

Motion till riksdagen 2021/22:3191

av **Jens Holm m.fl. (V)**

Ökad och säker cykling

Innehållsförteckning

1 Förslag till riksdagsbeslut.....	2
2 Inledning.....	2
3 Implementera beslutet om att möjliggöra fler cykelstråk.....	4
4 Säker och framkomlig cykelinfrastruktur vid två-plus-ett-vägar	5
5 Stöd för mobilitetstjänster som ökar hållbart resande med cykel.....	5
6 Möjliggör för cyklister att svänga höger vid rött.....	6
7 Inför gröna res- och transportplaner	6
8 Möjliggör medtagande av cykel vid resor med buss och tåg	7
9 Inför styrmedel som minskar bilberoendet.....	7
10 Stärk fyrstegsprincipen.....	7
11 Åtgärder krävs för ordning och reda med elsparkcyklar	9

1 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på åtgärder som gör att cykeltrafikanternas framkomlighet alltid är lika viktig att beakta som trafiksäkerheten för bilister vid byggande av två-plus-ett-vägar och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på styrmedel för att stimulera mobilitetstjänster som främjar minskat behov av att äga en egen bil samt ökar det hållbara resandet med kollektivtrafik och cykel och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett förslag till skyltning som tillåter undantag från rött ljus för cyklister vid högersväng och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på en lagstadgad rätt för kommuner att införa krav på gröna res- och transportplaner vid nyetableringar och större ombyggnationer och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket befogenhet att ställa krav på att tågoperatörer ska använda sig av tåg som kan medföra cyklar där behov finns och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör genomföra en översyn av lämpliga styrmedel, inklusive stadsmiljöavtal, för att stimulera samhällsplanering som minskar bilberoendet och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på hur nationellt framtagna bristanalyser och prioriteringar på systemnivå kan utgöra en utgångspunkt för den tidiga planeringen av investeringar i transportinfrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör förtydliga för Trafikverket hur myndigheten ska arbeta med första steget i fyrstegsprincipen som består i att försöka lösa brister genom sänkt efterfrågan eller överflyttningar mellan trafikslag och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag om hur statlig medfinansiering kan stärkas för att fyrstegsprincipens tillämpning ska förbättras genom att fler steg 1- och steg-- 2-åtgärder genomförs i infrastrukturplaneringen och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma med en lämplig klassificering av elsparkcyklar i syfte att öka säkerheten och förbättra kontrollen samt, om nödvändigt, vidta alla ytterligare åtgärder för en trafiksäker och hållbar reglering av färdmedlet och tillkännager detta för regeringen.

2 Inledning

För att uppnå en fossilfri transportsektor till 2030 behöver en ökad andel av persontransporterna ske med kollektivtrafik, cykel och gång. Cykeln har som transportmedel en rad fördelar: minskad miljö- och klimatpåverkan, förbättrad folkhälsa och minskad trängselproblematik i våra storstäder. I Trafikverkets inriktningsunderlag för transportinfrastrukturplaneringen för 2018–2029 konstaterades att åtgärder i tätorter för cyklister kan minska efterfrågan på biltransporter och på andra sätt bidra till långsiktig hållbarhet.

Det finns även ett flertal positiva sociala dimensioner då det är ett relativt billigt transportfordon, vilket gör att cykeln är tillgänglig även för dem som har låga inkomster. Genom förbättrade möjligheter att cykla ökar möjligheterna att resa för dem som inte har tillgång till bil, och för dem med biltillgång kan bilberoendet minska. Kvinnor och män använder sig av cykeln som transportmedel i ungefär lika stor utsträckning. Eftersom kvinnor dock har lägre tillgång till bil och generellt lägre inkomster än män kan satsningar för en ökad cykeltrafik ändå ses som en jämställdhetsfråga inom trafikpolitiken.

Studier visar även att länder som har en hög andel cykeltrafik har färre döda i trafiken än länder med en låg andel cykeltrafik. Samtidigt är olycksrisken för cyklister i dag relativt hög, varför åtgärder för ökad cykling måste förenas med åtgärder som stärker tryggheten för dessa trafikanter. För att få fler att använda cykel som transportmedel behövs ökade investeringar i cykelinfrastruktur och att motortrafikens hastighet sänks där cyklister blandas med bilar. För att begränsa transportsystemets klimatpåverkan och bidra till bättre folkhälsa och säkerhet ökar behoven av förbättrad tillgång till cykelstråk.

Forskning visar att det är regelbunden motionsutövning som främjar hälsan, och cykeln kan i det sammanhanget vara ett viktigt komplement till flertalet lokala transporter. Det kan t.ex. gälla att ta cykeln till en kollektivtrafikplats i stället för att åka bil hela vägen. Världshälsoorganisationen (WHO) hävdar att 100 minuters cykling i veckan minskar risken för att dö i förtid med 10 procent i åldern 20–64 år. För att fler ska använda cykeln som färdmedel krävs att cykelvägar och kollektivtrafikplatser känns trygga, säkra och framkomliga. Om dessutom barns och ungdomars cyklande stärks skapas goda förutsättningar för framtida transportvanor som är miljövänliga och hälsofrämjande. Det är därför bekymmersamt att cyklandet bland barn och unga minskar. Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) har konstaterat att detta är ett resultat av en mängd faktorer, exempelvis flera bilar i hushållen, längre skolväg som en konsekvens av friskolors etablering, förändringar i hur barn leker och kommunicerar och ett ökat individfokus med ett flertal fritidsaktiviteter att hinna med. Man konstaterar att det inte finns någon enkel och snabb lösning för att åtgärda detta problem. Forskningen visar att det framför allt är viktigt att belysa att barn har olika livsvillkor, där ålder, kön och föräldrarnas bakgrund och ekonomi är några viktiga faktorer som hittills inte utförligt har analyserats. Vidare är det viktigt att de initiativ och åtgärder som vidtas för att stärka barns och ungas cykling utvärderas systematiskt, bl.a. för att synliggöra vilka åtgärder som ger önskade effekter.

Coronapandemin har medfört stora förändringar i våra transportvanor. Allmänheten har uppmanats att undvika kollektivtrafiken p.g.a. smittorisken. Det har lett till att cykling har ökat kraftigt, särskilt i städer. Utvecklingen visar att snabba förändringar i vardagstransporter är möjliga, och rätt styrmedel behövs för att styra utvecklingen åt rätt håll. Samtidigt som luften i städerna har blivit friskare tack vare minskad biltrafik har

även trängseln på cykelbanorna ökat. Vår trafikinfrastruktur är fortfarande byggd utifrån bilens förutsättningar.

Många städer runt om i världen har använt den ändrade situationen med minskad biltrafik och satsat kraftigt på ny cykelinfrastruktur genom att omfördela gatuutrymmet från bil till cykel och gångtrafik. Paris, Milano, London och Berlin är några exempel på städer där man satsat stort på ökat cyklande. Alla satsningar på cykling behöver inte nödvändigtvis vara dyra, men de kräver politisk vilja. I många fall behöver infrastrukturen dock byggas om för att skapa förutsättningar för fortsatt ökat cyklande. Bara under pandemins första månader investerade europeiska städer över 10 miljarder kronor extra för att bygga ut cykelinfrastrukturen, enligt Europeiska cykelfederationen. Dessvärre har ingen svensk stad utmärkt sig med stora cykelsatsningar under pandemin.

Vänsterpartiet anser att Sverige måste svara upp mot det ökade intresset för cykling. Trots de stora samhällsvinsterna är cykling förbisedd i den nationella infrastrukturplaneringen. De resurser som anslås i stadsmiljöavtalet är otillräckliga i volym och fordrar dessutom medfinansiering av kommunerna. Därför går det inte enbart att förlita sig på stadsmiljöavtalet som ett verktyg för att bygga ut cykelinfrastrukturen, i synnerhet inte de viktiga regionala stråk som behöver byggas. I övrigt preciserar inte regeringen hur stora cykelanslagen väntas bli för den kommande planperioden 2022–2033. Detta talar för att cykelinfrastruktur bör föras in i den nationella infrastrukturplaneringen på ett mer strukturerat sätt. Det behövs både ökade volymer och separata anslag vid sidan av stadsmiljöavtalet. Vi noterar att de svenska cykelorganisationerna i sitt remissvar till den nationella planen för infrastruktur föreslår att minst 10 procent av de statliga medlen i den nationella investeringsplanen öronmärks för cykelinvesteringar. Vänsterpartiet anser att 10 procent av de statliga medel som avsätts till väg bör öronmärkas och det skulle i så fall fordra ökade cykelinvesteringar vid sidan av stadsmiljöavtalen. Därutöver anser vi att det ökade intresset för cykling i och med pandemin har gjort att det nu är rätt tid att investera i utbyggd cykelinfrastruktur och att staten måste ta ett stort ansvar för detta.

Vänsterpartiet föreslår nedan åtgärder som stimulerar en förbättrad cykelinfrastruktur, en ökad andel persontransporter med cykel samt säkrare cykling. Vår syn på cykelinvesteringar finns i vår följdmotion 2020/21:4037 med anledning av prop. 2020/21:151 Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige och vår motion Utgiftsområde 22 Kommunikationer (2021/22:3189).

3 Implementera beslutet om att möjliggöra fler cykelstråk

Ett hinder för ökad cykling är myndigheternas tolkning av väglagen och anläggningslagen som tolkas som att en gång- och cykelväg endast får byggas om den är i anslutning till allmän väg. Enligt den tolkningen får alltså en cykelled inte byggas om den inte ligger i närheten av och har ett funktionellt samband med en statlig väg för allmän samfärdsel. Enligt väglagen måste också en väg i dag vara en väg för ”allmän samfärdsel”, vilket innebär att alla trafikslag ska kunna köra där, inte minst bilen. Att bygga separata cykelvägar – som inte är i anslutning till bilvägar – har tolkats som i strid med principen om allmän samfärdsel eller funktionellt samband med bilväg. Det finns därför ett stort behov av att tydliggöra lagstiftningen så att gång- och cykelvägar

ska kunna byggas separat. Det finns flera exempel på regioner som har velat finansiera cykelvägar men förhindrats att göra så p.g.a. lagstiftningen. När en cykelväg inte definieras som allmän väg skapas också problem med ägandeskapet av den färdiga cykelvägen. Det blir t.ex. otydligt vem som ansvarar för drift och underhåll av den färdiga cykelvägen. Denna problematik kan säkert spåras till väglagens tillkomst för nästan 50 år sedan då cykelns status som ett färdmedel och del i infrastrukturplanering i praktiken var obefintlig. Även om väglagen har reviderats ett antal gånger är det uppenbart att ändringar skyndsamt måste göras för att tydliggöra cykelns status i infrastrukturplaneringen. I Tyskland har man löst liknande utmaningar med skapandet av vägtypen ”regional snabbcykelväg” (Radschnellweg).

Vänsterpartiet anser att väglagen bör ändras genom att begreppet funktionellt samband omtolkas så att det tydliggörs att gång- och cykelvägar kan byggas oavsett koppling till vägar för allmän samfärdsel samt att ansvaret för drift och underhåll av färdiga gång- och cykelvägar ska tydliggöras. Vi välkomnar att riksdagen den 27 januari 2021 ställde sig bakom Vänsterpartiets motionsförslag om att ändra bl.a. väglagen så att friliggande cykelvägar kan anläggas utan krav på direkt anslutning till vägar avsedda för motortrafik. Vi förutsätter att regeringen så snart som möjligt lägger fram en konkret lagändring i enlighet med detta.

4 Säker och framkomlig cykelinfrastruktur vid två-plus-ett-vägar

Staten har ett delat ansvar med kommuner att bidra till att det skapas cykelnät som knyter ihop kommuner. Det är därför nödvändigt att staten uppmärksammar cykeltrafikens behov vid anläggande av vägar. Trafikverket behöver t.ex. en tydligare gränsdragning för när investeringar ska göras i cykelinfrastruktur vid dragningen av två-plus-ett-vägarnas utbyggnad.

En två-plus-ett-väg är ett exempel på mötteseparering och innebär två körfält i ena riktningen och ett körfält i andra riktningen. Dessa vägar har ett flertal fördelar men innebär ofta försämrad framkomlighet för cyklister. Vid byggande av två-plus-ett-vägar bör alltid cykeltrafikanternas framkomlighet vara lika viktig att beakta som trafiksäkerheten för bilister. Därför behöver riktlinjerna till Trafikverket göras tydligare gällande när insatserna ska göras för att åtgärda saknade cykellänkar i och med anläggande av två-plus-ett-vägar.

Regeringen bör återkomma med förslag på åtgärder som gör att cykeltrafikanternas framkomlighet alltid är lika viktig att beakta som trafiksäkerheten för bilister vid byggande av två-plus-ett-vägar. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

5 Stöd för mobilitetstjänster som ökar hållbart resande med cykel

Det sker en snabb utveckling av mobilitetstjänster med digitalisering och delningsekonomi som starka drivkrafter. Transport som tjänst brukar beskrivas som en samlad tjänst där användarens olika behov av transport samlas hos en och samma leverantör.

Transporttjänsterna utförs av olika leverantörer men samordnas i ett gemensamt system. Resenärens aktuella behov står i centrum och kollektivtrafiken är en central aktör, men även bilpooler och hyrcykel är viktiga delar. Dessa nya mobilitetstjänster kan bidra till ökad flexibilitet och minskat behov av att äga en egen bil, särskilt i större städer och storstadsregioner.

Regeringen bör återkomma med förslag på styrmedel för att stimulera mobilitetstjänster som främjar minskat behov av att äga en egen bil samt ökar det hållbara resandet med kollektivtrafik och cykel. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

6 Möjliggör för cyklister att svänga höger vid rött

Ett sätt att underlätta för cykling är att tillåta högersväng även när trafikljuset visar rött. Detta tillämpas i många städer i Europa, bl.a. i Danmarks huvudstad Köpenhamn och Groningen i Nederländerna. Där det tillämpas finns särskilda trafikmärken som tillåter cyklister att svänga till höger vid röd signal. Cyklisterna har fortsatt väjningsplikt mot fotgängare vid högersvängen. I Sverige finns ett stort intresse från kommuner att tillåta högersväng vid rött, men rättsläget är oklart. I den nationella cykelstrategin lovade regeringen att utreda möjligheterna till undantag från röd signal vid högersväng. Nu har det gått över tre år sedan den utfästelsen och vi har ännu inte sett något konkret förslag från regeringen. Vänsterpartiet anser att det är angeläget att regeringen vidtar nödvändiga åtgärder för att möjliggöra detta på lämpliga platser.

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

7 Inför gröna res- och transportplaner

Gröna res- och transportplaner innebär att t.ex. arbetsgivare, byggherrar och fastighetsägare tar ett helhetsgrepp om att resandet och godsleveranserna till och från den egna verksamheten ska bli mer hållbara. Det har både i Sverige och internationellt visat sig vara ett sätt att minska bil- och lastbilstrafiken till och från en verksamhet. Utvärderingar av införda gröna resplaner visar på goda effekter i form av exempelvis minskat bilresande och friskare personal.

I dag finns det dock inga möjligheter för kommuner att ställa krav på att transportplaner upprättas vid nyetableringar. Redan i utredningen Bilen, biffen och bostaden (SOU 2005:51) föreslås att kommuner ska få denna möjlighet, och det nämns ett antal exempel som skulle kunna ingå i en transportplan, bl.a. tillgänglighet till kollektivtrafik, säkra cykelparkeringar och resepolicy.

I Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet (2017), som ett stort antal myndigheter tagit fram på regeringens uppdrag, föreslås att möjligheten att ge kommuner en lagstadgad rätt att införa krav på gröna res- och transportplaner ska utredas.

Den tidigare S-MP-regeringen aviserade i budgetpropositionen för 2017 en översyn om lagstadgad rätt för kommuner att införa krav på transportplaner i samband med

nyetableringar. Betänkandet Bebyggelse- och transportplanering för hållbar stadsutveckling av utredningen Samordning för bostadsbyggande presenterades 2019. Den konstaterar att fördelarna överväger för att införa krav på transportplaner.

Vänsterpartiet har under många år föreslagit att kommunerna ska ges möjlighet att ställa krav på transportplaner för att få mer hållbara resor och transporter. Inte minst ser vi stora vinster i detta för att öka cyklandet. Då regeringen ännu inte har kommit med något konkret förslag på området, trots att ett flertal rapporter och utredningar lyft förslaget, ser vi behov av att riksdagen gör ett tillkännagivande i frågan så att det inte riskerar att ytterligare skjutas upp.

Regeringen bör återkomma med förslag på en lagstadgad rätt för kommuner att införa krav på gröna res- och transportplaner vid nyetableringar och större ombyggnationer. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

8 Möjliggör medtagande av cykel vid resor med buss och tåg

Ett miljöanpassat samhälle måste målmedvetet arbeta för att undanröja hinder för hållbara transporter. Med ett hela-resan-perspektiv skulle fler kunna välja cykeln för en del av resan till arbete och studier. Det finns flera exempel på där cyklar redan i dag tillåts transporteras på tåg som exempelvis på Öresundståg, Mälartåg och SL. Det visar att det är fullt möjligt och skulle kunna fungera även på SJ:s tåg. För att öka möjligheterna att ta med cykeln inom kollektivtrafiken måste det bli möjligt att ställa detta krav på kommersiell trafik. I dag har Trafikverket inga befogenheter att tvinga tågoperatörer att använda sig av tåg som kan medföra cyklar. Vänsterpartiet anser att en ändring krävs inom detta område.

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

9 Inför styrmedel som minskar bilberoendet

Vänsterpartiet anser att det ska vara enkelt och ekonomiskt lönsamt att välja de klimatsmarta alternativen. Erfarenheter från t.ex. Freiburg i Tyskland tyder på att stadsplanering med ett tillgängligt och sammanhållet kollektivtrafiksystem i kombination med lägre pris har varit ett framgångsrikt sätt att minska bilismen och uppnå hållbara städer. Det har visat sig att effektiva helhetssatsningar som innehåller stadsplanering för minskat utrymme för bilar samt ökat utrymme för kollektivtrafik, cyklar och gång är framgångsrika för att bygga hållbara städer. Stadsmiljöavtal är ett viktigt statligt stöd för att främja hållbara stadsmiljöer men är inte tillräckligt.

Regeringen bör genomföra en översyn av lämpliga styrmedel, inklusive stadsmiljöavtal, för att stimulera samhällsplanering som minskar bilberoendet. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

10 Stärk fyrstegsprincipen

Staten investerar ca 25 miljarder kronor årligen i ny transportinfrastruktur. Beslut om investeringar fattas inom ramen för trafikslagsövergripande planering som bygger på att de mest samhällsekonomiskt effektiva och hållbara transportlösningarna ska genomföras. Större investeringar som ska genomföras ligger i den nationella tolvåriga plan som revideras vart fjärde år. Besluten för investeringarna ska föregås av en selektionsprocess enligt fyrstegsprincipen som är den modell som enligt staten bör användas för att analysera åtgärdsval.

Första steget i fyrstegsprincipen handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt. Hit hör t.ex. parkeringsavgifter och resfria möten. Andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen, t.ex. busskörfält, ökad turtäthet eller ökat utrymme för cyklister. Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer. Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar eller större ombyggnadsåtgärder.

Vänsterpartiet anser att fyrstegsprincipen, rätt tillämpad, är ett mycket betydelsefullt planeringssätt för att uppnå ett transportsystem som är ekologiskt, socialt och ekonomiskt hållbart. Därmed stärks förutsättningarna för en ökad andel persontransporter som sker med kollektivtrafik, cyklar och gång.

I Klimatpolitiska rådets rapport 2019 konstaterar man att dagens tillämpning av fyrstegsprincipen, med fokus på steg 3- och steg 4-åtgärder, leder till att både kostnaderna ökar och klimatomställningen försvåras. Eftersom analysen i en ÅVS (åtgärdsvalsstudie) i normalfallet utgår från brister i en enskild väg eller järnvägsförbindelse blir det svårt att tillämpa steg 1- och steg 2-åtgärder som normalt är mindre kostsamma men kräver andra typer av insatser. Det försvårar också att tillämpa ett trafikslagsövergripande synsätt. Ett annat problem enligt Klimatpolitiska rådet är att Trafikverket, enligt deras egen tolkning, saknar mandat att medfinansiera steg 1- och steg 2-åtgärder och att föreslå bredare insatser eller styrmedel för regeringen – sådana insatser och förslag som skulle kunna påverka trafikefterfrågan eller hur befintlig infrastruktur används. Ur det regionala och kommunala perspektivet innebär det att staten enbart är villig att medfinansiera åtgärder som ska prioriteras i sista hand, vilket minskar intresset för att genomföra åtgärder som kan vara samhällsekonomiskt mer effektiva enligt rådet.

Även Riksrevisionen har framfört stark kritik när det gäller hur regeringen och myndigheterna hanterar fyrstegsprincipen i sin rapport om modellen. Vänsterpartiet anser att det därmed finns starka skäl att säkerställa att Riksrevisionens rekommendationer till regeringen verkställs.

Nuvarande planeringssystem bygger i hög grad på brister som identifieras från en lokal nivå, vilket enligt Riksrevisionens iakttagelser pekar på att det ofta kan vara svårt att hitta kostnadseffektiva lösningar. Detta riskerar att försvåra en planering som stärker våra möjligheter att uppnå antagna nationella klimatmål.

Regeringen bör återkomma med förslag på hur nationellt framtagna bristanalyser och prioriteringar på systemnivå kan utgöra en utgångspunkt för den tidiga planeringen av investeringar i transportinfrastruktur. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Det finns få steg 1-åtgärder i fyrstegsprincipen som Trafikverket råder över. Regeringen bör förtydliga för Trafikverket hur myndigheten ska arbeta med första steget i fyrstegsprincipen som består i att försöka lösa brister genom sänkt efterfrågan eller överflyttningar mellan trafikslag. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Vänsterpartiet anser att det av Riksrevisionens rapport tydligt framkommer att steg 1- och steg 2-åtgärder vidtas i alltför låg utsträckning för att åtgärda brister i vår infrastruktur. Det försvårar Sveriges möjligheter att ekonomiskt effektivt uppnå ett transportsystem som är klimat- och miljömässigt hållbart och resulterar i att potentiella satsningar på bl.a. cykel uteblir. Det finns i dag ingen möjlighet till statlig medfinansiering av icke-fysiska steg 1- och steg 2-åtgärder i länsplanerna eller den nationella transportplanen. Ansvaret för att finansiera och implementera dessa åtgärder ligger i dag hos kommuner, regioner och privata aktörer.

Det krävs därför ytterligare åtgärder för att minska miljö- och klimatbelastningen från transporter och minska statens utgifter för nyinvesteringar som varken är nödvändiga eller hållbara.

Regeringen bör återkomma med förslag om hur statlig medfinansiering kan stärkas för att fyrstegsprincipens tillämpning ska förbättras genom att fler steg 1- och steg 2-åtgärder genomförs i infrastrukturplaneringen. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

11 Åtgärder krävs för ordning och reda med elsparkcyklar

Användandet av elsparkcyklar/elskotrar sprider sig lavinartat i Sverige och internationellt. Många upplever elsparkcykeln som ett smidigt färdmedel för att ta sig fram mellan relativt korta punkter i en stad. Företag uppbackade av riskkapital erbjuder korttidshyrning av elsparkcyklar. Bara i Stockholm har på kort tid åtta olika aktörer etablerat sig med syftet att tjäna pengar på uthyrning av elsparkcyklarna. Många elsparkcyklar har väldigt kort livslängd; de är av låg kvalitet och får utstå tuff behandling. Det är ett problem att dessa fordon blir en slit-och-släng-produkt som tar mycket resurser i anspråk.

Elsparkcyklarna skapar inte bara frihet för användarna; de begränsar framkomligheten för många andra, inte minst funktionshindrade. Trots att flera städer har lanserat åtgärder mot olägenheterna fortsätter kvarlämnade elsparkcyklar att upplevas som ett stort framkomlighetsproblem i många städer runt om i Sverige. Felaktigt använda kan elsparkcyklarna också utgöra en stor trafikfara både för användarna och för andra. Under 2019, då användningen av elsparkcyklar ökade, ökade också antalet skador orsakade av skotrarna kraftigt. Förra året skördade elsparkcyklarna sitt första dödsoffer då en person förolyckades i Helsingborg.

Det är uppenbart att lagstiftare, lokalpolitiker och myndigheter inte har hunnit följa med i den snabba utveckling som elsparkcyklarna är ett uttryck för. I praktiken råder i dag kaos kring både användning och uppställande av elsparkcyklarna i många av våra städer, inte minst vår huvudstad. Även insamling av överblivna sparkcyklar lämnar mycket i övrigt att önska avseende arbetsvillkor för dem inom den s.k. gigekonomin som samlar in cyklar för minimal betalning. Ett konkret exempel på hur samhället inte

har följt med i utvecklingen är att elsparkcyklar i dag klassas som cyklar i lag och förordning. Det gör att det inte finns någon åldersgräns för användandet och ej heller krav på hjälm (för dem över 15 år) samt att elsparkcyklarna får framföras på samma sätt som vanliga cyklar, bl.a. på gångvägar så länge gångfart tillämpas.

Många aktörer förväntar sig att samhället styr upp rådande ordning. Ordningsslagen och lokala ordningsföreskrifter borde kunna användas för att redan här och nu reglera verksamheten. Som konstateras i rapporten Eldrivna enpersonsfordon (2018), beställd av Trafikverket, skulle en egen klassificering underlätta kontrollen av fordonen och bidra till större säkerhet och överlag större möjligheter till en bättre ordning i våra städer. Enligt Transportstyrelsen arbetar man för närvarande med möjliga regelförändringar med anledning av de personskador som elsparkcyklarna orsakat. I vilken omfattning regeländringar och förbättrad kontroll kommer att införas och när dessa kommer att vara på plats är dock oklart.

Regeringen bör skyndsamt återkomma med en lämplig klassificering av elsparkcyklar i syfte att öka säkerheten och förbättra kontrollen samt, om nödvändigt, vidta alla ytterligare åtgärder för en trafiksäker och hållbar reglering av färdmedlet. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Jens Holm (V)

Hanna Gunnarsson (V)

Lotta Johnsson Fornarve (V)

Yasmine Posio (V)

Elin Segerlind (V)

Håkan Svenneling (V)

Jessica Thunander (V)