändiga avgöranden enligt tillämpliga regelverk kan Trafikverket fatta beslut om byggstart för de åtgärder som ingår i regeringens beslut för år 1–3.

#### *Ansvarsfördelning för planering, drift och underhåll av cykelinfrastruktur*

Trafikverket ansvarar för planeringen av det statliga vägnätet, och där ingår infrastruktur för cykel. Trafikverket tar även fram standarder för att skapa förutsättningar för en bra cykelinfrastruktur på det vägnät där myndigheten inte är väghållare. Trafikverket ansvarar för utvecklingen av det statliga nationella vägnätet, som består av ca 800 mil väg, medan de regionala planupprättarna ansvarar för planeringen av cykelvägar längs det övriga statliga vägnätet, vilket består av ca 9 000 mil väg. Trafikverket ansvarar för drift och underhåll och för att åtgärder som är beslutade i den nationella planen och länsplanerna blir genomförda. Kommunerna ansvarar för åtgärder längs kommunala vägar och gator.

#### *Den nationella planen för transportsystemet 2018–2029*

Trafikverket remitterade den 31 augusti 2017 ett förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029 till ett antal remissinstanser som gavs möjlighet att senast den 30 november 2017 lämna synpunkter på förslaget till Näringsdepartementet.

I förslaget till nationell plan för transportsystemet 2018–2029 pekar Trafikverket på att säkerheten för cyklister är oacceptabelt låg och riskerar att försämrats. Den största andelen allvarligt skadade i trafikolyckor är cyklister, och denna grupp har inte minskat de senaste åren. Tvärtom visar analyser att om cykeltrafiken ökar kommer det att leda till ett ökat antal omkomna och allvarligt skadade cyklister, om inte motåtgärder sätts in. Trafikverket konstaterar vidare att bristerna i cyklisters säkerhet i hög grad är kopplade till brister

i infrastrukturens utformning och skötsel, samtidigt som det även finns säkerhetsbrister i cykeln som fordon, beteenden och användning av cykelhjälm.

Trafikverket pekar på att prioriteringar inom ramen för den nationella planen tillsammans med länsplanerna har stor påverkan på möjligheten till säker cykling längs statlig infrastruktur, genom bl.a. investeringsåtgärder och underhållsåtgärder. Den nationella planen kan enligt Trafikverket dessutom bidra med statlig medfinansiering till åtgärder på det kommunala vägnätet genom stadsmiljöavtal. Mycket av cyklandet sker utanför det statliga vägnätet, vilket enligt Trafikverket innebär att samordning med andra aktörers, främst kommunernas, insatser är av stor betydelse.

I förslaget till nationell plan för perioden föreslår Trafikverket att ca 1,5 miljarder kronor satsas på cykelvägar längs nationella vägar inom ramen för trimnings- och miljöåtgärder, framför allt cykelvägar som förbättrar möjligheten till arbetspendling i större tätortsregioner. Vidare framhålls att cykling många gånger är kombinerat med en kollektivtrafikresa, och förslaget innehåller därför också åtgärder som förbättrar möjligheterna att parkera cyklar vid viktiga bytespunkter, framför allt vid busshållplatser längs infartsleder till större tätorter.

I den nationella planen ingår vidare satsningar på trafiksäkerhetshöjande åtgärder som gång- och cykelpassager och portar. Målsättningen är att vidta åtgärder där potentialen för en ökad och säker cykling är störst. Det innebär satsningar i första hand inom eller mellan ett fyrtiotal större tätorter som skapar sammanhängande säkra stråk främst för pendling till arbete och studier. Planförslaget innehåller också investeringar som innehåller cykelåtgärder.

Under planperioden föreslås även en satsning på förbättrat underhåll av cykelvägar längs nationella och regionala vägnät som används frekvent året om. I förslaget till nationell plan framhålls att behovet av förbättringar främst gäller vintertid eftersom tillgängligheten behöver förbättras året om.

I förslaget till nationell plan redogörs för vad planförslaget försöker lösa med utgångspunkt från konstaterade tillstånd och brister i förhållande till de transportpolitiska målen. I en samlad måluppfyllelsebedömning konstateras att en av de allvarligaste bristerna när det gäller funktionsmålet är ett stort behov av mer sammanhängande cykelvägnät med god underhållsstandard. Samtidigt konstateras att prioriteringar i den nationella planen har måttlig till stor påverkan, beroende på hur åtgärderna genomförs i samverkan med andra aktörers åtgärder då den största delen cykelvägar ligger på regional och kommunal infrastruktur.

Regeringen fattade den 31 maj 2018 beslut om en nationell plan för transportinfrastrukturen 2018–2029 (Fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029, beslut om byggstarter 2018–2020, beslut om förberedelse för byggstarter 2021–2023 samt fastställelse av definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2018–2029). En skrivelse till riksdagen med anledning av den fastställda planen beslutades av

regeringen den 14 juni 2018 (skr. 2017/18:278). Skrivelsen kommer att behandlas av utskottet senare under riksmötet.

## Motionerna

Ola Johansson och Peter Helander (båda C) påtalar i motion 2018/19:1483 yrkande 4 behovet av infrastruktur. Enligt motionärerna saknas det infrastruktur för att ta till vara den potential som finns i att fler väljer cykeln som transportmedel. Motionärerna efterfrågar vidare en nationell cykelplan som utgår från att det byggs cykelbanor längs med det nationella vägnätet (yrkande 5). Motionärerna menar att en nationell cykelplan ska finnas som utgår från att det alltid byggs en cykelbana längs med det nationella vägnätet och inte som i dag att det finns möjlighet till cykling i väggen. Vidare föreslår motionärerna att planen också bör hantera de saknade länkar som uppstått i och med anläggandet av de s.k. två-plus-ett-vägarna med vajer (yrkande 6). Enligt motionärerna omöjliggör dessa vägar en säker cykeltrafik längs många sträckningar där alternativa cykelvägar saknas. Motionärerna efterfrågar i samma motion även väl belysta cykelbanor och andra trygghetsskapande åtgärder som underlättar cykling året runt (yrkande 9). Motionärerna understryker att bra cykelbanor är både tillräckligt breda för att möjliggöra omkörning och väl belysta så att hinder och korsningar syns väl. Säkra cykelbanor innebär enligt motionärerna också att de är väl underhållna, utan sprickor, hål, kanter eller utstickande vegetation.

Jan Björklund m.fl. (L) pekar i partimotion 2018/19:2059 yrkande 7 i denna del på behovet av fler sammanhängande regionala cykelstråk för att göra det lättare att cykla längre sträckor. Motionärerna betonar att cykling är bra för både miljön och folkhälsan samtidigt som trängseln minskar. Samtidigt är det enligt motionärerna ett problem för många cyklister att det finns alltför många ogenomtänkta trafikmiljöer som inte främjar cyklingen och inte heller någon sammanhållen planering.

Jan Björklund m.fl. (L) efterfrågar i partimotion 2018/19:2255 yrkande 10 underlättad cykelpendling. Motionärerna framhåller att det är bra för såväl klimatet som folkhälsan att fler cyklar i stället för att ta bilen till jobbet. Cykelpendling underlättas genom bättre cykelinfrastruktur, och motionärerna anser att detta måste främjas.

Emma Berginger (MP) framhåller i motion 2018/19:2337 yrkande 6 behovet av att särskilt följa upp länsplaneupprättarnas investeringar i cykelvägnätet. Genom att skapa sig en tydligare bild av hur cykelvägnätet utvecklas kan åtgärder och resurser enligt motionären planeras på ett bättre sätt från nationell nivå.

Rickard Nordin (C) anför i motion 2018/19:2554 yrkande 1 att hänsyn bör tas till samtliga trafikslag vid vägbyggnationer. Enligt motionären är det viktigt att ha fler än bara bilister i åtanke när vägar underhålls och förbättras.

Lorentz Tovatt (MP) anför i motion 2018/19:2730 yrkande 1 att regeringen bör återkomma med ett förslag om att i relevanta situationer garantera att

cykelväg byggs vid anläggande av två-plus-ett-vägar. Motionären pekar på att stora delar av Sveriges vägar på landsbygden har byggts om till två-plus-ett-vägar med mittseparering och att det oftast har lett till att vägrenen försvunnit. Enligt motionären är det ett underbetyg att det nu vid en tredjedel av dessa vägar helt saknas möjlighet att gå eller cykla längs vägen.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) påtalar i kommittémotion 2018/19:2734 yrkande 56 behovet av cykelfrämjande åtgärder. Motionärerna pekar på att kommunerna bär ett stort ansvar för att vidta åtgärder för att underlätta cykeltrafik. Enligt motionärerna är det viktigt att kommuner samarbetar för att hitta gemensamma lösningar på cykelstråk och cykelvägar och att cykeln prioriteras högre i stadsplanering och infrastrukturinvesteringar.

Lorentz Tovatt m.fl. (MP) framför i motion 2018/19:2756 att antalet kombinerade gång- och cykelbanor bör minska och att separeringen mellan gång och cykel bör öka (yrkande 6). Motionärerna vill vidare att regeringen återkommer med förslag på hur kommuner kan stödjas för att successivt avveckla kombinerade gång- och cykelbanor till förmån för renodlade eller tydligt separerade gång- och cykelvägar (yrkande 7). Motionärerna anser att eftersom cyklister och gångtrafikanter i grunden är mycket olika typer av trafikantgrupper bör de i större utsträckning separeras från varandra. Motionärerna påtalar att i de tätorter där cyklandet ökar har även antalet kollisioner mellan gående och cyklister ökat. Motionärerna menar att en viktig orsak till detta är att fotgängare och cyklister rör sig i olika hastigheter. Den separation som hittills gjorts mellan cyklister och gångtrafikanter är enligt motionärerna i många delar otillräcklig eller har inte fått fullt genomslag.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) framför i kommittémotion 2018/19:2901 att cykling bör uppmuntras genom att sammanhängande cykelstråk och snabbcykelvägar prioriteras (yrkande 49). Motionärerna pekar på att cykling har en positiv inverkan på hälsan samt minskar trängsel och utsläpp av växthusgaser. Motionärerna anser att det är viktigt att få fler att välja cykeln och att det finns flera förbättringar att göra för cyklister. Motionärerna framför vidare att de vill främja användningen av elcyklar genom att anpassa utformningen av infrastrukturen (yrkande 50 i denna del). Motionärerna anser att en ökad användning av elcykel som transportmedel med största sannolikhet skulle innebära att fler väljer cykeln framför bilen på längre pendlingsavstånd än i dag.

Jakob Forssmed (KD) efterfrågar i motion 2018/19:2916 yrkande 2 ett skärpt uppdrag för Trafikverket att arbeta för en ökad cykelandel och ökad cykling. Motionären anser att den nationella infrastrukturbudgeten bör fördelas om så att cykeltrafiken ges en större del av kakan. Motionären anför att behovet av framkomliga regionala cykelvägar är stort liksom av drift och underhåll av dem vintertid. Det bör enligt motionären prövas om ett större regionalt ansvar behövs för sammanhängande drift av regionala pendlingsstråk. I motionen efterfrågar motionären vidare en ändring i väglagen så att det blir möjligt för Trafikverket att anlägga friliggande cykelvägar utan krav på



anslutande bilväg (yrkande 7). Enligt motionären behövs detta för att skapa bättre förutsättningar för rena cykelvägar som underlättar cykling.

## Utskottets ställningstagande

### *Satsningar på cykelinfrastruktur och sammanhängande cykelvägnät*

Utskottet vill inledningsvis framhålla att det är viktigt att infrastrukturen för cykling utformas både trafiksäkert och på ett sådant sätt att resvägarna och därmed restiderna med cykel så långt som möjligt upplevs som ett fullgott alternativ till andra transporter som har en större miljöpåverkan och att fler därför väljer att använda cykeln som transportmedel.

Våren 2015 riktade riksdagen ett tillkännagivande till regeringen om att den bör ta fram en nationell cykelstrategi som beaktar vad utskottet anför 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 regeringen våren 2017 en nationell cykelstrategi där fem insatsområden pekats ut för det fortsatta arbetet. För det insatsområde som avser att främja en mer funktionell och användarvänlig infrastruktur anger regeringen bl.a. att cykeln ska vara ett attraktivt transportsätt och att det är viktigt att cykelvägnätet hänger samman både lokalt och regionalt samt är kopplat till olika målpunkter i samhället. Ett sammanhängande och välskyltat cykelvägnät med så enhetlig standard som möjligt framhålls som en viktig faktor. Vidare anges att cykelnätet behöver utformas så att det blir både attraktivt och trafiksäkert med god framkomlighet och att det ska vara tillgängligt och lätt att använda för olika grupper av medborgare. Utskottet välkomnar den inriktning som regeringen ger uttryck för i den nationella cykelstrategin och anser att den är ett viktigt verktyg i det fortsatta utvecklingsarbetet för ökad och säker cykling.

Regeringen beslutade i maj 2018 om en nationell plan för transportinfrastrukturen 2018–2029. Regeringen har därefter överlämnat skrivelsen Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029 (skr. 2017/18:278) som kommer att behandlas av trafikutskottet senare under riksmötet. Utskottet välkomnar att regeringen i skrivelsen framhåller att den vill främja cykling, att den nationella planen innehåller många större väginvesteringar som inkluderar åtgärder för cyklisterna och att det inom de s.k. trimnings- och miljöåtgärderna görs särskilda satsningar på cykelbanor och vägar utmed det allmänna vägnätet som förbättrar möjligheten till arbetspendling i större tätortsregioner. Utskottet konstaterar att satsningarna i den nationella planen innebär att Trafikverket kan vidta åtgärder för att möjliggöra pendling med cykel inom eller mellan ett fyrtiotal större tätorter och skapa sammanhängande stråk. Vidare finns satsningar på åtgärder för att förbättra möjligheterna för barns resor med cykel samt åtgärder för ökad trafiksäkerhet i passager och överfarter i tätorter längs det nationella stamvägnätet. Inom ramen för cykel i trimnings- och miljöåtgärder satsas ca 1,5 miljarder kronor på cykelvägar längs nationella vägar. I detta ingår även åtgärder som förbättrar möjligheterna att parkera

cyklar vid viktiga bytespunkter samt trafiksäkerhetshöjande åtgärder som gång- och cykelpassager och portar. Målsättningen är att genomföra åtgärder där potentialen för en ökad och säker cykling är störst. Potentialen för ökad och säker cykling ligger framför allt hos kommunerna, och förutom medel till investeringar i det nationella vägnätet omfattar planen statlig medfinansiering av cykelåtgärder i annan infrastruktur. Sådan medfinansiering av cykelvägar eller andra anläggningar för cykeltrafik i kommunerna möjliggörs inom ramen för stadsmiljöavtalen och storstadsförhandlingarna. När det gäller drift och underhåll är inriktningen i den nationella planen att underhållet av cykelvägar som används frekvent hela året kommer att förbättras. Behovet av förbättringar gäller främst vintertid. Det finns även en ambition att höja drifts- och underhållsstandarden på begränsade delar av cykelvägnätet för att bidra till ökad cykling. Enligt Trafikverket kommer satsningen att göras på de delar där det är samhällsekonomiskt lönsamt med en standardhöjning och i vissa fall i samband med andra satsningar på cykelvägar.

Utöver den nationella planen finns det även 21 länsplaner för regional transportinfrastruktur som upprättas av aktörer med regionalt utvecklingsansvar (länsplaneupprättare) i respektive län. Länsplaneupprättarna har i sin egenskap som ansvariga för att upprätta och fastställa planer för regional transportinfrastruktur (länsplanerna) en central roll i arbetet med transportsystemet. Därutöver ansvarar de för att ta fram samlade strategier för att skapa hållbar regional tillväxt och utveckling. Från länsplanerna kan statlig medfinansiering av kommunala åtgärder ske, t.ex. för trafiksäkerhets- och miljöåtgärder samt kommunala gång- och cykelvägar.

En ytterligare och viktig insats som utskottet vill peka på är de s.k. stadsmiljöavtalen som lanserades 2015 och som syftar till att främja hållbara stadsmiljöer genom att skapa förutsättningar för att en större andel persontransporter i städer ska ske med kollektivtrafik eller cykeltrafik. Åtgärderna ska leda till energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser och bidra till att uppfylla miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö. Stadsmiljöavtalen baseras på att staten medfinansierar investeringar i infrastrukturen och att kommunen genomför motprestationer i form av bostadsbyggande, åtgärder för fotgängare, hastighetsanpassningar, förändrade parkeringspolicier m.m. Det ekonomiska utrymmet för stadsmiljöavtalen har successivt utökats sedan starten, och för planperioden 2018–2029 finns nu totalt 12 miljarder kronor att tillgå. Utskottet noterar med tillfredsställelse de uppgifter som Trafikverket lämnat om att många av de ansökningar om medfinansiering inom stadsmiljöavtalen som myndigheten hittills har beviljat innehåller satsningar på cykelvägar och andra åtgärder kopplade till cykling. Utskottet vill att stadsmiljöavtalen utvecklas och effektiviseras för att bl.a. främja alternativ till bil i städerna. Andelen som reser med cykel ska öka. När det gäller storstadsåtgärder noterar utskottet även att det inom ramen för den s.k. Sverigeförhandlingen finns en uttalad inriktning att öka kollektivtrafiken, förbättra tillgängligheten och öka bostadsbyggandet i storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Skåne. I detta ingår även cykelåtgärder. Resultatet av de

genomförda storstadsförhandlingarna innebär för planperioden 2018–2029 att den statliga medfinansieringen kommer att ta i anspråk totalt ca 5,8 miljarder kronor av den nationella planen samt medel ur länsplanerna.

Utskottet vill avslutningsvis betona att utskottet delar den syn som regeringen framför i den nationella cykelstrategin om att det finns behov av att förbättra uppföljningen när det gäller statens medel till cykelinfrastruktur. Utskottet delar även regeringen ståndpunkt när det gäller att kraven på återrapportering bör skärpas, både på ett nationellt plan och när det gäller de satsningar som görs genom länstransportplanerna. Mot denna bakgrund avser utskottet att fortsätta att följa frågan.

### *Snabba cykelstråk*

Med snabba cykelstråk avses längre stråk som förbinder städer, större tätorter eller olika stadsdelar med varandra där olika grupper av cyklister ska kunna ta sig fram snabbt, smidigt och bekvämt året runt.

Utskottet vill framhålla vikten av förbättrad framkomlighet för ökad cykling och kan konstatera att regeringen i den nationella cykelstrategin som presenterades våren 2017 pekar på att de snabba cykelstråken ska erbjuda god tillgänglighet, säkerhet och framkomlighet och att man kan se ökade satsningar inom området, både i lokala och i regionala sammanhang. I cykelstrategin framhålls att de snabba cykelstråken ska förbättra för dem som redan cyklar i form av kortare restid och ökad trafiksäkerhet, men att de samtidigt kan få fler att börja cykla. Regeringen betonar att den vill främja fler pendlingsresor på cykel och att snabbcykelstråk är en åtgärd som kan ge positiva effekter för ökat arbetspendlande, vilket utskottet välkomnar. Enligt regeringen är de snabba cykelstråken framför allt viktiga på längre sträckor där restidsvinsterna kan vara stora, och regeringen betonar därför att det är angeläget att viktiga stråk för arbetspendling pekas ut och prioriteras i det fortsatta arbetet med regionala cykelplaner. I den nationella cykelstrategin framhålls även att cykelinfrastrukturen behöver klara en större mångfald av cyklister, t.ex. att fler och snabbare cyklister behöver samsas på ytor med fritidscyklister, motionärer, nya cykelfordon samt fotgängare. Regeringen pekar på att det därför kan finnas behov av separering på olika delar av cykelvägnätet. I de fall där separering inte är möjligt kan det enligt regeringen finnas andra lösningar.

### *Gemensamma cykel- och gångbanor*

Det är enligt utskottets mening angeläget att en god trafiksäkerhet kan vidmakthållas även mellan olika typer av oskyddade trafikanter, och det är därför viktigt att en fortsatt utveckling med sikte på att främja en ökad cykling inte får ske på bekostnad av trafiksäkerheten mellan dessa trafikantgrupper. Utskottet kan samtidigt konstatera att det gemensamma utrymmet för infrastruktur kan vara begränsat och att olika trafikantgrupper därmed tvingas dela på de ytor som finns tillgängliga och kan disponeras för trafik och

förflyttning. I dessa fall kan dock trafiksäkerheten förbättras genom olika insatser där regelförtydliganden kan vara ett av flera tillvägagångssätt. Utskottet konstaterar i sammanhanget att regeringen för att förtydliga gällande regelverk beslutat om ändringar i trafikförordningen som gäller sedan den 15 oktober 2018. Enligt de nya reglerna ska gående på väg om möjligt använda vänster sida i färdriktningen på en kombinerad gång- och cykelbana. I motiven till regeländringen anges att en generell utgångspunkt är att gång- och cykeltrafik så långt det är möjligt bör separeras i en yta för gående och en yta för cyklande för att undvika kollisioner. Utskottet anser att regelförändringen är ett steg i rätt riktning eftersom de tidigare reglerna innebar att det inte ställdes några krav på var en gående placerar sig på en gemensam gång- och cykelbana.

### *Cyclistperspektiv vid mittseparering och utbyggnader av två-plus-ett-vägar*

Utskottet har vid flera tidigare tillfällen behandlat motioner om två-plus-ett-vägar och cykling, senast hösten 2017 (bet. 2017/18:TU5). Utskottet framhöll då vikten av att alltid beakta de oskyddade trafikanternas förutsättningar och behov inför ombyggnad av väg och att detta ansvar ligger på alla infrastrukturhållare, såväl Trafikverket som kommunerna.

I Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029 framhålls att cykelinfrastrukturen har en stor påverkan på andelen cykelresor när det gäller resor till arbete, skola och affärer och att det finns stora behov av mer sammanhängande trafiksäkra vägnät, såväl inom som mellan orter. I förslaget pekar Trafikverket samtidigt på bl.a. brister i kompensation när cykeltrafik försvåras, t.ex. vid mittseparering, och att detta är ett hinder för ett ökat aktivt resande.

Utskottet välkomnar mot denna bakgrund att regeringen i fastställelsebeslutet från maj 2018 om den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen 2018–2029 fastställer att möjligheten att minska barriäreffekter och underlätta för gång- och cykeltrafikanter i samband med möttesepareringsåtgärder bör övervägas i reserelationer där det kan anses vara motiverat.

### *Trygghetsskapande belysning*

Vägbelysningens huvudsakliga funktion är att förbättra synförhållandena i trafiken under dygnets mörka timmar, vilket kan bidra till att minska risken för mörkerolyckor samt öka tryggheten, tillgängligheten och framkomligheten. En huvudprincip är att vägbelysning ska användas där man kan förvänta sig att den fyller en funktion för trafikanterna, till en rimlig kostnad.

Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) redogör på sin webbplats för ansvarsfördelningen mellan inblandade parter vad gäller vägbelysning på det statliga vägnätet mot bakgrund av att ägarförhållandena när det gäller landets belysningsanläggningar ofta är komplicerade.

När det gäller trygghet för cyklister med väl belysta cykelbanor kan utskottet konstatera att Trafikverket tillsammans med SKL i oktober 2017 presenterade rapporten Belysning där det behövs. I rapporten anges när det gäller ansvarsfördelningen att Trafikverket tillsammans med länsplaneupprättare och kommuner även i regionala forum medverkar till att upprätta och finansiera regionala transportplaner. Inom dessa regionala forum finns möjligheter för kommunerna att påverka var belysning ska byggas längs med de statliga vägarna inom respektive region. I dessa forum ska även frågan om belysning av cykelvägar hanteras och prioriteras enligt riktlinjen Belysning av cykelnät utanför tätort (TDOK 2014:0286).

### *Möjlighet till markanvändning för nationella och regionala cykelleder*

Cykelvägar kan anläggas inom ramen för väglagen om de är att betrakta som del av väganordningar. Däremot kan en cykelled inte anläggas enligt väglagen om den helt saknar samband med allmän väg.

Utskottet påminner i sammanhanget om att det i Cyklingsutredningen (SOU 2012:70) framhölls att det finns ett behov av att ytterligare bygga ut samt förbättra cykelvägnätet, både längs de statliga vägarna och inom samt mellan orter respektive kommuner. Trafikutskottet har även tidigare behandlat frågor om möjligheten att ta mark i anspråk för utbyggnad av nationella och regionala cykelleder, senast hösten 2017 (bet. 2017/18:TU5). Utskottet pekade då bl.a. på att det är viktigt att infrastrukturen för cykling utformas på ett sådant sätt att resvägarna och därmed restiderna med cykel så långt som möjligt upplevs som ett fullgott alternativ till andra transporter som har en större miljöpåverkan och att fler därför väljer att använda cykeln som transportmedel.

Mot denna bakgrund välkomnar utskottet att det i regeringens beslut från den 31 maj 2018 om fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 anges att Trafikverket ska utreda om, och i så fall hur, frågan om markåtkomst utgör ett hinder för tillkomsten av cykelvägar eller i genomförandet av regionala cykelplaner och vid behov lämna förslag till regeländringar (N2018/03462/TIF m.fl.). Vidare anges att SKL bör involveras i arbetet samt att nuvarande indelning av väghållaransvaret ska beaktas och inte förändras. Utskottet ser med stort intresse fram emot att få ta del av resultatet av Trafikverkets utredning.

### *Sammanfattande ställningstagande*

Mot bakgrund av bl.a. regeringens beslut i maj 2018 om den nationella planen för transportinfrastruktur 2018–2029 och de insatser som beskrivs ovan finner utskottet inga skäl att ta särskilda initiativ med anledning av de motionsförslag som behandlas här. Därmed avstyrks motionerna 2018/19:1483 (C) yrkandena 4–6 och 9, 2018/19:2059 (L) yrkande 7 i denna del, 2018/19:2255 (L) yrkande 10, 2018/19:2337 (MP) yrkande 6, 2018/19:2554 (C) yrkande 1, 2018/19:2730

(MP) yrkande 1, 2018/19:2734 (KD) yrkande 56, 2018/19:2756 (MP) yrkandena 6 och 7, 2018/19:2901 (M) yrkandena 49 och 50 i denna del samt 2018/19:2916 (KD) yrkandena 2 och 7.

## Underlättande av kombinerade resor med cykel

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om möjligheten att ta med sig cykeln i kollektivtrafiken. Utskottet hänvisar bl.a. till den inriktning som anges i den nationella cykelstrategin och uttalar vidare att den nuvarande ordningen, där de regionala kollektivtrafikmyndigheterna gör avvägningar om vilka krav som bör ställas på den offentligt organiserade kollektivtrafiken i länet, är en lämplig ordning.

Jämför reservation 8 (L).

### Gällande rätt

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (tågpassagerarförordningen) trädde i kraft 2009. Förordningens syfte är att stärka och skydda tågresenärers rättigheter i EU. Tågpassagerarförordningen innebär en harmonisering inom EU av rättigheter för tågresenärer vid såväl inrikes som internationella tågresor inom unionen. När det gäller frågor som rör kombinerade resor med cykel inom kollektivtrafiken har tågpassagerarförordningen betydelse för eventuell svensk reglering. I artikel 5 i förordningen anges att järnvägsföretagen ska ge resenärerna möjlighet att, mot extra betalning, ta med cyklar på tåget. Detta gäller förutsatt att det inte har någon negativ effekt på trafiktjänsten och att vagnarna tillåter det.

Enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik är det den regionala kollektivtrafikmyndigheten som ansvarar för kollektivtrafiken i länet. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna tar fram trafikförsörjningsprogram som omfattar all kollektivtrafik i respektive län. Programmen har sin utgångspunkt i de transportpolitiska målen och beaktar även andra nationella, regionala och lokala mål samt planer och program av betydelse för en hållbar utveckling och tillväxt. I samband med upprättandet av planerna förs även en dialog med bl.a. operatörer, kollektivtrafikföretag och övriga intressenter.

### Motionerna

Ola Johansson och Peter Helander (båda C) föreslår i motion 2018/19:1483 yrkande 3 att det tas fram en nationell handbok för utformning av cykel-parkering. Motionärerna pekar på att säker och väderskyddad förvaring och parkering förutsätter planering och framhåller att detta är viktigt för

människors möjlighet att välja cykeln framför andra färdmedel. Motionärerna anför vidare i yrkande 13 i samma motion att kombinationsresor bör underlättas. För längre resor innebär det ofta att cykeln inte kan göra hela jobbet utan att flera olika trafikslag behöver användas. Det ställer krav på högkvalitativa cykelparkeringar, ett heltäckande låncykelsystem eller möjlighet att ta med cykeln på tåget, bussen och tunnelbanan. Motionärerna framhåller att transportsystemet bör möjliggöra kombinationsresor med cykel samt att infartsparkeringar bör göra det möjligt att parkera bilen och fortsätta resan med cykeln. Kollektivtrafik bör enligt motionärerna medge cykeltransport, vilket gör det möjligt att cykla delar av resan. Framför allt måste det enligt motionärerna i betydligt större utsträckning än i dag reserveras platser för cyklar på tåg och bussar.

Jan Björklund m.fl. (L) anför i partimotion 2018/19:2059 yrkande 7 i denna del att det bör bli enklare att ta med cykeln i kollektivtrafiken. Motionärerna pekar på att kombinationen kollektivtrafik och cykel innebär ett verkligt alternativ till bilen. Ju fler som kan ta med cykeln på pendeltåget, desto fler kan låta bilen stå, vilket miljön tjänar på. Motionärerna konstaterar samtidigt att detta är något som avgörs i respektive landsting.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet kan inledningsvis konstatera att det i lagen om kollektivtrafik föreskrivs att det är de regionala kollektivtrafikmyndigheterna som är ansvariga för kollektivtrafiken, dvs. för utbud, kvalitet och annat som är av betydelse för kollektivtrafikresenärerna.

I uppdraget till Cyklingsutredningen (N 2010:08) ingick att analysera regler inom olika områden för att öka cyklingen och göra den säkrare. Ett av de delområden som sågs över var möjligheten att ta med cykel på tåg och bussar. I Cyklingsutredningens betänkande Ökad och säkrare cykling (SOU 2012:70) lämnades dock inga förslag när det gäller frågan om att underlätta för resenärer att ta med sig cykel i kollektivtrafiken. Däremot föreslogs att regeringen skulle ge Trafikverket i uppdrag att i samråd med Transportstyrelsen ta fram en idékatalog inom området. Enligt uppgift från Näringsdepartementet har någon sådan idékatalog ännu inte tagits fram.

Utskottet vill här peka på att i den nationella cykelstrategin som regeringen presenterade i april 2017 framhålls behovet av ett tydligt integrerat hela-resanperspektiv vid planering av ökad cykling. I cykelstrategin understryks att en resenär kan vara cyklist under en del av resan och kollektivtrafikresenär eller någon annan typ av resenär under andra delar av resan och att detta innebär att det behöver skapas goda förutsättningar för tillgänglighet samt effektiva resor och transporter där cykel ingår som ett viktigt alternativ. Vidare framhålls behovet av goda parkeringsmöjligheter för cykel vid målpunkter och att cykelnätet har god koppling till dessa.

När det gäller frågan om möjlighet att ta med sig cykeln i kollektivtrafiken och att detta behöver underlättas vill utskottet här peka på att EU-

kommissionen i september 2017 presenterade förslag till ändringar i tågpassagerarförordningen (COM(2017) 548). Ett av de framlagda förslagen rör möjligheterna att medföra cykel ombord på tåg. I skälen till den föreslagna förordningen anges att järnvägsföretag bör göra det lättare att kombinera cykel- och tågresor i så hög grad som möjligt, i synnerhet genom att tillåta transport av cyklar ombord på tågen. Det förslag till förordningsändringar som kommissionen lämnar innebär att järnvägsföretagen ska göra det möjligt för resenärerna att ta med cyklar ombord på tågen mot rimlig ersättning om de är lätthanterliga, inte har någon negativ effekt på trafiktjänsten i fråga och om vagnarna tillåter det. Vidare ska resenärerna hålla uppsikt över sina cyklar under resan och säkerställa att inga problem eller skador orsakas andra resenärer m.m. Tillståndet att ta med cyklar får vägras eller begränsas av säkerhetsskäl eller operativa skäl så länge resenärerna informeras om villkoren.

Trafikutskottet kan i sammanhanget konstatera att Europaparlamentets utskott för transporter och turism (TRAN) justerade det betänkande i vilket de behandlar kommissionens förslag i oktober 2018. Av detta framgår att parlamentet föreslår att rätten att ta med en cykel på tåget ska förstärkas ytterligare gentemot kommissionens förslag så att resenärerna ska ha rätt att ta cyklar ombord på tåget, inbegripet på höghastighetståg, fjärrtåg, gränsöverskridande tåg och lokala tåg samt att alla nya eller upprustade passagerartåg ska vara utrustade med en tydligt angiven plats för transport av minst åtta monterade cyklar. Vidare ska järnvägsföretag, biljettutfärdare, researrangörer och, i förekommande fall, stationsförvaltare informera resenärerna, senast när de köper biljetten, om villkoren för transport av cyklar på alla tåg i enlighet med förordning (EU) nr 454/2011. Kommissionens förslag behandlas för närvarande vidare inom EU-institutionerna.

Mot bakgrund av att utskottet anser att det är lämpligt att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna gör avvägningar av vilka krav som bör ställas på den offentligt organiserade kollektivtrafiken i länet och inte minst den inriktning som regeringen ger uttryck för i den nationella cykelstrategin finner utskottet inte anledning att för närvarande ta något initiativ i frågan om kombinerade resor med cykel. Därmed avstyrks motionerna 2018/19:1483 (C) yrkandena 3 och 13 samt 2018/19:2059 (L) yrkande 7 i denna del.



## Utbildning och insatser för ökad cykling bland barn och vuxna

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om utbildning och andra främjande insatser för ökad cykling bland barn och vuxna. Utskottet hänvisar bl.a. till olika utredningsinsatser och att det finns särskilt riktade insatser för ändamålet.

Jämför reservation 9 (SD) och 10 (KD).

### Motionerna

Johan Andersson m.fl. (S) anför i motion 2018/19:1318 att det behöver övervägas hur samhället kan ta ett utökat ansvar för att barn lär sig cykla och får kunskap om trafiksäkerhet. Motionärerna anser att cykling är en utmärkt vardagsmotion även för barn och att detta även främjar folkhälsan. Motionärerna konstaterar samtidigt att det i dag är många barn som lär sig cykla sent eller inte alls. Motionärerna pekar på att det pågår projekt med trafiksäkerhet och för att lära barn och vuxna att cykla i vissa kommuner. Eftersom många föräldrar inte kan cykla och därmed har svårare att lära sina barn detsamma borde det enligt motionärerna vara ett samhälleligt ansvar att främja barns cykling samt att utbilda barn i trafiksäkerhet.

Ola Johansson och Peter Helander (båda C) föreslår i motion 2018/19:1483 yrkande 10 en nationell satsning på barns resor och behov av fysisk aktivitet samt en nationell satsning på att lära vuxna cykla. Motionärerna pekar på att barns cykelresor har sjunkit dramatiskt sedan 1980-talet och att många nyanlända flyktingar som kommer till Sverige inte har lärt sig cykla i sina hemländer. Enligt motionärerna finns det därför ett stort behov av utbildning vad gäller både att lära sig cykla och lagar och regler. Motionärerna anser att svenska skolor behöver stöd för att få in cykling på schemat, men även för att få bukt med att allt fler föräldrar väljer att skjutsa sina barn.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) anför i kommittémotion 2018/19:2734 yrkande 58 att cykling bland ungdomar och nya svenskar bör främjas. Motionärerna anser att det behöver genomföras satsningar via ideella organisationer med informationsspridning på olika språk och på andra sätt för att aktivt verka för ökad cykling bland personer som inte är vana vid att cykla. Enligt motionärerna behöver många informeras och lära sig att cykla i stället för att åka bil korta sträckor.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet har även tidigare behandlat motionsyrkanden om att främja cyklande bland barn och ungdomar samt vuxna, senast hösten 2017 (bet. 2017/18:TU5).

Utskottet vill nu liksom tidigare framhålla att cykling är utmärkt vardagsmotion för både barn och vuxna och att det är angeläget att samhället genom olika insatser verkar för och på olika sätt främjar att alla barn ges möjlighet att lära sig cykla och få kunskap i trafiksäkerhet.

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) fick i december 2016 i uppdrag av regeringen att ta fram en kunskapssammanställning om varför barns och ungas cyklande minskar samt att lämna förslag till insatser inom olika områden med inriktning mot att stötta olika berörda aktörer som kan främja ett ökat och säkert cyklande bland barn och unga. Uppdraget redovisades i en rapport till Näringsdepartementet i december 2017 (VTI rapport 958). Enligt rapporten har andelen personer som cyklar minskat medan den cyklade sträckan inte har förändrats. Enligt VTI har framför allt barns och ungas fritidscyklade minskat, men även cyklandet till skolan. Enligt rapporten har cykelresorna delvis ersatts av bilresor men framför allt av ett ökat gående och resande med kollektivtrafik. Cyklingen har minskat mest bland de äldre barnen. I rapporten konstateras att det finns ett stort engagemang och kompetens kring barns och ungas cykling bland olika aktörer men att det samtidigt finns ett stort behov av ökad samordning och att de initiativ och åtgärder som vidtas behöver utvärderas systematiskt.

I den nationella cykelstrategi som regeringen presenterade våren 2017 handlar ett av de fem fokusområden som pekas ut om att öka fokus på grupper av cyklister. Enligt regeringen vill den skapa bättre förutsättningar för asylsökande, nyanlända och andra utrikes födda att cykla. Regeringen anger i strategin att den bedömer att olika grupper av utrikes födda, såsom bl.a. nyanlända, kan ha behov av att både lära sig att cykla och att få ökade kunskaper i trafikregler och beteenden i olika trafiksituationer. Mot bakgrund av att Sverige har höga ambitioner i trafiksäkerhetsarbetet och ambitioner om en ökad cykling uttalar regeringen att detta måste följas av åtgärder för att också göra cyklingen säker. Ökade förutsättningar för cykling kan enligt regeringen även skapa ökade möjligheter för asylsökande på asylboenden utanför tätorter att nå olika samhällstjänster. Regeringen anser att det fortsatta arbetet bör ha fokus på att vidareutveckla utbildnings- och informationsunderlag samt att genomföra utbildningsinsatser som kan användas för att främja ökad och säker cykling bland nyanlända och andra grupper av utrikes födda.

Utskottet vill i sammanhanget även påminna om det uppdrag som Trafikverket fick av regeringen i juni 2017 att ta fram ett målgruppsanpassat informations- och utbildningsmaterial för ökad och säker cykling. Trafikverket redovisade i januari 2018 regeringsuppdraget i en rapport (N2017/04203/TS). Målgrupperna för materialet är i första hand barn och unga samt nyanlända och andra grupper av utrikes födda. I rapporten redovisas fakta om målgrupperna, vad forskningen visar för effekter av beteendepåverkande insatser samt exempel på befintligt material och insatser. I rapporten konstateras bl.a. att det redan i dag finns åtskilligt med material och exempel på insatser som kan fungera som lärande exempel och inspirationskällor, t.ex.

cykelkurser för nyanlända och instruktioner för handledare av dessa. Samtidigt uppmärksammas att det saknas utvärderingar av insatser som kan visa på vilken eller vilka åtgärder som ger störst effekt. Vidare framkommer att det inte heller finns någon tydligt utpekad samlingsplats eller kunskapsbanker för lärande exempel, beskrivningar av olika angreppssätt eller material. Enligt Trafikverkets bedömning bör material och arbetssätt kvalitetssäkras så att aspekter på såväl trafiksäkerheten som tillgänglighet, miljö, hälsa och genus beaktas och hanteras på ett fullgott sätt. Trafikverket drar även slutsatsen att det finns en brist på kunskap om förutsättningar för att cykla avseende nyanlända och andra grupper av utrikes födda.

Utskottet vill vidare också påminna om att regeringen 2017 gav Trafikverket i uppdrag att fördela 9 miljoner kronor till ideella organisationer för informations- och utbildningsinsatser som främjar ökad och säker cykling. De målgrupper som prioriterats för utbildnings- och informationsinsatser inom ökad och säker cykling är barn och unga, nyanlända och andra grupper av utrikesfödda. Trafikverket har beviljat projektmedel till följande organisationer: Cykelfrämjandet, Friluftsförbundet, Föreningen Resurscentrum för kvinnor i Malmö, MHF Stockholm och NTF. Till detta kommer även Cykelcentrum vid VTI som invigdes i mars 2018 och har en viktig roll i arbetet med att öka det tvärvetenskapliga samarbetet och knyta forskningen närmare de problem som kommuner och andra aktörer har i sin strävan att göra det enklare och säkrare att cykla.

Mot bakgrund av bl.a. de insatser som redovisats ovan finner utskottet inte anledning att för närvarande ta något ytterligare initiativ i frågan och avstyrker därmed motionerna 2018/19:1318 (S), 2018/19:1483 (C) yrkande 10 och 2018/19:2734 (KD) yrkande 58.

## Trafiksäkerhet och trafikregler för cykling

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om ändrade cykelregler. Utskottet hänvisar bl.a. till den nationella cykelstrategin för ökad och säker cykling och de regelöversyner och regeländringar som har gjorts när det gäller cykling.

Jämför reservation 11 (M), 12 (SD), 13 (C) och 14 (KD).

### Bakgrund

#### *Olycksfallsutvecklingen för cyklister*

Enligt officiell statistik om vägtrafikskador omkom totalt 253 personer i vägtrafiken under 2017, vilket kan jämföras med 270 omkomna under 2016. Av de 253 som omkom under 2017 var 26 cyklister, vilket kan jämföras med 22 under 2016. Av de 26 cyklister som omkom under 2017 var 23 män och

3 kvinnor. Hälften av de omkomna cyklisterna dog i kollision med motorfordon medan hälften omkom i cykelsingelolyckor. Två av de omkomna cyklisterna var barn under 18 år.

Antalet omkomna cyklister under de senaste tio åren (2008–2017) visar stora variationer mellan åren. Under perioden har antalet dödade cyklister varit som lägst 14 (2013) och som högst 33 (2014). Om man jämför antalet omkomna cyklister under femårsperioderna 2008–2012 respektive 2013–2017 har det skett en minskning med 7 procent, att jämföra med en generell minskning av det totala antalet omkomna i vägtrafiken med 19 procent.

Enligt statistik från sjukvårdens rapportering till Strada uppgick antalet allvarligt skadade cyklister till 409 under 2017 medan antalet måttligt skadade cyklister uppgick till 3 444. Cykelsingelolyckor är den allra vanligaste olyckstypen och står för 74 procent av de allvarligt skadade och 83 procent av de måttligt skadade. Av de allvarligt skadade var 25 barn under 18 år, och bland de måttligt skadade var 738 barn under 18 år.

VTI har i en rapport som publicerades i april 2017 om omkomna cyklister i Sverige 2005–2015 analyserat omständigheter och skador vid olyckor och lämnat förslag på förbättringar av säkerheten. I rapporten konstateras att cykling är en del av det hållbara transportsystemet, och det finns planer för att utöka denna grupp i transportsystemet i Sverige, Europa och globalt. Förbättringar av säkerheten för denna trafikantgrupp är därför av stor betydelse. Syftet med studien har varit att identifiera mönster bland dödligt skadade cyklister i Sverige, för att kunna föreslå allmänna säkerhetsförbättringar eller förbättringar som riktar sig till särskilda grupper av cyklister eller särskilda trafikförhållanden. I studien har sammanlagt 271 dödsfall identifierats och analyserats, och majoriteten av olyckorna inträffade under perioden vår–höst. Två tredjedelar av de undersökta dödsfallen var män, och i åldrarna över 40 år var det dubbelt så många män som kvinnor bland dödsfallen. I studien framkommer bl.a. att den största gruppen av dödsfall konstaterades vara av olyckstypen Motorfordon med platstypen Korsning i tätbebyggt område, följt av platstypen Länk i ej tätbebyggt område. Bland dödsfallen hade 82 procent fått minst en dödlig eller allvarlig skullskada oavsett olyckstyp. Hjälm användningen bland dödsfallen var låg: 17 procent jämfört med 38 procent för hela befolkningen. Förekomst av alkohol visade sig vara dubbelt så stor bland manliga dödsfall som bland kvinnliga, och hälften av de män som förolyckats under kvälls- och nattetid var påverkade av alkohol jämfört med 10 procent under dagtid. Bland bidragande olycksfaktorer, oavsett olyckstyp, var alkohol och mörker de vanligaste. I hälften av motorfordonsolyckorna vid korsningar var tveksamhet i fråga om väjningsplikt den vanligast förekommande bidragande olycksfaktorn. För singelolyckor var hög hastighet och oväntat stopp vanliga faktorer; inverkan av underlaget inrapporterades i enstaka fall. Baserat på resultaten i denna studie är det aktuellt att förbättra följande områden för att öka säkerheten enligt rapporten: synlighet både natt och dag, samspel mellan trafikanter, infrastruktur, fordonsförbättringar samt användning av cykelhjälm.

Den officiella vägtrafikskadestatistiken för 2018 kommer att presenteras av Trafikanalys den 24 april 2019.

### *Trafikregler*

Sverige har, liksom de flesta länder i Europa, ratificerat FN:s konvention om vägtrafik, given i Wien den 8 november 1968. Genom ratifikationen har Sverige 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, given i Wien den 8 november 1968, och genomfört den i bestämmelser i vägmärkesförordningen (2007:90) och föreskrifter till den.

Trafikförordningen innehåller bestämmelser som i olika utsträckning rör cyklande och förhållandet till andra trafikantgrupper eller olika trafikområden. Dessa återfinns under följande rubriker:

- Allmänna bestämmelser (1 kap.)
- Bestämmelser för alla trafikanter (2 kap.)
- Bestämmelser för trafik med fordon (3 kap.)
- Bestämmelser för trafik med cykel och moped (6 kap.)
- Bestämmelser för gående på väg (7 kap.)
- Bestämmelser för trafik på gågata och i gångfartsområde (8 kap.)
- Lokala trafikföreskrifter m.m. (10 kap.)
- Ansvarsbestämmelser (14 kap.).

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

Något förenklat kan det sägas att det finns två typer av trafikregler. Den ena typen är regler som exakt anger hur man ska bete sig, t.ex. att man ska stanna för rött ljus, medan den andra typen anger beteenden i olika situationer, t.ex. att man får byta körfält endast om man kan göra det utan att hindra andra vägtrafikanter. När det gäller den första typen av regler kan man enkelt mäta beteendet och därmed avgöra om någon bryter mot bestämmelserna, medan man vid den andra typen får göra en bedömning i det enskilda fallet.

### *Aktuell forskning inom området hjulburna oskyddade trafikanter*

VTI genomförde inom ramen för Länsförsäkringsbolagens forskningsfonds satsning på en stark forskningsmiljö inom området hjulburna oskyddade trafikanter ett antal projekt under perioden 2015–2017. Forskningsprogrammet syftar till att öka kunskapen om hjulburna oskyddade trafikanter och deras speciella förutsättningar i trafikmiljön. I detta har även ingått att ta fram en modell för säker transport av hjulburna oskyddade trafikanter som ska fokusera på vilka säkerhetshöjande åtgärder som ska sättas in i olika skeden för att reducera antalet omkomna och skadade så mycket som möjligt.

Resultaten från det treåriga forskningsprogrammet En stark forskningsmiljö inom området hjulburna oskyddade trafikanter sammanfattas i rapporten En modell för säker cykling. Inom ramen för forskningsprogrammet har följande åtta projekt genomförts vid VTI:

- *Krocktester av cyklar:* Projektet syftar till att öka kunskapen om vilken betydelse sitthöjd och körställning har för skadeutfallet vid en singelolycka med cykel.
- *Däcktester:* Projektets syfte var att bidra till en ökad förståelse för i vilka situationer en cyklist förlorar väggreppet och hur åtgärder kan anpassas för att förhindra att en cyklist kör omkull.
- *Säker användning av extrautrustning – trafikanters uppmärksamhet och behov:* Liksom andra trafikanter håller många cyklister och mopedister på med annat under sin färd. Syftet med projektet är att bygga upp kunskap om vilka extrauppgifter som är vanligt förekommande hos cyklister, elcyklister och mopedister, hur vanliga de är samt vilka strategier och taktiker trafikanterna använder för att utföra extrauppgifterna.
- *Samspel i trafiken – formella och informella regler bland cyklister:* I projektet kartläggs och studeras samband och underliggande faktorer, t.ex. attityder, regelkunskap, regelefterlevnad samt informella regler och beteendemönster bland cyklister. Detta omfattar även cyklisters samspel med andra typer av trafikanter som bilförare, fotgängare, mopedister m.fl.
- *Synen på nykterhet i samband med cykling:* I projektet undersöks cykelolyckor där alkoholpåverkan kan ha varit en bidragande orsak samt cyklisters syn på alkohol i samband med cykling.
- *Hur anpassar hjulburna oskyddade trafikanter hastigheten?:* I projektet undersöks hastigheterna på olika typer av infrastruktur för cyklister, hur hastighetsfördelningen ser ut, vilka typer av hjulburna trafikanter, framför allt olika sorters cyklister, som färdas på dem och vilka anspråk de har på hastighet. Även trafikanternas attityder och beteende undersöks.
- *Hjulburna oskyddade trafikanter på landsväg:* Projektet har bl.a. undersökt hur utformningen av vägrenar på landsväg påverkar cyklisters säkerhet.
- *Kartläggning av cyklister i den nya trafikmiljön:* Syftet med projektet är att samlas in och analysera olycks- och exponeringsdata samt att koppla ihop dessa för att kunna beräkna olycksrisker.

## Motionerna

Ola Johansson och Peter Helander (båda C) efterfrågar i motion 2018/19:1483 yrkande 7 en översyn av vissa trafikregler. Motionärerna pekar på att cyklisterna i dag har företräde vid cykelöverfarter men att det finns andra varianter där cykeltrafiken har företräde genom att väjningslinjer och skyltar placerats före cykelpassager. Skyltarna är i regel endast riktade till bilister, vilket enligt motionärerna gör det svårt för cyklisterna att veta vad som gäller. För att ge tydlighet gentemot biltrafiken menar motionärerna att cykeltrafiken bör hanteras på samma sätt som gångtrafiken vid samtliga obevakade passager, dvs. att cyklisterna har företräde. Motionärerna anser att detsamma gäller enkelriktningar där det bör göras tillåtet att cykla mot enkelriktningen överallt, som det är i många andra länder. Motionärerna föreslår vidare i samma motion att man inför vägtypen cykelgata där högsta tillåtna hastighet är 30 kilometer i timmen samt en sänkt bashastighet till 30 kilometer i timmen och än lägre hastigheter i anslutning till skolor (yrkande 8).

Anders Åkesson m.fl. (C) föreslår i kommittémotion 2018/19:2427 yrkande 12 att förutsättningarna för att via regelförändringar förbättra framkomligheten med cykel utreds. Motionärerna konstaterar att intresset för cykeln som transportmedel har ökat. En stor del av beslut som rör cykeltrafik fattas lokalt eller regionalt, och motionärerna menar att den nationella nivån måste skapa förutsättningar för regionalt och kommunalt samarbete och kunskapsutbyte, enklare regler för uppförande av cykelinfrastruktur och möjlighet att införa anpassade trafikföreskrifter för cykel, t.ex. förtur vid rött ljus eller möjlighet att cykla mot enkelriktat.

Rickard Nordin (C) anför i motion 2018/19:2554 att krav bör ställas på att minimera döda vinkeln på tunga fordon (yrkande 2). Motionären pekar på att många olyckor sker i stadsmiljö mellan cyklisterna och tunga fordon och att det därför finns ett stort behov av att säkerhetsanpassa den tunga trafiken för att minska döda vinkeln. Enligt motionären skulle detta utöver att öka trafiksäkerheten även förbättra arbetsmiljön för dem som kör tunga fordon. Motionären föreslår vidare att reglerna för väjningsplikt mellan cyklisterna och biltrafik ses över (yrkande 4). Motionären anser att reglerna för vem som har väjningsplikt eller vem som ska ges tillfälle att passera många gånger är snåriga och att många felaktigt tror att cyklisterna alltid har väjningsplikt mot bilister. Enligt motionären finns det mycket att göra kring detta, bl.a. när det gäller skillnaden mellan cykelpassager och cykelöverfarter som för många är otydlig. Motionären anser att det behövs en förändring och förenkling som ligger i linje med både trafiksäkerhetsintresset och samhällets mål om att öka cyklismen.

Lorentz Tovatt (MP) föreslår i motion 2018/19:2730 yrkande 4 att det införs cykelfartsgator med lägre hastighetsbegränsning. Motionären pekar på att många kommuner vill införa s.k. cykelfartsgator där huvudprioriteringen är att cyklar ska ha god framkomlighet. För att kommuner i praktiken ska kunna införa sådana gator måste det enligt motionären finnas möjlighet för kommunerna att välja att sänka hastigheten för bilförare ytterligare.

Motionären föreslår vidare i yrkande 5 i samma motion att frågan om att placera bevisbördan på motorfordonsföraren vid olyckor mellan motorfordon och cyklist utreds. Enligt motionären finns många exempel där bilförare medvetet eller omedvetet agerat farligt mot cyklister och där detta leder till olyckor och farliga situationer. Motionären pekar vidare på att anmälningar om bilförares vårdslöshet sällan leder till någon dom. I Nederländerna har bevisbördan placerats på motorfordonsföraren för att se till så att normen är att hänsyn alltid ska beaktas särskilt.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) föreslår i kommittémotion 2018/19:2734 yrkande 55 att det förebyggande arbetet för att minska antalet cykelolyckor fortsätter. Motionärerna pekar på att målet med allt trafiksäkerhetsarbete är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken och att det därför är positivt med satsningar på cykelfrämjande och på att ta fram en nationell cykelstrategi. Motionärerna pekar även på behovet av att fortsätta arbeta för att öka säkerheten för cyklister i trafiken och att det behövs mer strategiskt och förebyggande arbete för att minska antalet cykelolyckor.

Lorentz Tovatt m.fl. (MP) anför i motion 2018/19:2756 att omställningen från cykelpassager till cykelöverfarter behöver öka och att regeringen bör underlätta kommunernas arbete med att införa cykelöverfarter (yrkande 1). Motionärerna föreslår vidare att det tas fram ett nytt vägmärke för cykelöverfart riktad mot cyklister på cykelbana (yrkande 2). Motionärerna pekar på att de nya cykelöverfarterna skyltas med skylt för cykelöverfart, väjningslinje och vägmarkering men att det för cyklister är svårt att veta om de närmar sig en cykelöverfart eller cykelpassage. Motionärerna anför vidare i samma motion att regeringen bör utreda och återkomma med förslag om att tillåta högersväng och undanta cyklister från regler om stopplikt (yrkande 3). Enligt motionärerna är dagens regler kring vad som gäller vid rödljus och stopplikt tydligt utformade med bilen som norm. Motionärerna anser att det är helt korrekt att en bil ska stanna vid rödljus men att det inte alltid är logiskt att en cykel bör göra det. I de fall då en högersväng mot rött eller cykling rakt fram mot rött inte går ut över trafiksäkerhet eller gångtrafikanter gynnar det enligt motionärerna alla trafikanter. Enligt motionärerna har många länder infört dessa undantag för cyklister eftersom de ser det som en logisk följd av ambitionen att öka cyklingen och göra den säkrare. Motionärerna anför vidare i samma motion att regeringen bör utreda och återkomma med förslag om att tillåta s.k. allgrönt för cyklister (yrkande 4). Enligt motionärerna innebär det att samtliga anslutande cykelbanor får grönt samtidigt, vilket innebär att cyklister kan cykla tvärs över korsningen i stället för att i omgångar cykla runt korsningen, innan motorfordonstrafik släpps fram. Detta bör enligt motionärerna kunna införas av kommunerna och gälla i korsningar med cykelbanor i tillfarterna. Enligt motionärerna finns denna lösning i de flesta nederländska städer och har visat sig öka både framkomlighet och säkerhet för cyklister. Motionärerna anför vidare att regeringen bör utreda och återkomma med förslag om att underlätta för cykling mot enkelriktat i större utsträckning (yrkande 5). Enligt motionärerna är reglerna om att cyklister inte ska kunna



cykla mot enkelriktat gamla och härrör från den tid då bilkörande sattes som norm. Motionärerna konstaterar att det sedan tidigare finns möjlighet att ordna så att cyklande kan färdas i båda riktningar på en gata som enkelriktats för fordonstrafik och att kommunen har ansvaret för att välja utformning och reglering kring detta. Enligt motionärerna är det dock få kommuner som utnyttjar detta. Därför finns det enligt motionärerna skäl att från nationellt håll underlätta för cyklister att cykla mot enkelriktat där detta är rimligt.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) pekar i kommittémotion 2018/19:2901 yrkande 50 i denna del på att ny teknik bidrar till nya möjligheter även inom cykelområdet. Motionärerna anser att en ökad användning av elcykel som transportmedel sannolikt skulle innebära att fler väljer cykeln framför bilen på längre pendlingsavstånd än i dag. Mot denna bakgrund framhålls behovet av att främja användningen av elcyklar genom att anpassa reglerna för cykling.

Jakob Forssmed (KD) efterfrågar i motion 2018/19:2916 ett förtydligt regelverk kring överfarter och passager så att det blir tydligare än i dag när cyklister ska lämnas företräde (yrkande 4). Enligt motionären är det uppenbart att ett sådant regelverk behövs och att sådana punkter ska utformas så att motortrafikens hastighet hålls nere. Motionären föreslår vidare att det ska vara möjligt att få göra avsteg från bilismens trafikregler så att framfarten med cykel kan ske på ett smidigare sätt (yrkande 5). Motionären pekar vidare på behovet av att minska antalet farliga olyckor vid lastbilars högersvängar (yrkande 6). Motionären påtalar trafikfaran med de s.k. högersvängsolyckor där lastbilar med begränsad sikt vid högersväng inte ser cyklister och att detta riskerar att leda till olyckor med dödlig utgång. Motionären konstaterar att man inom EU arbetar med frågan om nya regler för lastbilar för att minska döda vinkeln. Enligt motionären behöver Sverige agera dels för att se till att arbetet i EU bedrivs skyndsamt och effektivt, dels undersöka hur myndigheter kan agera för att på olika sätt minska dessa farliga högersvängsolyckor.

## Utskottets ställningstagande

### *Översyn av trafikreglerna för att underlätta cykling*

När det gäller översyner av trafikreglerna för att underlätta cykling vill utskottet inledningsvis påminna om att den dåvarande regeringen hösten 2010 tillkallade en särskild utredare för att se över de regler som påverkar förutsättningarna för att cykla. I oktober 2012 presenterade utredaren betänkandet *Ökad och säkrare cykling – en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv* (SOU 2012:70). Mot bakgrund av förslagen i utredningen beslutade regeringen under sommaren 2014 att genomföra ett antal förordningsändringar för att förbättra förutsättningarna för cykling. Regeländringarna avsåg bl.a. cykling på vägren, cykling på gångbana, cykling på körbana, cykelöverfart och cykelpassage.

Utskottet vill även peka på att det parallellt med regeringens arbete med en nationell cykelstrategi genomfördes en översyn av regler med betydelse för cykling. Resultatet av översyner presenterades i departementspromemorian

Cykelregler (N2017/03102/TIF) där det föreslogs ett antal regeländringar för att underlätta ett ökat cyklande.

Regeringen beslutade därefter den 20 juni 2018 även om ändringar i trafikförordningen (1998:1276) som innebär att det införs en möjlighet för cyklande från 15 år (och förare av moped klass II) att färdas på körbanan även om det finns en cykelbana om den högsta tillåtna hastigheten på körbanan är högst 50 kilometer i timmen. Vidare fattade regeringen den 30 augusti 2018 beslut om ytterligare fem regeländringar som syftar till att främja en ökad och säker cykling och som trädde i kraft den 15 oktober 2018. Regeländringarna avser följande:

- vägmarkering för cykelbox
- förenklad markering av cykelpassage och cykelöverfart
- lokaliseringsmärken för gång- och cykelhänvisning
- gående på gång- och cykelbana
- markering av övergångsställe på cykelbana.

Utskottet vill i sammanhanget framhålla att det är viktigt att de gällande trafikreglerna är utformade så att de underlättar en ökad cykling. Regler som gör det enklare och mer attraktivt att cykla kan ha positiv effekt på cyklandet. Utskottet anser därför att de översyner som har initierats under de senaste åren har varit av stort värde.

### *Säkrare cykling*

Sverige tillhör sedan lång tid föregångsländerna när det gäller trafiksäkerhetsarbetet, och en viktig grundpelare i detta är nollvisionen som riksdagen beslutade om 1997. Utskottet vill samtidigt understryka att trafiksäkerhetsarbetet är en kontinuerlig process och att det därför är viktigt att myndigheter, organisationer och branschen m.fl. gemensamt och på ett kraftfullt sätt fortsätter det betydelsefulla arbetet som inletts. Utskottet är följaktligen mycket positivt till att regeringen i augusti 2016 presenterade en inriktning för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet under namnet Nystart för nollvisionen. Enligt regeringen handlar det inte i första hand om nya satsningar utan om att använda befintliga resurser och verktyg mer effektivt. Regeringen pekar på att antalet allvarligt skadade i trafiken uppgår till ca 4 800 årligen och att den största andelen allvarligt skadade är cyklister, och denna grupp har inte minskat de senaste åren. Regeringen konstaterar att prognoser tvärtom visar att en ökad cykeltrafik kan leda till ett ökat antal omkomna och allvarligt skadade cyklister om inte motåtgärder sätts in. När det gäller trafikanternas ansvar menar regeringen att cyklister och fotgängare rör sig i transportsystemet utan några krav för att få tillträde och att det utifrån detta blir viktigt att det finns tydliga trafikregler och att trafikanten använder sitt goda omdöme och ges ett gott stöd för att följa reglerna genom utformning av trafikmiljöer, utbildning och information. Regeringen pekar på att oskyddade trafikanter som cyklister är särskilt utsatta och att samhällseliga satsningar för att öka möjligheterna att gå

och cykla, i kombination med en åldrande befolkning, kan få antalet olyckor med oskyddade trafikanter att öka och deras konsekvenser att bli mer allvarliga än i dag. Enligt regeringen behöver därför dessa grupper av oskyddade trafikanter uppmärksammas särskilt.

Utskottet vill i detta sammanhang framhålla att Trafikverket tillsammans med andra myndigheter och organisationer har tagit fram strategin Säkrare cykling – gemensam strategi för år 2014–2020. Strategin är en del i aktörernas gemensamma arbete Tillsammans för Nollvisionen och för en ökad cykling som syftar till att berörda aktörer ska kunna bidra effektivt till förbättrad säkerhet för cyklister.

När det gäller det arbete som regeringen för närvarande genomför för ökad säkerhet för cyklister vill utskottet uppmärksamma den nationella cykelstrategin som regeringen presenterade den 28 april 2017 och den översyn som regeringen har gjort av regler för ökad och säker cykling. Utskottet noterar även att det sker ett fortsatt arbete kring detta och vill som exempel på detta peka på att infrastrukturministern i mitten av juni 2018 bjöd in kommuner, föreningar, branschorganisationer och myndigheter till ett uppföljningsmöte med fokus på den nationella cykelstrategin och att främja en ökad och säker cykling.

Det är av stor betydelse att de åtgärder och insatser som vidtas grundas på väl underbyggda kunskaper och forskning. Utskottet anser därför att det är positivt att bl.a. VTI bedriver forskning inom cykelområdet, bl.a. forskning med inriktning på ökad säkerhet för cyklister. Som exempel på pågående projekt kan nämnas Modell för säker cykling – Cyklisters skador ur ett hälsoperspektiv och hur de kan förebyggas. Målet med detta projekt är att kartlägga cyklismens kort- och långsiktiga negativa hälsoeffekter med avseende på kort- och långsiktiga hälsoförluster av cykelrelaterade trafikskador, vilka skador som gör att människor slutar cykla samt vilka folkhälsovinster som kan nås genom skadeförebyggande åtgärder relaterade till cyklister. Projektet finansieras av Trafikverket. Utskottet vill här även peka på att VTI inom ramen för Länsförsäkringsbolagens forskningsfonds satsning En stark forskningsmiljö inom området hjulburna oskyddade trafikanter genomförde ett antal projekt under perioden 2015–2017. Forskningsprogrammet syftar till att öka kunskapen om hjulburna oskyddade trafikanter och deras speciella förutsättningar i trafikmiljön. I detta har även ingått att ta fram en modell för säker transport av hjulburna oskyddade trafikanter som ska fokusera på vilka säkerhetshöjande åtgärder som ska sättas in i olika skeden för att reducera antalet omkomna och skadade så mycket som möjligt. Resultaten från det treåriga forskningsprogrammet sammanfattas i rapporten En modell för säker cykling.

I sammanhanget vill utskottet också påpeka att risken för skador behöver vägas mot de stora positiva hälsofrämjande effekter som en ökad cykling får.

### *Ansvar och hänsyn gentemot oskyddade trafikanter*

När det gäller frågan om särskild hänsyn gentemot oskyddade trafikanter och ändrad bevisbörda vid krock mellan motorfordon och cyklister kan utskottet konstatera att i den översyn av regler med betydelse för cykling som presenterades våren 2017 framhålls att den genomgående synen i gällande trafikregler är att man som trafikant har en mängd skyldigheter men inga rättigheter. Som exempel på detta anges att det på flera platser i trafikförordningen används uttryck som ”ska lämna företräde”, ”får inte”, ”ska ge” och ”ska följa”. Däremot anges inte något om rätten att göra något som svarar mot någon annans skyldighet. Den orsak som anges till detta är att man med en sådan ordning leder trafikanterna till att vara försiktiga. Just försiktighet har mycket stark koppling till trafiksäkerheten, och i de grundläggande försiktighetskraven finns också orden omsorg, varsamhet och hänsyn. Utskottet vill understryka att detta gäller för alla och mellan alla trafikanter och trafikantgrupper. Utskottet vill i sammanhanget även peka på att det i den genomförda regelöversynen konstateras bl.a. att det finns särskilda skäl att se till att trafikreglerna för oskyddade trafikanter leder till god trafiksäkerhet då dessa trafikanter generellt sett är en mycket heterogen grupp med olika förutsättningar.

Utskottet kan även konstatera att det varken i den tidigare Cyklingsutredningen eller i den nyligen genomförda översynen av regler av betydelse för cykling har lämnats några förslag som tar upp frågor om ändrade ansvarsförhållanden än de nu gällande vid incidenter i trafiken eller trafikolyckor.

### *Väjningsplikt och företräde för cyklister*

Väjningsplikt innebär att fordonsförare i god tid ska sänka hastigheten eller stanna. Man får köra vidare bara om man kan göra det utan fara eller hinder. Regler om företräde och väjningsplikt vid övergångsställen finns i trafikförordningen (1998:1276). Enligt reglerna är det tillåtet för cyklister att korsa en väg på ett övergångsställe, men de får bara korsa vägen om de kan göra det utan fara. En cyklist som korsar en väg på ett övergångsställe har alltid väjningsplikt både mot gående och mot fordon på vägen. Om man däremot leder sin cykel över vägen räknas man som gående, och då har alla fordonsförare väjningsplikt. På cykelöverfarter och cykelpassager, dvs. den del av en väg som är avsedd att användas av cyklande för att korsa en körbana eller en cykelbana, gäller särskilda trafikregler.

Utskottet konstaterar att regeringen i flera steg har genomfört ändringar i regelverken för att förbättra framkomligheten för cyklister. Sedan den 1 september 2014 har ändringar gjorts i såväl trafikförordningen och vägmarkesförordningen som förordningen om vägtrafikdefinitioner. Ändringarna innebär att samtliga vägghållare fick möjlighet att behålla de tidigare obevakade cykelöverfarterna, men i stället definiera dem som cykelpassager. Cykelpassagerna kan anges med vägmarkering. För att förbättra trafiksäkerheten vid

cykelpassager ska den cyklande sänka farten och visa hänsyn för fordon som närmar sig. Cykelöverfarterna ska anges med vägmärkning och vägmärke. Vid cykelöverfarter ska trafikmiljön vara utformad så att det säkras att fordon inte framförs med högre hastighet än 30 kilometer i timmen. Även vid cykelöverfarter ska cyklande ta hänsyn till andra fordon, men förare har väjningsplikt mot cyklande som är ute på eller just ska färdas ut på cykelöverfarten. I syfte att förenkla märkningen av cykelpassager och cykelöverfarter infördes det även ändringar i vägmärkesförordningen (2007:90) fr.o.m. den 15 oktober 2018.

### *Cykling på enkelriktade gator*

Inom ramen för den cyklingsutredning (SOU 2012:70) som presenterades i oktober 2012 konstaterades bl.a. att de flesta problemen kopplade till trafikregler och cykling inte har sin grund i reglerna i sig utan bättre lösas genom åtgärder i trafikmiljön. Utredaren konstaterade bl.a. att när det gäller möjligheten att tillåta cykling i båda trafikriktningar på enkelriktade gator är detta redan i dag möjligt.

Utskottet noterar att det således redan i dag finns möjligheter för kommunerna att tillåta cykeltrafik i motsatt riktning på enkelriktade gator, och det finns redan ett antal kommuner som vidtagit åtgärder för detta. Här kan nämnas att det finns exempel där kommunen har beslutat om parkeringsförbud på en sida av gatan och i stället tagit utrymme i anspråk för cykling i båda riktningarna. En bakgrund till de nuvarande reglernas utformning är att detta måste vara en lokal fråga att hantera eftersom man vid varje sådan möjlighet bör beakta trafiksäkerhetsaspekterna såväl som framkomlighet och parkeringsmöjligheter i de enskilda fallen.

### *Inrättande av cykelgator*

Cykelgator erbjuder en möjlighet att främja cykeltrafiken på gator med blandtrafik. På sådana gator kommer t.ex. bilar att få anpassa sin hastighet till cykeltrafik och även ha väjningsplikt mot cyklare som färdas där. Syftet med cykelgatan är att skapa nya och förbättrade möjligheter för cykeltrafiken utan att nödvändigtvis utesluta motorfordonstrafik. Cykelgatan är primärt avsedd för täta stadsmiljöer men kan också vara aktuell som en kompletterande åtgärd på viktiga cykelstråk i mer glesbebyggda områden.

Trafikverket har med ekonomiskt bidrag från Trafikverkets skyltfond låtit genomföra en studie av cykelgatans förutsättningar i den svenska trafikmiljön som publicerades i februari 2018. Rapportförfattaren menar bl.a. att cykelgator är en trafiklugnande åtgärd och innebär ett tryggare och säkrare alternativ än cykling i vanlig blandtrafik. Vidare anges att cykelgator med fördel kan användas för att på olika sätt främja cykeltrafiken i städer och tätorter. Samtidigt konstateras att åtgärden inte är lika trafiksäker som en helt separerad cykelbana eller cykelväg och därför endast ska ses som ett alternativ till

cykelbanor i täta stadskärnor där utrymmet för separata cykelbanor är begränsat.

I den nationella cykelstrategin som presenterades våren 2017 anges att regeringen avser att pröva möjligheten att genom en ändring i trafikförordningen (1998:1276) låta kommuner inrätta särskilda cykelgator. I strategin anges att den ska fungera som en plattform för det fortsatta gemensamma arbetet och följas upp och vidareutvecklas. Utskottet vill vidare peka på att i den översyn av cykelregler som Regeringskansliet genomförde i samband med den nationella cykelstrategin lämnas förslag om att det införs en möjlighet för kommuner att inrätta cykelgator genom att utfärda lokala trafikföreskrifter om att en väg eller vägsträcka ska vara cykelgata. Förslaget innebär att den högsta tillåtna hastigheten på en cykelgata ska vara 30 kilometer i timmen och att fordon inte får parkeras på någon annan plats än särskilt anordnade parkeringsplatser. En förare som kör in på en cykelgata har väjningsplikt mot fordon på cykelgatan, och förare av motordrivna fordon ska anpassa sin hastighet till cykeltrafiken. Den som bryter mot hastighetsbestämmelser eller bestämmelsen om väjningsplikt ska dömas till böter. Förslaget innebär även att en ny beteckning, cykelgata, införs i förordningen om vägtrafikdefinitioner samt att ett vägmärke för cykelgata införs.

I en artikel som publicerades på regeringens webbplats den 21 juni 2018 anges att regeringen kommer att fortsätta främja och underlätta för cyklister genom att på sikt inrätta cykelgator. Utskottet ser positivt på detta.

### *Högersväng vid rödljus och s.k. allgrönt*

I vissa länder tillåts cyklister svänga höger mot rött genom att det under trafiksignalen sitter en tilläggstavla som undantar cyklister från signalen. De svenska reglerna om trafiksignaler och vägmärken överensstämmer med Wienkonventionen om vägtrafik och Wienkonventionen om vägmärken och signaler.

Frågan om möjligheten för cyklister att svänga höger mot rött ljus har även behandlats tidigare av utskottet, senast hösten 2017 (bet. 2017/18:TU5). Utskottet vill här liksom tidigare peka på att det i samband med Cyklingsutredningen togs fram en konsultrapport som bl.a. innefattade s.k. fokusintervjuer. Där framkom bl.a. att ett skäl till att cyklister cyklar mot rött kan vara att de i vissa fall inte ser något skäl att stanna trots att det är rött ljus baserat på att de inte anser sig hamna i konflikt med annan trafik med hänsyn till sin färdväg, vilket märks särskilt tydligt vid högersväng. I Cyklingsutredningen framfördes mot denna bakgrund att det ibland argumenteras för att cyklister på något sätt borde undantas från skyldigheten att stanna vid rött när de ska svänga höger eftersom de inte hindrar eller stör fordonsströmmen för annan trafik i dessa situationer och därmed troligen inte heller påverkar trafiksäkerheten. I utredningen konstaterades att en sådan regel skulle öka cyklisters framkomlighet och minska deras väntetid i signalreglerade korsningar men att en sådan regeländring samtidigt skulle leda till minskad

trafiksäkerhet, särskilt om den fick den effekten att trenden att cykla mot rött ökade även i andra situationer och att regeln urholkas. Vidare framhålls att det också finns en risk att barn får svårare att begripa regeln. I Cyklingsutredningen lämnades sedermera inga förslag till regeländring för att tillåta högersväng vid rött ljus för cyklister.

I den nationella cykelstrategin som presenterades våren 2017 framför regeringen att det bör utredas om det är möjligt att, under vissa förutsättningar, för samtliga fordonsslag medge undantag från reglerna om stopp-plikt vid rött signal när fordonet gör en högersväng.

I ett av motionsförslagen efterlyses s.k. allgrönt. Detta innebär att cyklister som ska passera en korsning kommer att ha grönt i alla fyra riktningar vid ett trafikljus. Detta används vid vissa korsningar i städerna Groningen och Enschede i Nederländerna. Frågan om att införa s.k. allgrönt har inte behandlats i Cyklingsutredningen eller i den regelöversyn om cykling som nyligen genomförts inom Näringsdepartementet. Enligt utskottets uppfattning skulle införandet av allgrönt å ena sidan kunna ge cyklisterna fördelar såsom kortare väntetider. Å andra sidan finns ett antal trafiksäkerhetsaspekter som noggrant bör tas i beaktande. Utskottet finner därför inte för närvarande anledning att ta något initiativ i frågan.

### *Förebyggande av olyckor med högersvängande lastbilar*

I juni 2018 presenterade Trafikverket rapporten Gemensam inriktning för säker trafik med cykel och moped 2018. Inriktningen har utarbetats i samverkan mellan olika myndigheter och aktörer där syftet är att på ett systematiskt sätt försöka förstå och hantera utmaningen att öka säkerheten för både cyklister och mopedister. I rapporten redovisas för perioden 2007–2016 att det bland kollisioner mellan en cyklist och lastbil eller buss var två av fem dödsolyckor som skedde genom högersvängande fordon. Utskottet anser att denna situation är mycket otillfredsställande. I rapporten framhålls samtidigt att det finns stora möjligheter att förbättra lastbilars och bussars egenskaper i samspelet med oskyddade trafikanter. Som exempel anges att det kan handla om bättre sikt från förarplatsen, men också andra tekniska hjälpmedel som hjälper till att uppfatta de oskyddade runt fordonet. I rapporten konstateras att detta är relativt väl uppmärksammat och att det pågår en utveckling av dessa fordon. Samtidigt konstateras att de system som i dag finns i personbilar, som nödbromsar för oskyddade trafikanter, ännu inte har införts i någon större skala i tyngre fordon och att det här finns behov av utveckling och genomförande. Det konstateras även att de krav som finns på personbilars fronter, att vara islagsvänliga för oskyddade trafikanter, saknas för tunga fordon.

Utskottet anser att det behövs kraftfulla åtgärder för att minska cyklisternas utsatthet vid högersvängar, bl.a. behövs säkrare och bättre anpassade fordon som tar hänsyn till oskyddade trafikanter. Utskottet anser därför att det är positivt att EU-kommissionen inom ramen för det tredje s.k. mobilitetspaketet

den 17 maj 2018 antog ett förslag till förordning om krav för typgodkännande av motorfordon och deras släpvagnar samt de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, med avseende på deras allmänna säkerhet och skydd för personer i fordonet och oskyddade trafikanter (COM(2018) 286). Förordningsförslaget innebär att nya säkerhetskrav för motor- och släpfordon kommer att introduceras stegvis med syfte att begränsa antalet olyckor och konsekvenserna av olyckor. Vad gäller de särskilda kraven för lastbilar och bussar specificeras att de ska vara utrustade med ett detekterings- och varningssystem för oskyddade trafikanter i närheten av fordonets front och sida närmast väggkanten, och att de ska utformas och konstrueras på ett sätt som gör det lättare att se oskyddade trafikanter från förarsätet. Förhandlingar inom EU-institutionerna pågår för närvarande. Interinstitutionella förhandlingar förväntas påbörjas under senkvintern 2019.

Utskottet vill i sammanhanget även framhålla den åtgärd som regeringen sedan den 15 oktober 2018 vidtar för att öka säkerheten för cyklister vid högersväng och som innebär att det har införts en vägmarkering för s.k. cykelboxar, ett område närmast trafikljusen där cyklar kan samlas före högersväng och där motorfordon måste stanna före boxen.

### *Användning av elcyklar*

I Sverige finns flera olika typer av tvåhjuliga fordon med elassistans. De klassificeras olika och har även olika regler. I lagen om vägtrafikdefinitioner finns närmare bestämmelser om klassificeringar. Ett fordon med tramp- eller vevanordning och elassistans räknas som cykel om elmotorn kopplas in när trycket på tramporna ökar. Motorn får dock endast förstärka kraften från tramporna och får inte ge något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen och motorns kontinuerliga märkeffekt får vara högst 250 watt. Utöver detta finns motoriserade cyklar som går max 25 kilometer i timmen med elassistans men med motoreffekt på 250–1 000 watt samt snabelcyklar som går 25–45 kilometer i timmen med elassistans och motoreffekt på 1 000–4 000 watt. Dessa kategorier klassificeras som olika typer av moped och följer därmed de regelverk som gäller för dessa fordonstyper. Elcyklar får liksom cyklar utan elassistans köras på cykelbanor.

Enligt en marknadsuppskattning som Svensk Cykling redovisade i oktober 2018 såldes det under perioden den 1 september 2017–31 augusti 2018 103 000 elcyklar i Sverige, vilket innebär en ökning med ca 53 procent sedan föregående år.

När det gäller trafiksäkerhet och elcyklar kan utskottet konstatera att VTI i rapporten En modell för säker cykling som publicerades i juni 2018 pekar på att det är oklart hur olycksbilden för elcyklar ser ut i Sverige i dag. Anledningen till detta är enligt VTI att data om elcyklar inte samlas in som eget färdmedel i olycksdatabasen Strada eller i de flesta andra resvaneundersökningar. VTI pekar i sin rapport även på att den ökade användningen av elcyklar i Europa ses som både ett problem och en möjlighet. Samtidigt som



elcykel möjliggör bl.a. högre hastighet och att längre sträckor kan tillryggaläggas innebär den högre hastigheten också en säkerhetsrisk och ställer högre krav på såväl cykelinfrastruktur som fordonets stabilitet. VTI rekommenderar i sin rapport åtgärder i form av informationsinsatser och kampanjer riktade till både handeln och konsumenter för att motverka att cyklister trimmar sin elcykel. För att minska risken för singelolyckor till följd av handhavandefel rekommenderar VTI även att det ställs krav på handeln med någon form av ”överlämningsprotokoll” vid försäljning av elcyklar.

Utskottet vill avslutningsvis peka på att regeringen under hösten 2014 genomförde ett antal regeländringar i trafikförordningen för att förbättra förutsättningarna för cykling. Regeringen har därefter även beslutat om ett antal ytterligare regelanpassningar som gäller sedan den 15 oktober 2018. Utskottet kan konstatera att de nya reglerna syftar till att underlätta för samtliga cyklister, såväl med som utan elassistans.

### *Sammanfattande ställningstagande*

Mot bakgrund av vad som anförts ovan finner utskottet inga skäl att ta särskilda initiativ med anledning av de motionsförslag som behandlas här. Därmed avstyrks motionerna 2018/19:1483 (C) yrkandena 7 och 8, 2018/19:2427 (C) yrkande 12, 2018/19:2554 (C) yrkandena 2 och 4, 2018/19:2730 (MP) yrkandena 4 och 5, 2018/19:2734 (KD) yrkande 55, 2018/19:2756 (MP) yrkandena 1–5, 2018/19:2901 (M) yrkande 50 i denna del samt 2018/19:2916 (KD) yrkandena 4–6.

## Säkerhetsavstånd vid omkörning av cyklister

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionsförslag om att införa ett avståndskrav om 1,5 meter vid omkörning av cyklister. Utskottet hänvisar bl.a. till vad som föreskrivs i trafikförordningen om att lämna ett betryggande avstånd i sidled mellan det egna fordonet och det fordon som körs om. Utskottet pekar även på den regelöversyn som regeringen har genomfört och vad som där konstateras om att det kan vara svårt att säga hur långt ett betryggande avstånd är och att det därmed inte går att bestämma ett visst mått.

Jämför reservation 15 (KD).

### **Gällande rätt**

I 3 kap. trafikförordningen 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.

## Motionerna

Lorentz Tovatt (MP) efterfrågar i motion 2018/19:2730 yrkande 2 ett lagförslag om att införa ett krav på 1,5 meter vid omkörning av cyklist. Enligt motionären är en av de vanligaste situationerna som leder till osäkerhet när bilar ska köra om cyklist och inte håller ett tillräckligt stort avstånd. Motionären anser att dagens lagstiftning har en godtycklig formulering om att omkörning inte får ske om den inte kan ske utan fara. Enligt motionären har många länder valt att lagstifta om ett faktiskt avstånd vid omkörning, t.ex. Australien där det krävs 1 meters avstånd och Spanien där det krävs 1,5 meter. Motionären anser att det nu är dags för Sverige att göra samma sak.

Även Magnus Jacobsson m.fl. (KD) efterfrågar i kommittémotion 2018/19:2734 yrkande 59 lagstiftning om ett säkerhetsavstånd på 1,5 meter vid omkörning av cyklist. Motionärerna påtalar att många cyklist blir skrämde då bilister inte tar tillräcklig hänsyn vid omkörning och att de nuvarande reglerna i trafikförordningen endast anger att det ska lämnas ett betryggande avstånd i sidled mellan fordonet och det fordon som körs om. Därmed finns det inte något angett mått på vad som anses vara ett betryggande avstånd.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att det i 2 kap. 1 § i trafikförordningens grundbestämmelser föreskrivs att en trafikant ska iaktta den omsorg och varsamhet som krävs med hänsyn till omständigheterna för att undvika trafikolyckor. I samma paragraf föreskrivs även att en trafikant ska uppträda så att han eller hon inte i onödan hindrar eller stör annan trafik och visa hänsyn mot dem som bor eller uppehåller sig vid vägen.

När det gäller frågan om att införa regler som innebär att det i regelverken införs ett preciserat avstånd om 1,5 meter i sidled vid omkörningar av cyklist kan utskottet konstatera att detta förslag inte har kommit upp i samband med de senaste regelöversyner som har gjorts i syfte att främja en ökad cykling. Detta gäller såväl Cyklingsutredningen som presenterades 2012 som departementspromemorian Cykelregler som remitterades i april 2017 och som innefattar en översyn av regler med betydelse för cykling. Utskottet noterar dock att frågan om säkrare omkörningar av cyklist behandlas i departementspromemorian där det konstateras att trafikanter inte är någon enhetlig grupp och att det finns en mängd olika skäl till att man befinner sig i trafiken, något som i sin tur innebär att det är en mängd olika intressen som ska samsas och att det ständigt uppstår nya situationer i trafiken. I promemorian framhålls samtidigt vikten av åtgärder för att stimulera långsiktigt hållbara transportlösningar. I promemorian påminns vidare om att flera generella trafikregler också är tillämpbara mellan motorfordonstrafik och cyklande. På samma sätt som när en bilförare kör om en annan bil ska en bilförare, när han eller hon kör om en cyklande, enligt 3 kap. 33 § trafikförordningen, lämna ett betryggande avstånd i sidled mellan det egna fordonet och det fordon som körs

om. I promemorian konstateras att det kan vara svårt att säga hur långt ett betryggande avstånd är och att det är av just den anledningen som det inte går att bestämma ett visst mått. Det framhålls även att vissa fordon kan passeras med mindre avstånd medan det t.ex. krävs ett större avstånd när man passerar cyklande barn. Den slutsats som dras i promemorian är utifrån detta att det därför är upp till den som gör en omkörning att avgöra vilket avstånd som är lämpligt vid varje situation. Även om regeringen inte har föreslagit några regeländringar i frågan vill utskottet betona att det är viktigt att följa frågan om det finns behov av ändringar i regelverket eller andra insatser för att minska riskerna vid omkörningar av oskyddade trafikanter. Utskottet finner dock inte anledning att för närvarande ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motionerna 2018/19:2730 (MP) yrkande 2 och 2018/19:2734 (KD) yrkande 59.

## Cykelhjälmkrav

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om utökade krav på cykelhjälm användning. Utskottet ser positivt på den successivt ökade användningen av cykelhjälm de senaste åren och anser att detta visar att det går att åstadkomma förändringar utan tvingande lagstiftning.

Jämför reservation 16 (SD).

### Gällande rätt

Cykelhjälm användning är reglerat 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. Bestämmelsen gäller sedan den 1 januari 2005.

### Motionerna

Mikael Eskilander (SD) anför i motion 2018/19:564 att alla barn ska använda cykelhjälm. Motionären pekar på att det finns en lag som säger att barn under 15 år ska bära cykelhjälm men att hjälmtvånget upphör i samma stund som barnet blir straffmyndig, dvs. vid 15 års ålder. Motionären anser att hjälmtvånget bör förlängas, ett år i taget, upp till 18 års ålder. På så sätt kommer enligt motionären samtliga barn att vara ålagda att bära cykelhjälm, vilket skulle ha en positiv effekt om det efterföljs.

Roza Güclü Hedin (S) pekar i motion 2018/19:2144 på att för att fler ska använda cykelhjälm behövs lagar men också ökad medvetenhet om konsekvenserna av att inte använda cykelhjälm. Motionären framhåller behovet

av insatser kring detta riktade till såväl barn som vuxna. Motionären konstaterar att många barn och ungdomar trots nuvarande lagstiftning och de uppenbara skador som kan följa om man inte använder cykelhjälm inte använder hjälm när de cyklar.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet kan inledningsvis konstatera att många av dem som dödas eller skadas i cykeltrafiken får huvudskador. Även en till synes liten smäll mot huvudet kan innebära att den intellektuella och sociala förmågan försvagas allvarligt. Likaså kan personens uppfattnings- och rörelseförmåga drabbas. Medicinsk forskning visar att de svåra skallskador som kan uppkomma vid cykelolyckor effektivast kan lindras eller stoppas helt av en cykelhjälm. Användningen av cykelhjälm minskar risken för dödliga skallskador med ca 40 procent.

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) genomför återkommande mätningar av cykelhjälmsanvändningen i Sverige. Av en rapport från VTI om cykelhjälmsanvändning i Sverige 1988–2015 framgår att resultaten från VTI:s senaste observationsstudie visar att det skattade värdet på den genomsnittliga hjälmanvändningen är 37,6 procent för 2015. Detta kan jämföras med att användningen låg på 4–5 procent i slutet av 1980-talet.

Utskottet vill i likhet med vad regeringen ger uttryck för i den nationella cykelstrategin peka på vikten av bättre skydd och information kring cykelhjälmsanvändning då risken för allvarliga skallskador vid en olycka som cyklist minskar betydligt om man använder hjälm. Utskottet delar därmed regeringens bedömning att cykelhjälmsanvändningen bör öka. Regeringen konstaterar samtidigt i cykelstrategin att cykelhjälmsanvändningen har ökat successivt de senaste åren och att detta visar att det går att åstadkomma förändring utan tvingande lagstiftning. I den översyn av regler med betydelse för cykling som presenterades våren 2017 lämnades därför inga förslag till att införa nya krav utöver de nuvarande på cykelhjälmsanvändning. Enligt uppgift från Näringsdepartementet pågår det heller inte för närvarande något arbete för att ändra nuvarande regler för användningen av cykelhjälm.

När det gäller frågan om att införa ytterligare krav på cykelhjälm efter 15 års ålder så att hjälmtvånget förlängs med ett år i taget upp till 18 års ålder anser utskottet att det för närvarande inte finns anledning att ta något sådant initiativ. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2018/19:564 (SD) och 2018/19:2144 (S).

## Mobilförbud på cykel

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om förbud mot att använda handhållen mobiltelefon vid cykling. Utskottet hänvisar bl.a. till begränsad forskning inom området.

Jämför reservation 17 (SD).

### Motionen

Karin Enström (M) föreslår i motion 2018/19:1261 att det görs en översyn av möjligheterna att undersöka hur många olyckor som orsakas av mobilsurfande cyklister (yrkande 1). Motionären föreslår vidare att möjligheterna att utöka förbudet mot att hålla en mobiltelefon i handen till att också gälla cykelfordon ses över (yrkande 2). Motionären pekar på att det sedan den 1 februari 2018 är förbjudet i Sverige att hålla en mobiltelefon i handen vid framförande av motorfordon och att syftet med detta är att minska den trafikfarliga användningen och därigenom skydda såväl förare som omgivning. Motionären pekar vidare på att trafikpolisen i delar av landet uppger att mobilsurfande cyklister är en allt vanligare trafikfara. Mobilanvändning vid cykling är i sig inte olaglig men har blivit allt vanligare i takt med de smarta telefonernas frammarsch. Motionären noterar att det i dagsläget inte finns någon statistik i Sverige över hur många olyckor som orsakats av mobilsurfande cyklister. Motionären pekar på att Nederländerna kommer att förbjuda cyklister att använda mobiltelefonen i trafiken fr.o.m. sommaren 2019 och att detta innebär att det blir förbjudet att hålla i en elektronisk enhet av något slag medan man cyklar. Ett av argumenten är att användning av elcyklar, med högre hastighet än cyklar, har ökat. Motionären pekar vidare på att det finns förbud i Danmark mot att prata i en mobiltelefon som man håller i handen samtidigt som man kör bil, mc eller moped eller cyklar.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att det sedan den 1 februari 2018 inte längre är tillåtet för en förare att använda en mobiltelefon eller annan kommunikationsutrustning genom att hålla den i handen under färd med ett motordrivet fordon. Däremot finns det inte något motsvarande förbud vid cykling i Sverige.

Som en del i VTI:s forskningsprogram En stark forskningsmiljö inom området hjulburna oskyddade trafikanter har bl.a. ingått delprojektet Säker användning av extrautrustning – Trafikanterns uppmärksamhet och behov. VTI redovisade i juni sina resultat i rapporten Cyklisters interaktion med extrautrustning, infrastrukturen och andra trafikanter – En semi-kontrollerad fältstudie (VTI rapport 940). I rapporten konstateras bl.a. att det är svårt att

överföra resultat från bilkörning till cykling då det inte är säkert att mobiltelefonen används på samma sätt samt att cykling kräver helt andra motoriska färdigheter än bilkörning. Vidare konstateras att utöver detta är cyklisternas förflyttning i trafikmiljön en helt annan än bilisters, med andra möjligheter att stanna, välja färdväg samt förhålla sig till andra trafikanter. Av rapporten framgår även att antalet studier om cyklisters användning av mobil-it (framför allt mobiltelefon) är litet och att kunskapen än så länge är begränsad. De åtgärder som rekommenderas i rapporten är att skapa incitament för smarta lösningar som underlättar ett trafiksäkert och enkelt användande och handhavande av mobil-it. Vidare rekommenderas att det skapas självklara och attraktiva platser där cyklisterna kan hantera mobil-it utan att vara i vägen för andra trafikanter.

Utskottet kan konstatera att den betydande satsning som regeringen har gjort på forskning och ökad kunskap om cykling, bl.a. genom det nationella cykelcentrum vid VTI som invigdes så sent som i mars 2018 innebär avsevärt förbättrade förutsättningar för kunskapsbaserade underlag som kan medverka till att väl underbyggda beslut kan fattas för att öka trafiksäkerheten för cyklisterna och deras omgivning. Utskottet finner för närvarande inte anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motion 2018/19:1261 (M) yrkandena 1 och 2.

## Färgsättningen av cykelbanor

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om färgsättning av cykelbanor. Utskottet hänvisar till att cykelbanor ska märkas ut på ett sådant sätt att det är förenligt med vägmärkesförordningen.

Jämför reservation 18 (SD, C).

### Motionen

Rickard Nordin (C) föreslår i motion 2018/19:2554 yrkande 3 att färgsättningen av cykelbanor standardiseras. Motionären pekar på att många kommuner som arbetar aktivt med trafiksäkerhet väljer att markera hela eller delar av cykelbanan med färg, t.ex. vid trafik Korsningar. Ambitionen är enligt motionären god och på många håll eftertraktad, och detta görs för att uppmärksamma bilar och andra trafikanter på att det är en cykelbana. Motionären konstaterar samtidigt att det inte finns någon standardisering kring färgval och att färger som röd, blå eller grön används. Enligt motionären ökar tydligheten och trafiksäkerheten genom en nationell standardisering av färgval.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att det inom EU och Sverige inte finns någon standardfärg för färgsatta cykelbanor och cykelfält. Både rött och blått förekommer, och internationellt finns också exempel på gröna cykelbanor. I Sverige har de färgsatta cykelbanorna och cykelfälten hittills använts sparsamt. 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 som vid t.ex. vägarbete. I 8 kap. 4 § vägmärkesförordningen anges vidare att man inte får sätta upp anordningar som kan förväxlas eller riskerar att missförstås.

I Cyklingsutredningens betänkande (SOU 2012:70) uppmärksammas att cykelfält kan markeras med avvikande färg och att detta i förekommande fall görs för att öka uppmärksamheten. Utredningen pekar samtidigt på att detta inte har någon ytterligare regelmässig effekt och att det därmed inte ger cyklisterna prioritet i korsningar.

Frågan om vägmärkingar för cykel behandlas även i den översyn av regler med betydelse för cykling som presenterades våren 2017 i form av en promemoria och som därefter har varit föremål för remissbehandling. I promemorian konstateras att en viktig pusselbit för cykeln som transportsätt är att det finns vägmärkingar på vägens yta för cyklande där det behövs och att det är viktigt att dessa vägmärkingar underhålls och hålls i sådant skick att de ger den som cyklar vägledning, styrning och information för att transportsättet ska kunna vara effektivt och säkert. I promemorian påpekas samtidigt att det finns vissa brister i hur olika vägmärkingar används men också att det har pågått diskussioner bland väghållarna om vilken färg vägmärkingarna kan eller får ha. I promemorian konstateras 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 konstateras att det även här är av vikt att inte avvika från bestämmelserna i vägmärkesförordningen. I promemorian lämnas inte några förslag till ändringar i fråga om färgsättning.

Utskottet kan avslutningsvis konstatera att kommunen ska följa vägmärkesförordningen och endast ska märka upp cykelbanor på ett sådant sätt som är förenligt med denna. En kommun kan dock välja att använda färgad asfalt; t.ex. förekommer det i Malmö att kommunen har använt blå asfalt för att uppmärksamma att det är en cykelbana. Då utskottet inte finner anledning att för närvarande ta något initiativ i frågan avstyrker utskottet motion 2018/19:2554 (C) yrkande 3.

# Reservationer

## 1. Mål och insatser för ett ökat cyklande, punkt 1 (M)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M) och Sofia Westergren (M).

### *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 motion

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 48 och avslår motionerna

2018/19:1483 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkande 1,

2018/19:2337 av Emma Berginger (MP) yrkande 1 och

2018/19:2916 av Jakob Forssmed (KD) yrkande 1.

### *Ställningstagande*

Vi anser att cykeln som transportmedel har en nyckelroll i att göra Sverige starkare, friskare och mer hållbart. Ökat cyklande har stora samhälls-ekonomiska vinster, och att göra cykeln till ett mer attraktivt alternativ i det dagliga pendlandet bidrar till förbättrad luftkvalitet, minskad trängsel och ökad framkomlighet. Fler cyklisterna på vägarna innebär vidare bättre stadsmiljö och även bättre folkhälsa, och det är en utveckling som vi vill uppmuntra. Vi kan konstatera att Sverige har en lång väg kvar att gå och att det krävs krafttag och konkreta reformer för ett ökat cyklande. Vi kan konstatera att regeringen våren 2017 presenterade en nationell strategi för ökad och säker cykling och att detta skedde med anledning av att Alliansen i trafikutskottet var drivande i att riksdagen skulle rikta ett tillkännagivande till regeringen med krav om att regeringen skulle ta fram en nationell cykelstrategi. För att fler ska välja cykeln anser vi att den nationella cykelstrategin inte är tillräcklig utan att det även behövs en konkret nationell handlingsplan som är utformad i dialog med regioner, kommuner och branschen. Mot denna bakgrund anser vi därför att regeringen bör ta fram en konkret handlingsplan under innevarande mandatperiod för att öka cyklandet i hela landet.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.



## 2. **Infrastruktur för ökad cykling, punkt 2 (M)**

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M) och Sofia Westergren (M).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 49 och 50 i denna del,

bifaller delvis motionerna

2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 7 i denna del,

2018/19:2255 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 10 och

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 56 och avslår motionerna

2018/19:1483 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkandena 4–6 och 9,

2018/19:2337 av Emma Berginger (MP) yrkande 6,

2018/19:2554 av Rickard Nordin (C) yrkande 1,

2018/19:2730 av Lorentz Tovatt (MP) yrkande 1,

2018/19:2756 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkandena 6 och 7 samt

2018/19:2916 av Jakob Forssmed (KD) yrkandena 2 och 7.

### *Ställningstagande*

Vi vill framhålla att cykling utöver en positiv inverkan på hälsan även medverkar till att minska trängseln och utsläppen av växthusgaser. Det är därför viktigt att få fler att välja cykeln, och vi anser att det finns flera förbättringar att göra för cyklister. För att uppmuntra till ökad cykling anser vi att sammanhängande cykelstråk och snabbcykelvägar bör prioriteras i utbyggnaden av cykelinfrastrukturen. Vi menar att en sådan utbyggnad på allvar skulle göra cykeln till ett alternativ till bilen i många av våra städer.

Vi anser vidare att en ökad användning av elcykel som transportmedel med största sannolikhet skulle innebära att fler väljer cykeln framför bilen på längre pendlingsavstånd än i dag. Detta menar vi är positivt. Vi vill samtidigt framhålla att statsmakterna i valet av insatser för att främja en ökad användning av elcyklar måste välja insatser som medverkar till att en kostnadseffektiv klimatpolitik kan bedrivas. Så har inte varit fallet med de insatser som regeringen hittills har gjort för att öka elcykelanvändningen. För att främja användningen av elcyklar vill vi framhålla att det i stället behövs anpassningar av utformningen av infrastruktur.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

### **3. Infrastruktur för ökad cykling, punkt 2 (SD)**

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 49,  
bifaller delvis motionerna

2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 7 i denna del,

2018/19:2255 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 10 och

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 56 och  
avslår motionerna

2018/19:1483 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkandena 4–6  
och 9,

2018/19:2337 av Emma Berginger (MP) yrkande 6,

2018/19:2554 av Rickard Nordin (C) yrkande 1,

2018/19:2730 av Lorentz Tovatt (MP) yrkande 1,

2018/19:2756 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkandena 6 och 7,

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 50 i denna del och

2018/19:2916 av Jakob Forssmed (KD) yrkandena 2 och 7.

#### *Ställningstagande*

Vi vill framhålla att cykling utöver en positiv inverkan på hälsan även medverkar till att minska trängseln och utsläppen av växthusgaser. Det är därför viktigt att få fler att välja cykeln, och vi anser att det finns flera förbättringar att göra för cyklister. För att uppmuntra till ökad cykling anser vi att sammanhängande cykelstråk och snabbcykelvägar bör prioriteras i utbyggnaden av cykelinfrastrukturen. Hänsyn till framkomlighet för biltrafik samt trafiksäkerhetsperspektivet måste dock beaktas. Vi menar att en sådan utbyggnad på allvar skulle göra cykeln till ett alternativ till bilen i många av våra städer.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

#### 4. **Infrastruktur för ökad cykling, punkt 2 (C)**

av Mikael Larsson (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 motion

2018/19:1483 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkandena 4–6 och 9 samt

avslår motionerna

2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 7 i denna del,

2018/19:2255 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 10,

2018/19:2337 av Emma Berginger (MP) yrkande 6,

2018/19:2554 av Rickard Nordin (C) yrkande 1,

2018/19:2730 av Lorentz Tovatt (MP) yrkande 1,

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 56,

2018/19:2756 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkandena 6 och 7,

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 49 och 50 i denna del och

2018/19:2916 av Jakob Forssmed (KD) yrkandena 2 och 7.

##### *Ställningstagande*

Jag vill inledningsvis framhålla att cykeln i realiteten är det enda miljöfordonet. Cykeln har fördelar gentemot andra transportmedel genom att den är fri från utsläpp och alltid använder förnybar energi. Jag kan samtidigt konstatera att det i dag saknas en infrastruktur som kan ta till vara den potential som finns i att fler väljer cykeln som transportmedel. Att bygga hållbara livsmiljöer behöver i högre utsträckning möjliggöra för enskilda att välja klimatvänliga transportsätt. Jag anser utifrån detta att det är viktigt att beakta och tillgodose behoven av infrastruktur för cykel.

Jag anser vidare att en nationell cykelplan ska finnas som utgår från att det alltid byggs en cykelbana längs med det nationella vägnätet och inte som i dag att det ofta endast finns möjlighet till cykling i vägrenen. Vidare anser jag att planen också bör hantera de saknade länkar som uppstått i och med anläggandet av de s.k. två-plus-ett-vägarna med vajer då dessa vägar dessvärre har visat sig omöjliggöra en säker cykeltrafik längs många sträckningar där alternativa cykelvägar saknas.

Jag anser även att det behövs väl belysta cykelbanor och andra trygghetsskapande åtgärder som underlättar cykling året runt. För att cykelbanor ska fungera väl för sitt ändamål anser jag att det är av största betydelse att de är både tillräckligt breda för att möjliggöra omkörning och väl belysta så att

hinder och korsningar syns väl. Jag vill sammanfattningsvis framhålla betydelsen av en infrastruktur med säkra cykelbanor som är väl underhållna, utan sprickor, hål, kanter eller utstickande vegetation.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

## **5. Infrastruktur för ökad cykling, punkt 2 (V)**

av Jens Holm (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 motion

2018/19:1483 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkande 6 och avslår motionerna

2018/19:1483 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkandena 4, 5 och 9,

2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 7 i denna del,

2018/19:2255 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 10,

2018/19:2337 av Emma Berginger (MP) yrkande 6,

2018/19:2554 av Rickard Nordin (C) yrkande 1,

2018/19:2730 av Lorentz Tovatt (MP) yrkande 1,

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 56,

2018/19:2756 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkandena 6 och 7,

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 49 och 50 i denna del och

2018/19:2916 av Jakob Forssmed (KD) yrkandena 2 och 7.

### *Ställningstagande*

Jag vill inledningsvis framhålla att cykling är ett transportsätt som har stor potential att öka och som innebär en utveckling där folkhälsan kan förbättras och transporterens klimatpåverkan kan minska. För att fler ska välja cykeln som färdmedel är det dock viktigt att utforma en infrastruktur som främjar ökad och säker cykling.

Jag kan dessvärre konstatera att det i dag saknas en infrastruktur som kan ta till vara hela den potential som finns i att fler väljer cykeln som transportmedel. Samtidigt som s.k. två-plus-ett-vägar har många fördelar är det viktigt att inte glömma bort att de ofta innebär försämrad framkomlighet för cyklisterna som trafikantgrupp. Det är min bestämda uppfattning att cykeltrafikanternas framkomlighet och säkerhet alltid ska vara minst lika viktig att beakta som trafiksäkerheten för bilister när två-plus-ett-vägar byggs.

Jag anser att de barriärer för gång och cykel som uppstått i och med anläggandet av sådana två-plus-ett-vägar med vajer snarast måste åtgärdas.

Byggandet av hållbara livsmiljöer behöver i högre utsträckning möjliggöra för enskilda att välja klimatvänliga transportsätt. Jag anser utifrån detta att det är viktigt att beakta och tillgodose behoven av infrastruktur för cykel.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

## **6. Infrastruktur för ökad cykling, punkt 2 (KD)**

av Magnus Jacobsson (KD).

### *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 motion

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 56,

bifaller delvis motionerna

2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 7 i denna del och

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 49 och

avslår motionerna

2018/19:1483 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkandena 4–6 och 9,

2018/19:2255 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 10,

2018/19:2337 av Emma Berginger (MP) yrkande 6,

2018/19:2554 av Rickard Nordin (C) yrkande 1,

2018/19:2730 av Lorentz Tovatt (MP) yrkande 1,

2018/19:2756 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkandena 6 och 7,

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 50 i denna del och

2018/19:2916 av Jakob Forssmed (KD) yrkandena 2 och 7.

### *Ställningstagande*

Cykling har stor utvecklingspotential med goda miljö- och climateffekter såväl som hälsoeffekter. Jag anser därför att cykeln som färdmedel måste prioriteras högre i stadsplanering och infrastrukturinvesteringar eftersom detta medverkar till att öka cyklingen. Jag vill samtidigt peka på att kommunerna bär ett stort ansvar för att vidta åtgärder för att underlätta för cykeltrafik och att det därför är viktigt att de samarbetar för att hitta gemensamma lösningar på cykelstråk och cykelvägar för att underlätta cyklisternas möjligheter att cykla. Jag anser även att framkomligheten för cyklister ska prioriteras vid stadsplanering. Därmed anser jag att det behövs cykelfrämjande åtgärder.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

## **7. Infrastruktur för ökad cykling, punkt 2 (L)**

av Helena Gellerman (L).

### *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

2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 7 i denna del och

2018/19:2255 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 10,

bifaller delvis motion

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 49 och avslår motionerna

2018/19:1483 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkandena 4–6 och 9,

2018/19:2337 av Emma Berginger (MP) yrkande 6,

2018/19:2554 av Rickard Nordin (C) yrkande 1,

2018/19:2730 av Lorentz Tovatt (MP) yrkande 1,

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 56,

2018/19:2756 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkandena 6 och 7,

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 50 i denna del och

2018/19:2916 av Jakob Forssmed (KD) yrkandena 2 och 7.

### *Ställningstagande*

Jag vill framhålla att cykling är bra för både miljön och folkhälsan samtidigt som trängseln minskar. Det är likaså bra för klimatet om fler väljer att cykla i stället för att ta bilen till arbetet. Dessvärre innebär det för många cyklister i dag problem att det finns alltför många ogenomtänkta trafikmiljöer som inte främjar cyklingen och att det inte heller finns någon sammanhållen planering. Jag vill mot denna bakgrund framhålla att cykelpendling underlättas genom bättre cykelinfrastruktur och att detta måste främjas samt att det finns behov av fler sammanhängande regionala cykelstråk som gör det lättare att cykla längre sträckor.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

## **8. Underlättande av kombinerade resor med cykel, punkt 3 (L)**

av Helena Gellerman (L).

### *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

2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 7 i denna del,  
bifaller delvis motion

2018/19:1483 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkande 13 och  
avslår motion

2018/19:1483 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkande 3.

### *Ställningstagande*

Jag vill framhålla att transportsektorn är en viktig del i arbetet mot våra ambitiösa miljömål och att omställningen till fossilfrihet behöver gå snabbare. Möjligheten att välja att kombinera kollektivtrafik och cykel i stället för att ta bilen har stor betydelse för den fortsatta utvecklingen. Ju fler som kan ta med cykeln på pendeltåget, desto fler kan låta bilen stå, vilket miljön tjänar på. Mot denna bakgrund anser jag att det behöver bli enklare att ta med cykeln i kollektivtrafiken.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

## **9. Utbildning och insatser för ökad cykling bland barn och vuxna, punkt 4 (SD)**

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:1318 av Johan Andersson m.fl. (S) och  
avslår motionerna

2018/19:1483 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkande 10 och  
2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 58.

### *Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis framhålla att det är nyttigt att röra sig mycket i sin vardag och att detta är något som främjar folkhälsan för alla. Cykling är utmärkt vardagsmotion för alla och inte minst för barn. Vi kan dessvärre konstatera att det i dag är många barn som lär sig cykla sent eller som inte alls lär sig cykla. Det är dock positivt att det i vissa kommuner pågår projekt med trafiksäkerhet och för att lära barn och vuxna att cykla. Att främja barns cykling och att utbilda barn i trafiksäkerhet anser vi skulle stärka barns hälsa. Eftersom många föräldrar inte kan cykla och därmed har svårare att lära sina barn detsamma borde det enligt vår mening vara ett samhälleligt ansvar. Vi anser mot denna bakgrund att det behöver övervägas hur samhället kan ta ett utökad ansvar för att barn lär sig cykla och får kunskap om trafiksäkerhet.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

## **10. Utbildning och insatser för ökad cykling bland barn och vuxna, punkt 4 (KD)**

av Magnus Jacobsson (KD).

### *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

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 58,

bifaller delvis motion

2018/19:1483 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkande 10 och avslår motion

2018/19:1318 av Johan Andersson m.fl. (S).

### *Ställningstagande*

Jag anser att det behöver genomföras satsningar via ideella organisationer med informationsspridning på olika språk och på andra sätt för att öka intresset för cykling och aktivt verka för ökad cykling bland personer som inte är vana vid att cykla. Jag anser att det finns många som behöver information och utbildning för att välja att cykla i stället för att åka bil korta sträckor. Mot denna bakgrund anser jag att cykling behöver främjas bland ungdomar och nya svenskar.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.



## 11. Trafiksäkerhet och trafikregler för cykling, punkt 5 (M)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M) och Sofia Westergren (M).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 50 i denna del och avslår motionerna

2018/19:1483 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkandena 7 och 8,

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 12,

2018/19:2554 av Rickard Nordin (C) yrkandena 2 och 4,

2018/19:2730 av Lorentz Tovatt (MP) yrkandena 4 och 5,

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 55,

2018/19:2756 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkandena 1–5 och

2018/19:2916 av Jakob Forssmed (KD) yrkandena 4–6.

### *Ställningstagande*

Cykeln som transportmedel har en rad fördelar, bl.a. positiv inverkan på hälsan, vilket är viktigt i dagens moderna samhälle som är alltmer stillasittande. Det är därför glädjande att ny teknik bidrar till nya möjligheter även inom cykelområdet. Vi vet att vissa väljer bort cykeln som transportmedel och att detta inte är ovanligt när det gäller långa avstånd eftersom det upplevs som alltför fysiskt utmanande att cykla eller alltför tidskrävande. Lösningen på detta problem är elcykeln som i princip är en standardcykel med elassistans. Elassistansen innebär att cyklisten kan ta sig fram bekvämt och utan nämnvärd ansträngning. Vi anser att det är positivt att antalet elcyklar ökar snabbt i Europa. Enbart i Nederländerna säljs över 200 000 elcyklar per år. Vi anser att en ökad användning av elcykel som transportmedel med största sannolikhet skulle innebära att fler väljer cykeln framför bilen på längre pendlingsavstånd än i dag. Vi vill därmed främja användningen av elcyklar och menar att detta kan ske genom bättre anpassningar av regler för denna nya form av cykling.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

## 12. Trafiksäkerhet och trafikregler för cykling, punkt 5 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:2554 av Rickard Nordin (C) yrkande 4,  
bifaller delvis motionerna

2018/19:1483 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkande 7 och  
2018/19:2916 av Jakob Forssmed (KD) yrkande 4 och  
avslår motionerna

2018/19:1483 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkande 8,

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 12,

2018/19:2554 av Rickard Nordin (C) yrkande 2,

2018/19:2730 av Lorentz Tovatt (MP) yrkandena 4 och 5,

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 55,

2018/19:2756 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkandena 1–5,

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 50 i denna del och

2018/19:2916 av Jakob Forssmed (KD) yrkandena 5 och 6.

### *Ställningstagande*

Vi anser att reglerna för vem som har väjningsplikt eller för vem som ska ges tillfälle att passera många gånger är snåriga. Många tror felaktigt att cyklister alltid har väjningsplikt gentemot bilister, men detta gäller inte i alla fall. Vi menar att det finns ett antal saker som behöver åtgärdas, inte minst när det gäller skillnaden mellan cykelpassager och cykelöverfarter, som för gemene man inte alltid upplevs som självklar. Lagstiftningen skulle exempelvis kunna förenklas genom att cyklister vid såväl cykelpassage som cykelöverfart lämnar företräde gentemot bilister. Vi anser att en sådan förändring och förenkling skulle ligga i linje med både trafiksäkerhetsintresset och samhällets mål om att öka cyklismen.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

## 13. Trafiksäkerhet och trafikregler för cykling, punkt 5 (C)

av Mikael Larsson (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 12,  
bifaller delvis motionerna  
2018/19:1483 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkande 7,  
2018/19:2756 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkande 5 och  
2018/19:2916 av Jakob Forssmed (KD) yrkande 5 och  
avslår motionerna  
2018/19:1483 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkande 8,  
2018/19:2554 av Rickard Nordin (C) yrkandena 2 och 4,  
2018/19:2730 av Lorentz Tovatt (MP) yrkandena 4 och 5,  
2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 55,  
2018/19:2756 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkandena 1–4,  
2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 50 i denna del och  
2018/19:2916 av Jakob Forssmed (KD) yrkandena 4 och 6.

### *Ställningstagande*

Intresset för cykeln som transportmedel har ökat då cykling bl.a. är bra för folkhälsan samtidigt som det inte genererar några utsläpp. Jag anser att ett ökat cyklande vore bra såväl för miljön och hälsan som för trängseln i våra städer.

En stor del av beslut som rör cykeltrafik fattas lokalt eller regionalt, och jag anser därför att den nationella nivån måste skapa förutsättningar för regionalt och kommunalt samarbete och kunskapsutbyte, enklare regler för uppförande av cykelinfrastruktur och möjlighet att införa anpassade trafikföreskrifter för cykel, t.ex. förtur vid rött ljus eller möjlighet att cykla mot enkelriktat. Jag anser därför att förutsättningarna att via regelförändringar förbättra framkomligheten med cykel bör utredas.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

## **14. Trafiksäkerhet och trafikregler för cykling, punkt 5 (KD)**

av Magnus Jacobsson (KD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 55 och  
avslår motionerna

2018/19:1483 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkandena 7 och 8,  
2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 12,  
2018/19:2554 av Rickard Nordin (C) yrkandena 2 och 4,  
2018/19:2730 av Lorentz Tovatt (MP) yrkandena 4 och 5,  
2018/19:2756 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkandena 1–5,  
2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 50 i denna del och  
2018/19:2916 av Jakob Forssmed (KD) yrkandena 4–6.

### *Ställningstagande*

Jag vill inledningsvis framhålla att cykeln fyller en viktig samhällsfunktion. Det är positivt att fler ser cykeln som ett användbart transportmedel eftersom den medför goda effekter för såväl folkhälsan som miljön och även minskar trängseln i städerna. Jag vill samtidigt framhålla att det behövs mer av strategiskt och förebyggande arbete för att öka säkerheten för cyklister i trafiken och minska antalet cykelolyckor. Målet med allt trafiksäkerhetsarbete är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Jag kan konstatera att det fortfarande återstår mycket arbete för att uppnå detta mål och att cyklister dessvärre är en olycksutsatt trafikantgrupp. Mot denna bakgrund anser jag att det förebyggande arbetet för att minska antalet cykelolyckor bör fortsätta.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

## **15. Säkerhetsavstånd vid omkörning av cyklister, punkt 6 (KD)**

av Magnus Jacobsson (KD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2018/19:2730 av Lorentz Tovatt (MP) yrkande 2 och

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 59.

### *Ställningstagande*

Trots att det längs allt fler vägar finns väl fungerande cykelbanor saknas detta fortfarande på många håll. Detta innebär att cyklister på många ställen fortfarande måste dela väg med bilister, vilket medför en trafikfarlig miljö för cyklisterna, inte minst i samband med omkörningar. Jag anser att trafiksäkerheten måste förbättras i dessa sammanhang.

Jag kan konstatera att det i dag inte finns någon reglering om specifikt avstånd vid omkörning av cyklister. I 3 kap. 33 § trafikförordningen föreskrivs endast att den förare som kör om ska lämna ett betryggande avstånd i sidled mellan sitt fordon och det fordon som körs om. Det finns dock inget angett mått på vad som anses vara ett betryggande avstånd. Det innebär att det i dag är upp till bilföraren som gör en omkörning att avgöra vilket avstånd som är lämpligt. Jag anser att den nuvarande ordningen skapar onödiga risker för cyklisterna och att detta behöver åtgärdas. Mot denna bakgrund anser jag att det behövs lagstiftning om ett säkerhetsavstånd på 1,5 meter vid omkörning av cyklister.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

## **16. Cykelhjälmkrav, punkt 7 (SD)**

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2018/19:564 av Mikael Eskilander (SD) och  
avslår motion  
2018/19:2144 av Roza Güclü Hedin (S).

### *Ställningstagande*

Cyckling är ett klimatsmart färdssätt som både främjar en god hälsa och minskar transportsystemets negativa påfrestningar på miljön. Samtidigt som cyckling har många positiva effekter kan vi dessvärre även konstatera att det finns skaderisker. En typ av skador som ofta uppstår vid cykelolyckor är skallskador. Dessa kan vara mycket svåra och innebära ett stort lidande för den som drabbas.

Det finns en lag som föreskriver att barn under 15 år ska bära cykelhjälm. Detta hjälmväng upphör dock i samma stund som barnet blir straffmyndig, dvs. vid 15 års ålder. Vi anser att det inte finns någon anledning att 14-åringarna som måste använda cykelhjälm ska ta av hjälmen året efter. Vi anser i stället att hjälmvängandet bör förlängas, ett år i taget, upp till 18 års ålder. På så sätt kommer samtliga barn att inom en kort tid vara ålagda att bära cykelhjälm, vilket vi anser skulle ha mycket positiva effekter om det efterföljs. Mot denna bakgrund anser vi att alla barn ska använda cykelhjälm.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

## 17. Mobilförbud på cykel, punkt 8 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi 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

2018/19:1261 av Karin Enström (M) yrkande 2 och

avslår motion

2018/19:1261 av Karin Enström (M) yrkande 1.

### *Ställningstagande*

I Sverige är det sedan den 1 februari 2018 förbjudet för en person att hålla en mobiltelefon i handen vid körning av motorfordon. Syftet är att minska det trafikfarliga användandet och därigenom skydda förare och andra i deras omgivning. Detta framgår av trafikförordningen där följande föreskrivs.

Vid färd på väg med ett motordrivet fordon får föraren ägna sig åt aktiviteter som användning av mobiltelefon och annan kommunikationsutrustning endast om det inte inverkar menligt på förandet av fordonet. Föraren får inte använda denna utrustning på ett sådant sätt att han eller hon håller den i handen.

Vi vet samtidigt att trafikpolisen i delar av landet uppger att mobilsurfande cyklister är en allt vanligare trafikfara. Denna företeelse är inte olaglig men har blivit allt vanligare i takt med de smarta telefonernas frammarsch. Även i andra länder har problemen med mobilsurfande cyklister uppmärksammats, och i Nederländerna kommer cyklister att förbjudas att använda mobiltelefonen i trafiken fr.o.m. sommaren 2019. Ett av argumenten är att användningen av elcyklar, med högre hastighet än cyklar, har ökat. Även i Danmark är det förbjudet att prata i en handhållen mobiltelefon under cykling.

Mot denna bakgrund anser vi att möjligheterna att utöka förbudet att hålla en mobiltelefon i handen vid körning av motorfordon till att också gälla cykelfordon bör ses över.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

**18. Färgsättningen av cykelbanor, punkt 9 (SD, C)**

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD), Patrik Jönsson (SD) och Mikael Larsson (C).

*Förslag till riksdagsbeslut*

Vi 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 2018/19:2554 av Rickard Nordin (C) yrkande 3.

*Ställningstagande*

Vi vill först och främst framhålla att en ökad cykling främjar människors hälsa samtidigt som det minskar den miljöpåverkan som genereras av transporter. För att få fler att cykla är säkerheten viktig, och det behöver göras anpassningar som beaktar cyklisternas villkor så att viljan att välja detta färdmedel ökar. Många kommuner som arbetar aktivt med trafiksäkerhet väljer att markera hela eller delar av cykelbanan med färg, exempelvis vid trafikorsningar för att uppmärksamma bilar och andra trafikanter på att det är en cykelbana. Vi anser att denna ambition är god och på många håll eftertraktad. Samtidigt kan vi konstatera att det saknas en standardisering kring färgval. Enhetliga markeringar av cykelbanor tillhör de åtgärder som kan förenkla och underlätta för cyklister och fotgängare. Då en nationell standardisering av färgval skulle öka tydligheten och trafiksäkerheten anser vi att färgsättningen av cykelbanor bör standardiseras.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

BILAGA

## Förteckning över behandlade förslag

### Motioner från allmänna motionstiden 2018/19

*2018/19:564 av Mikael Eskilandersson (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att alla barn ska använda cykelhjälm och tillkännager detta för regeringen.

*2018/19:1261 av Karin Enström (M):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att undersöka hur många olyckor som orsakas av mobilsurfande cyklisterna och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att utöka förbudet att hålla en mobiltelefon i handen till att också gälla cykelfordon och tillkännager detta för regeringen.

*2018/19:1318 av Johan Andersson m.fl. (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga hur samhället kan ta ett utökat ansvar för att barn lär sig cykla och får kunskap i trafiksäkerhet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2018/19:1483 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett skärpt uppdrag för Trafikverket att ta fram målsättning och riktlinjer för ökad cykling och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en nationell handbok för utformning av cykelparkering bör tas fram och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en nationell cykelplan som utgår från att det byggs cykelbanor längs med det nationella vägnätet och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att planen också bör hantera de saknade länkar som uppstått i och med anläggandet av de s.k. två-plus-ett-vägarna med vajer och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn av vissa trafikregler och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa vägtypen cykelgata där högsta tillåtna hastighet är 30 kilometer i



timmen samt en sänkt bashastighet till 30 kilometer i timmen och än lägre hastigheter i anslutning till skolor och tillkännager detta för regeringen.

9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om väl belysta cykelbanor och andra trygghetsskapande åtgärder som underlättar cykling året runt och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en nationell satsning på barns resor och behov av fysisk aktivitet samt en nationell satsning på utbildning i att lära vuxna cykla och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta kombinationsresor och tillkännager detta för regeringen.

*2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L):*

7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om cykling och tillkännager detta för regeringen.

*2018/19:2144 av Roza Güclü Hedin (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om trafiksäkerhet och tillkännager detta för regeringen.

*2018/19:2255 av Jan Björklund m.fl. (L):*

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta cykelpendling och tillkännager detta för regeringen.

*2018/19:2337 av Emma Berginger (MP):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behov av konkreta målsättningar för ökat cyklande och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att särskilt följa upp länsplaneupprättarnas investeringar i cykelvägnätet och tillkännager detta för regeringen.

*2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C):*

12. 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.

*2018/19:2554 av Rickard Nordin (C):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om hänsyn till samtliga trafikslag vid vägbyggnationer och tillkännager detta för regeringen.

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ställa krav på minimerande av döda vinkeln på tunga fordon och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att standardisera färgsättning av cykelbanor och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över reglerna för väjningsplikt mellan cyklist och biltrafik och tillkännager detta för regeringen.

*2018/19:2730 av Lorentz Tovatt (MP):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med ett förslag om att i relevanta situationer garantera att cykelväg byggs vid anläggande av två-plus-ett-vägar och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med ett lagförslag om att införa ett krav på 1,5 meter vid omkörning av cyklist och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa cykelfartsgator med en lägre hastighetsbegränsning och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda att placera bevisbördan på motorfordonsföraren i krock mellan motorfordon och cyklist och tillkännager detta för regeringen.

*2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD):*

55. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta det förebyggande arbetet för att minska antalet cykelolyckor och tillkännager detta för regeringen.
56. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om cykelfrämjande åtgärder och tillkännager detta för regeringen.
58. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att främja cykling bland ungdomar och nya svenskar och tillkännager detta för regeringen.
59. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lagstifta om ett säkerhetsavstånd på 1,5 meter vid omkörning av cyklist och tillkännager detta för regeringen.

*2018/19:2756 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att omställningen från cykelpassager till cykelöverfarter behöver öka samt att regeringen bör underlätta för kommunernas arbete med att införa cykelöverfarter, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett nytt vägmärke för cykelöverfart riktat mot cyklister på cykelbana ska tas fram och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska utreda och återkomma med förslag om att tillåta högersväng och undanta cyklister från regler om stopplikt, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska utreda och återkomma med förslag om att tillåta s.k. allgrönt för cyklister, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska utreda och återkomma med förslag om att underlätta för cykling mot enkelriktat i större utsträckning, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att minska antalet GC-vägar samt öka separeringen mellan gång och cykel och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med förslag på hur kommuner kan stödjas för att successivt avveckla GC-vägar till förmån för renodlade eller tydligt separerade gång- och cykelvägar, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M):*

48. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta fram en konkret handlingsplan under innevarande mandatperiod för att öka cyklandet i hela landet och tillkännager detta för regeringen.
49. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att uppmuntra cykling genom att prioritera sammanhängande cykelstråk och snabbcykelvägar och tillkännager detta för regeringen.
50. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att främja användningen av elcyklar genom att anpassa utformning av infrastruktur och regler för cykling och tillkännager detta för regeringen.

*2018/19:2916 av Jakob Forssmed (KD):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett nationellt cykelkansli som kan arbeta med åtgärder som underlättar för cykling och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett skärpt uppdrag för Trafikverket att arbeta för en ökad cykelandel och ökad cykling och tillkännager detta för regeringen.

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett förtydligat regelverk kring överfarer och passager så att det blir tydligare än i dag när cyklister ska lämnas företräde och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kunna få göra avsteg från bilismens trafikregler så att framfarten med cykel kan ske på ett smidigare sätt och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att minska antalet farliga olyckor vid lastbilars högersvängar och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att väglagen bör ändras så att det blir möjligt för Trafikverket att anlägga friliggande cykelvägar utan krav på anslutande bilväg och tillkännager detta för regeringen.