

Trafikutskottets betänkande 2023/24:TU12

Cykelfrågor

Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen avslår motionsyrkanden om olika cykelfrågor, bl.a. mål, infrastruktur och bestämmelser för cyklister samt insatser för cykling bland barn och unga och kombinerade resor med cykel. Motionsyrkandena avstyrks bl.a. med hänvisning till planerade eller redan vidtagna åtgärder och pågående beredningsarbete. I betänkandet framhåller utskottet att cykling och gångtrafik har många positiva effekter. Utskottet konstaterar att cyklingsinsatser är väl beaktade i infrastrukturplaneringen och att bestämmelser är utformade så att de underlättar en ökad och säker cykling.

I ärendet finns totalt 21 reservationer (S, SD, C, MP).

Behandlade förslag

Ett sextiototal yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2023/24.

Innehållsförteckning

| | |
|--|-----|
| Utskottets förslag till riksdagsbeslut | 3 |
| Redogörelse för ärendet | 6 |
| Ärendet och dess beredning..... | 6 |
| Bakgrund | 6 |
| Utskottets överväganden..... | 11 |
| Mål för cykling..... | 11 |
| Cykling, gångtrafik, hållbarhet och folkhälsa..... | 15 |
| Infrastruktur för cykling | 22 |
| Utformning av cykelbanor..... | 45 |
| Bestämmelser för ökad säkerhet för cyklister..... | 49 |
| Elsparkcyklar..... | 63 |
| Insatser för cykling bland barn och unga..... | 69 |
| Kombinerade resor med cykel..... | 74 |
| Cykelcentrum vid VTI..... | 81 |
| Reservationer | 83 |
| 1. Mål för cykling, punkt 1 (S) | 83 |
| 2. Mål för cykling, punkt 1 (C)..... | 83 |
| 3. Mål för cykling, punkt 1 (MP)..... | 84 |
| 4. Cykling, gångtrafik, hållbarhet och folkhälsa, punkt 2 (S)..... | 85 |
| 5. Cykling, gångtrafik, hållbarhet och folkhälsa, punkt 2 (MP) | 85 |
| 6. Infrastruktur för cykling, punkt 3 (SD)..... | 86 |
| 7. Infrastruktur för cykling, punkt 3 (C) | 88 |
| 8. Infrastruktur för cykling, punkt 3 (MP) | 90 |
| 9. Utformning av cykelbanor, punkt 4 (SD) | 94 |
| 10. Utformning av cykelbanor, punkt 4 (MP) | 94 |
| 11. Bestämmelser för ökad säkerhet för cyklister, punkt 5 (SD)..... | 95 |
| 12. Bestämmelser för ökad säkerhet för cyklister, punkt 5 (C) | 96 |
| 13. Bestämmelser för ökad säkerhet för cyklister, punkt 5 (MP) | 97 |
| 14. Elsparkcyklar, punkt 6 (SD) | 98 |
| 15. Elsparkcyklar, punkt 6 (C)..... | 99 |
| 16. Insatser för cykling bland barn och unga, punkt 7 (SD) | 100 |
| 17. Insatser för cykling bland barn och unga, punkt 7 (MP) | 101 |
| 18. Kombinerade resor med cykel, punkt 8 (SD) | 101 |
| 19. Kombinerade resor med cykel, punkt 8 (C)..... | 102 |
| 20. Kombinerade resor med cykel, punkt 8 (MP)..... | 103 |
| 21. Cykelcentrum vid VTI, punkt 9 (MP) | 103 |
| <i>Bilaga</i> | |
| Förteckning över behandlade förslag | 105 |
| Motioner från allmänna motionstiden 2023/24 | 105 |
| <i>Tabell</i> | |
| Tabell Antal omkomna och allvarligt skadade..... | 9 |

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Mål för cykling

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:961 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 1,

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 18 och

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 20.

Reservation 1 (S)

Reservation 2 (C)

Reservation 3 (MP)

2. Cykling, gångtrafik, hållbarhet och folkhälsa

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:1875 av Amanda Lind m.fl. (MP) yrkande 6 och

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 19.

Reservation 4 (S)

Reservation 5 (MP)

3. Infrastruktur för cykling

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:216 av Daniel Helldén och Annika Hirvonen (båda MP),

2023/24:303 av Lina Nordquist (L),

2023/24:398 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 1–3,

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 21,

2023/24:825 av Rickard Nordin (C) yrkande 1,

2023/24:961 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkandena 2–5,

2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 43,

2023/24:1226 av Martina Johansson (C),

2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 35,

2023/24:2059 av Kristoffer Lindberg m.fl. (S),

2023/24:2457 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 36,

2023/24:2458 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 34,

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 15, 16 och 19–23 samt

2023/24:2609 av Alireza Akhondi m.fl. (C).

Reservation 6 (SD)

Reservation 7 (C)

Reservation 8 (MP)

4. Utformning av cykelbanor

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:398 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 4,

2023/24:825 av Rickard Nordin (C) yrkandena 3 och 4 samt

2023/24:961 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 7.

Reservation 9 (SD)

Reservation 10 (MP)

5. Bestämmelser för ökad säkerhet för cyklister

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:142 av Jörgen Grubb (SD),

2023/24:326 av Cecilia Rönn (L),

2023/24:398 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 6–8,

2023/24:825 av Rickard Nordin (C) yrkandena 2 och 5,

2023/24:961 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 6,

2023/24:979 av Camilla Brunsberg (M),

2023/24:1364 av Johan Andersson m.fl. (S),

2023/24:1407 av Peter Ollén (M),

2023/24:1893 av Yasmine Bladelius (S) och

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 29.

Reservation 11 (SD)

Reservation 12 (C)

Reservation 13 (MP)

6. Elsparkeyklar

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:398 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 9,

2023/24:1580 av Ulrik Nilsson (M),

2023/24:1649 av Niels Paarup-Petersen (C) och

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 24 och 25.

Reservation 14 (SD)

Reservation 15 (C)

7. Insatser för cykling bland barn och unga

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:398 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 10 och

2023/24:1875 av Amanda Lind m.fl. (MP) yrkande 5.

Reservation 16 (SD)

Reservation 17 (MP)

8. Kombinerade resor med cykel

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:398 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 5,

2023/24:961 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkandena 9 och 10 samt

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 17.

Reservation 18 (SD)

Reservation 19 (C)

Reservation 20 (MP)

9. Cykelcentrum vid VTI

Riksdagen avslår motion

2023/24:961 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 8.

Reservation 21 (MP)

Stockholm den 21 mars 2024

På trafikutskottets vägnar

Ulrika Heie

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Ulrika Heie (C), Thomas Morell (SD), Gunilla Svantorp (S), Maria Stockhaus (M), Mattias Ottosson (S), Jimmy Ståhl (SD), Sten Bergheden (M), Kadir Kasirga (S), Helena Gellerman (L), Carina Ödebrink (S), Ann-Sofie Lifvenhage (M), Linda W Snecker (V), Magnus Oscarsson (KD), Linus Lakso (MP), Johanna Rantsi (M), Inga-Lill Sjöblom (S) och Johanna Hornberger (M).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet 59 motionsyrkanden från allmänna motions-tiden 2023/24. En förteckning över behandlade förslag finns i bilagan. I sammanhanget kan nämnas att utskottet tidigare under våren 2024 behandlade frågor som i vissa delar berör cykling i betänkande 2023/24:TU7 Trafik-säkerhet och att utskottet avser att senare under riksmötet behandla frågor som i vissa delar berör cykling i betänkandet om infrastrukturfrågor.

I samband med beredningen av ärendet informerade representanter för Svensk Cykling om aktuella cykelfrågor vid utskottssammanträdet den 29 februari 2024.

Bakgrund

Definitionen av en cykel

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

1. ett fordon som är avsett att drivas med tramp- eller vevanordning och inte är ett lekfordon
2. ett eldrivet fordon med en tramp- eller vevanordning om elmotorn endast förstärker kraften från tramp- eller vevanordningen, inte ger något kraft-tillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen och har en kontinuerlig märkeffekt som inte överstiger 250 watt (t.ex. en cykel med elassistans eller en elsparkcykel)
3. ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning som är avsett för användning av personer med fysisk funktionsnedsättning, och är inrättat huvudsakligen för befordran av en person, inrättat för att föras av den åkande och konstruerat för en hastighet av högst 20 kilometer i timmen (t.ex. elrullstol eller elskoter)
4. ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning som uppfyller villkoren i punkt 3 och som antingen har en elmotor vars kontinuerliga märkeffekt inte överstiger 250 watt eller är självbalanserade (t.ex. Segway).

Cyklingens omfattning

Av det senaste nationella cykelbokslutet (Trafikverket 2022:004) framgår att ca 936 000 personer i åldern 6–84 år cyklade en genomsnittlig dag 2021, vilket motsvarar ca 10 procent av befolkningen. Dessa cyklade i genomsnitt drygt 6,5 kilometer var, fördelat på knappt 2,2 resor. Detta innebär att en genomsnittlig cykelresa var 3,1 kilometer. Antalet personer som cyklar varierar över året. Cykling är framför allt kopplat till sommarhalvåret, när andelen som

cyklat under en genomsnittlig dag är 13 procent jämfört med 7 procent under vinterhalvåret. Den totala sträckan som tillryggalades med cykel var 2,2 miljarder kilometer, vilket motsvarar drygt 2 procent av det totala transportarbetet om flyget exkluderas. Räknat per invånare blir det 235 kilometer per år. Antalet cykelresor under 2021 var drygt 700 miljoner, vilket innebär att drygt var åttonde resa görs med cykel. Andelen cykelresor av resorna upp till 5 kilometer är högre; där skedde knappt var femte resa med cykel. Det är mycket ovanligt med cykelresor över 10 kilometer. Det största antalet cykelresor sker i storstäderna med omgivande kommuner samt de större städerna med omgivande kommuner (37 procent för båda kommuntyperna). I övriga kommuner uppmäts andelen till 26 procent.

Cykelinfrastruktur

Infrastrukturen för cykel består bl.a. av cykelvägar och cykelparkeringar. Även en stor del av bilvägnätet är tillåtet att cykla på. Cykelvägnätet är alla vägar som är avsedda för cykeltrafik eller gång- och cykeltrafik, och inte biltrafik. Exempelvis kan det vara en cykelbana, ett cykelfält, vägpassager i plan avsedda för cykeltrafik med eller utan vägmarkering samt sträckor som knyter samman vägnätet för cykel med övriga vägnätet. Sammantaget omfattade cykelvägnätet enligt det nationella cykelbokslutet vid årsskiftet 2021/22 totalt 2 569 mil. År 2021 var 316 mil cykelväg registrerad på statligt vägnät, 2 087 mil på kommunalt vägnät och 166 mil på enskilt vägnät. Den sammanlagda längden kommunala cykelvägar varierar kraftigt mellan olika kommuner och län. För många mindre kommuner kan det handla om någon eller några kilometer cykelväg, medan det i de större kommunerna kan handla om mer än 50 mil cykelväg. Trafikverket konstaterar i sitt inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037 (rapport 2024:003) att det längs med det statliga vägnätet finns ca 390 mil gång- och cykelväg.

Myndigheternas arbete med cykelfrågor

Trafikverket ansvarar för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för bl.a. vägtrafik och för byggande och drift av statliga vägar. Trafikverket ansvarar även för utvecklingen och planeringen av åtgärder i den statliga nationella cykelinfrastrukturen som är beslutad i nationell plan, dvs. cykelinfrastruktur längs det nationella stamvägnätet som finansieras genom den nationella planen för transportinfrastruktur. I lagstiftningen som styr Trafikverkets byggande av väg görs det ingen skillnad mellan hur cykelvägar och andra vägar planeras och byggs. Statliga vägar planeras och anläggs med stöd av väglagen (1971:948). Vidare främjar Trafikverket cykling genom stödfinansiering och bidrag till utvecklingen för cykel. Trafikverket tar fram kunskapsstöd och planeringsunderlag för aktörer som verkar i samhällsplaneringen samt standarder för att skapa förutsättningar för en jämn och god kvalitet på cykelinfrastrukturen. Trafikverket har bl.a. i uppdrag att följa upp

utvecklingen inom cykling, och detta rapporteras återkommande i samband med det nationella cykelbokslutet.

Transportstyrelsen har till huvuduppgift att svara för regelgivning, tillståndsprovning och tillsyn inom transportområdet. I uppdraget ingår bl.a. att ta fram regler för vägtrafik och fordon samt att utforma vägmärken. I detta ingår cykeltrafik, och regler finns för vilken utrustning en cykel måste ha samt hur en cykel ska framföras i trafiken.

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) har till huvuduppgift att bedriva forskning och utveckling som avser infrastruktur, trafik och transporter. Institutet ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås genom att bidra till att kunskapen om transportsektorn kontinuerligt förbättras. Vid årsskiftet 2017/18 fick VTI i uppdrag att vara administrativ värd för Sveriges nya nationella kunskapscentrum för forskning och utbildning om cykling (Cykelcentrum). Som administrativ värd ska VTI tillsammans med andra forskare, intresseorganisationer, myndigheter, infrastrukturhållare m.fl. utveckla cyklingens roll för att bidra till ett hållbart samhälle med hög livskvalitet i hela landet. Cykelcentrum ska arbeta för att öka det tvärvetenskapliga samarbetet och knyta forskningen närmare till de problem som olika aktörer har när det gäller att göra det enklare och säkrare att cykla. I Cykelcentrums uppgifter ingår även att säkra en långsiktig kunskapsuppbyggnad inom cykelområdet, t.ex. genom att etablera doktorandprogram, verka för att kunskapen förmedlas på universitets- och högskoleutbildningar samt anordna utbildningar för verksamma i branschen.

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. Myndigheten har tagit fram olika underlag som handlar om cyklar och cykeltrafik.

Regionerna har rollen som regionala planupprättare och ansvarar för planering av cykelvägar längs det statliga vägnätet som inte är statliga nationella vägar. Många regioner tar fram regionala cykelplaner och cykelstrategier. I några delar av landet finns det enligt Trafikverket särskilda forum för cykelfrågor, vilka ofta drivs av regionerna och där Trafikverket medverkar (rapport TRV 2021/21964). I andra delar av landet är frågor om cyklar och cykling inte specifikt avgränsade från andra transportmedel i diskussioner och forum utan hanteras i samband med de ordinarie löpande dialogerna mellan Trafikverket, kommunerna och regionerna om fysisk planering och transportinfrastrukturplanering.

Kommunerna har ansvar för planering, byggande, drift och underhåll av cykelvägar som inte ligger längs det statliga vägnätet. Kommunerna tar ofta fram kommunala trafikstrategier och cykelplaner som komplement till sin översiktsplan och de detaljplaner som styr markanvändningen.

Nationella cykelrådet är ett samverkansforum för det nationella arbetet för en ökad och säker cykling som leds av Trafikverket. I rådet ingår Boverket,

Cykelfrämjandet, Finspångs kommun, Folkhälsomyndigheten, Göteborgs stad, Komexp (Västra Götalandsregionen och Region Jönköpings län), Naturvårdsverket, Svensk Cykling, Svenska Cykelstäder, Sveriges Kommuner och Regioner (SKR), Trafikverket, Transportstyrelsen, Umeå kommun samt VTI och Cykelcentrum. Vartannat år tar det nationella cykelrådet fram ett nationellt cykelboksut. Syftet är att följa upp och redovisa cyklandet utveckling i Sverige kopplat till de transportpolitiska målen.

Olycksfallsutvecklingen för cyklister

Transportstyrelsen ansvarar för att samla in och tillhandahålla statistik om vägtrafikolyckor med personskada som uppstår i det svenska vägtransport-systemet. Statistiken baseras på uppgifter som rapporteras in av två separata källor: polisen och akutsjukhusen. Uppgifterna sparas i Transportstyrelsens olycks- och skadedatabas Strada. Uppgifter om färdstättet cykel framgår av Transportstyrelsens statistik över vägtrafikolyckor som visas i tabellen nedan.

Tabell Antal omkomna och allvarligt skadade

Avser färdstättet cykel

| År | Antal omkomna enligt underlag till officiell statistik | Antal allvarligt skadade enligt polis och akutsjukvård |
|--------------------|--|--|
| 2010 | 21 | 377 |
| 2011 | 21 | 401 |
| 2012 | 28 | 373 |
| 2013 | 14 | 465 |
| 2014 | 33 | 530 |
| 2015 | 17 | 359 |
| 2016 | 22 | 436 |
| 2017 | 26 | 412 |
| 2018 | 23 | 377 |
| 2019 | 17 | 401 |
| 2020 | 18 | 344 |
| 2021 | 23 | 504 |
| 2022 | 26 | – |
| 2023 (preliminärt) | 25 | – |

Källa: Transportstyrelsens olycks- och skadedatabas Strada.

År 2022 dog 26 cyklister i trafiken, varav 4 på elsparkcykel och 5 på elcykel. Enligt Trafikverket utgör cyklister den största gruppen allvarligt skadade i vägtrafiken om man bortser från fallolyckor bland de som går. Cirka 80 procent av de cyklister som skadas allvarligt och 30 procent av de som omkommer gör det vid en singelolycka.

Trafikverket konstaterar i sitt inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037 att allvarliga skador bland cyklister är

fler än i bil och drabbar ca 2 000 personer per år. Cirka 80 procent sker i singelolyckor, men de svåraste sker i kollisioner med fordon. Allt fler vårdas på sjukhus och enligt Socialstyrelsen tillhör cykelolyckor, inklusive elsparkcykelolyckor, den olyckskategori som ökat mest i antal. Nästan 4 100 personer vårdades på sjukhus under 2021, och året före var det 3 400.

Utskottets överväganden

Mål för cykling

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om mål för cykling. Utskottet konstaterar att väl utformade mål kan bidra till att styra utvecklingen i en positiv riktning samtidigt som målen möjliggör utvärderingar av de insatser som görs. Utskottet framhåller att det redan finns flera mål inom bl.a. transportområdet och påminner om att en av preciseringarna av funktionsmålet och ett etappmål i miljömålsystemet handlar om cykeltrafik. Utskottet konstaterar att det inte finns anledning att ta något initiativ i frågan.

Jämför reservation 1 (S), 2 (C) och 3 (MP).

Motionerna

I kommittémotion 2023/24:2625 yrkande 20 anför Gunilla Svantorp m.fl. (S) att det bör tas fram ett nationellt mål för ökad cykling. Motionärerna menar att regeringen bör beakta de utredningar som har gjorts inom området.

I kommittémotion 2023/24:2465 yrkande 18 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att det bör antas ett nationellt cykelmål. Motionärerna menar att det behövs nationella mål för att styra arbetet inom cykelpolitiken effektivare och att det rimligen bör handla om ett tidssatt och kvantifierat cykelandelsmål som leder till att cyklingen prioriteras och att de transportpolitiska målen nås.

I kommittémotion 2023/24:961 yrkande 1 anför Daniel Helldén m.fl. (MP) att det bör införas ett fördubblingsmål för cykling till 2035. Motionärerna konstaterar att det pågår ett arbete med att fastställa ett mål för ökad cykling och att VTI på uppdrag av regeringen har tagit fram ett målförslag för 2035 som innebär en fördubbling av cyklingen från i dag.

Bakgrund

De transportpolitiska målen

Riksdagen har beslutat om det övergripande transportpolitiska målet, liksom om ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257 och prop. 2012/13:1 utg.omr. 22, bet. 2012/13:TU1, rskr. 2012/13:118). Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funk-

tion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa. Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämfäställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. En av preciseringarna för funktionsmålet är att förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras (prop. 2008/09:93).

Miljömålen

Miljömålssystemet består av ett generationsmål, 16 miljö kvalitetsmål och ett antal etappmål.

Ett av de 16 miljö kvalitetsmålen är God bebyggd miljö. Varje miljö kvalitetsmål har preciseringar som förtydligar målet och används i den löpande uppföljningen av målet. En av preciseringarna för God bebyggd miljö är att kollektivtrafiksystemen är miljöanpassade, energieffektiva och tillgängliga och att det finns attraktiva, säkra och effektiva gång- och cykelvägar.

Etappmålen ska göra det lättare att nå generationsmålet och miljömålen och identifierar en önskad omställning av samhället. Ett av etappmålen är att andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent 2025, uttryckt i personkilometer, i riktning mot att på sikt fördubbla andelen för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Regeringen redovisar i budgetpropositionen för 2024 (prop. 2023/241 utg.omr. 22) att biltrafiken dominerar persontransporterna och att andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik under 2021 låg på ca 20 procent av det totala inrikesresandet.

Uppdrag att ta fram förslag till mål för ökad cykling

I oktober 2021 fick VTI, där Cykelcentrum ingår, i uppdrag att ta fram förslag till mål för ökad andel cykling. I slutet av april 2022 presenterade VTI en rapport, baserad på sammanställd kunskap från litteraturstudier, analyser av data från nationella resvaneundersökningar samt diskussioner med Trafikanalys och andra berörda aktörer som kommunerna och civilsamhället (VTI rapport 1125). I rapporten betonas att cykling kan bidra positivt inom många hållbarhetsområden, särskilt när den ersätter motordriven trafik. I rapporten konstateras att det inte finns något definierat nationellt mål för ökad cykling i Sverige. Följande mål och målstruktur föreslås:

- *Övergripande mål:* Cyklingen i hela Sverige ska öka så att tillgängligheten förbättras, folkhälsan stärks och klimat- och miljöpåverkan minskar.
- *Etappmål 1:* Cykelresornas andel av det totala antalet resor i Sverige ska öka till 20 procent 2030 och till 26 procent 2035 utan att andelen gång- eller kollektivtrafikresande minskar.

- *Etappmål 2:* Cykelresornas andel av det totala persontransportarbetet i Sverige ska öka till 3 procent till 2035 utan att gång- eller kollektivtrafiken minskar.
- *Delmål 1:* Cykelresornas andel av det totala antalet resor i Sverige kortare än 10 kilometer ska öka till 30 procent 2030 och till 45 procent 2035 utan att andelen gång- eller kollektivtrafikresande minskar.
- *Delmål 2:* Cykelresornas andel av det totala antalet resor för barn i grundskoleåldern i Sverige ska öka till 40 procent 2030 och till 50 procent 2035 utan att andelen gångresor minskar.

Eftersom det övergripande målet, etappmålen och delmålen kan vara svåra att följa upp på kort sikt och på lokal nivå lämnas förslag till sju indikatorer med tillhörande mått som kan kopplas till de föreslagna målen och som kan följas upp för att säkerställa att utvecklingen går i rätt riktning. Indikatorerna kan enligt VTI-rapporten också fungera som inspiration genom att de ger exempel på faktorer att prioritera för att uppnå målet. De flesta av de föreslagna målen, indikatorerna och måtten ingår redan i Nationella cykelrådets nationella cykelboksut. Följande indikatorer föreslås:

- välja cykeln oavsett ärende
- en inbjudande miljö för cyklister
- en funktionell infrastruktur
- god kvalitet på drift och underhåll av cykelinfrastrukturen
- individuella förutsättningar för att välja cykeln
- institutionella förutsättningar för ökad cykling
- hela resan-perspektivet.

Det konstateras bl.a. att ett naturligt nästa steg är att ta fram en nationell handlingsplan som innehåller styrmedel och åtgärder för ökad cykling. Utan en sådan handlingsplan kommer det enligt VTI-rapporten inte att vara möjligt att nå de föreslagna målen. I juli 2022 skickades rapporten på remiss med sista svarsdag i november 2022. Enligt uppgift från Regeringskansliet är ärendet med VTI:s förslag till mål för ökad andel cykling lagt till handlingarna utan ytterligare åtgärd.

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

Den europeiska förklaringen om cykling

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

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

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

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om mål för cykling behandlades senast i utskottets betänkande 2022/23:TU9 Cykelfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, bl.a. med hänvisning till att ett förslag till mål för ökad

cykling hade tagits fram som bereddes inom Regeringskansliet. Utskottet betonade även vikten av väl formulerade mål och att målen följs upp och utvärderas. Utskottet konstaterade att det inte fanns anledning att ta något initiativ i frågan. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar inledningsvis att väl utformade mål kan bidra till att styra utvecklingen i en positiv riktning samtidigt som målen möjliggör utvärderingar av de insatser som görs. Utskottet vill liksom tidigare år särskilt framhålla att det är viktigt att mål följs upp och utvärderas. Inom transportområdet finns redan flera mål. Riksdagen har beslutat om det övergripande transportpolitiska målet, liksom om ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa. Utskottet påminner om att en av preciseringarna av transportpolitikens funktionsmål är att förutsättningarna för att välja gång-, cykel- och kollektivtrafik ska förbättras. Vidare finns det ett etappmål i miljömålssystemet som innebär att andelen persontransporter med gång-, cykel- och kollektivtrafik ska vara minst 25 procent 2025, i riktning mot att på sikt fördubbla denna andel. Dessutom konstaterar utskottet att det finns andra preciseringar av målen som handlar om cykling, bl.a. att det ska finnas attraktiva, säkra och effektiva gång- och cykelvägar.

Mot denna bakgrund anser utskottet att det inte finns anledning att ta något initiativ i frågan om mål för cykling och avstyrker därmed motionerna 2023/24:961 (MP) yrkande 1, 2023/24:2465 (C) yrkande 18 och 2023/24:2625 (S) yrkande 20.

Cykling, gångtrafik, hållbarhet och folkhälsa

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om cykling, gångtrafik, hållbarhet och folkhälsa. Utskottet betonar att cykling och gångtrafik har många positiva effekter, inte minst för folkhälsan, mobiliteten, miljön och klimatet. Utskottet hänvisar till att det pågår en rad olika statliga och kommunala insatser för att förbättra villkoren för cyklister och gångtrafikanter. Utskottet konstaterar att de frågor som tas upp i motionerna därmed är väl uppmärksammade och att det inte finns skäl att ta något initiativ i dessa frågor.

Jämför reservation 4 (S) och 5 (MP).

Motionerna

I kommittémotion 2023/24:2625 yrkande 19 betonar Gunilla Svantorp m.fl. (S) att ökad och säker cykling kan bidra till att minska resandets miljöpåverkan och trängseln i tätorter samt bidra till en bättre folkhälsa. Motionärerna betonar

att cykling är ett mycket miljö- och klimatsmart färdssätt, och inte minst i storstäderna har cykeln stor potential att avlasta både kollektivtrafiken och vägarna, men för att cyklingen ska öka och utvecklas behöver såväl säkerheten som kapaciteten öka.

I kommittémotion 2023/24:1875 yrkande 6 anför Amanda Lind m.fl. (MP) att det behövs en nationell plan för att stärka gångtrafiken. Motionärerna hänvisar till att Kommittén för främjande av fysisk aktivitet har föreslagit att Boverket i samverkan med Trafikverket, Folkhälsomyndigheten och Naturvårdsverket, och efter samråd med SKR, ges i uppdrag utreda och ta fram förslag till en nationell plan för stärkt gångtrafik.

Bakgrund

Cykling, gång och folkhälsa

Att gå eller cykla till olika målpunkter är enligt Folkhälsomyndigheten en av de viktigaste formerna av fysisk aktivitet (Vår livsmiljös betydelse för en god och jämlik hälsa, 2021). Det folkhälsopolitiska ramverket består av ett övergripande, nationellt folkhälsopolitiskt mål och åtta målområden. Det övergripande målet är att folkhälsopolitiken ska skapa samhällseliga förutsättningar för en god och jämlik hälsa i hela befolkningen och sluta de påverkbara hälsoklyftorna inom en generation. Människors fysiska aktivitet påverkas enligt Folkhälsomyndigheten av förutsättningar i vardagen, såsom den fysiska, sociala och kulturella miljön och socioekonomiska resurser. En majoritet bland både kvinnor och män (66 procent) uppger att de är fysiskt aktiva minst 150 minuter per vecka. Bidragande faktorer till den låga fysiska aktiviteten kan enligt Folkhälsomyndigheten exempelvis vara mindre fysiskt aktiva yrken och färre transporter till fots och med cykel.

Av det senaste nationella cykelboksutet (Trafikverket 2022:004) framgår att fysisk aktivitet har många positiva hälsoeffekter, och genom aktivt resande, som exempelvis cykling eller gång, kan den vardagliga aktiviteten främjas. Att som barn få in rutiner för fysisk aktivitet i vardagen kan enligt boksutet även skapa förutsättningar för hälsosamma levnadsvanor i vuxen ålder. I det nationella cykelboksutet redovisas dessutom att andelen av befolkningen i Sverige som når rekommendationer för fysisk aktivitet har varit relativt stabil under större delen av 2000-talet. Hur stor del av befolkningens fysiska aktivitet som utgörs av cykling går dock inte att urskilja. Många vuxna når rekommendationerna, men färre barn och unga gör det. Resvanorna skiljer sig åt utifrån individuella, geografiska och demografiska förutsättningar. I boksutet betonas att andelen som når rekommendationerna för fysisk aktivitet kan öka genom förbättrade förutsättningar för fler att cykla och gå.

Trafikverket betonar på sin webbplats att man kan förbättra sin hälsa genom att cykla i stället för att åka bil. En i stort sett inaktiv person i medelåldern minskar enligt Trafikverket risken för hjärt-kärlsjukdomar med ca 20 procent genom att cykla 5 kilometer om dagen. Dessutom ökar kroppens förbränning.

År 2020 fick Kommittén för främjande av fysisk aktivitet i uppdrag att kraftsamla och lämna förslag som kan leda till ökad fysisk aktivitet och minskat stillasittande. I slutbetänkandet Varje rörelse räknas – hur skapar vi ett samhälle som främjar fysisk aktivitet? (SOU 2023:29) konstateras att utvecklingen av aktiva transporter i Sverige går i en negativ riktning. Andelen av befolkningen som får sitt behov av fysisk aktivitet tillgodosett genom sina dagliga gång- eller cykelresor fortsätter att minska, samtidigt som en allt större del av befolkningen bor i tätorter och därmed i större utsträckning kan förväntas ha tillgång till skola, arbete och service inom gång- och cykelavstånd. Andelen skolresor och fritidsresor med gång och cykel har minskat för de yngre barnen, samtidigt som skjutsandet med bil har ökat. Kommittén föreslår ett stärkt system för att leda, samla, driva, följa och stödja arbetet med att främja fysisk aktivitet på nationell, regional och lokal nivå. Kommittén föreslår bl.a. att Trafikverket ges ett långsiktigt uppdrag att leda övergripande samverkan för ett hälsofrämjande transportsystem med fokus på aktiv transport. Vidare föreslås att Boverket i samverkan med Trafikverket, Folkhälsomyndigheten och Naturvårdsverket, och efter samråd med SKR, ska utreda och ta fram förslag till en nationell plan för stärkt gångtrafik. Målet bör enligt utredningsförslaget vara att det ska vara attraktivt för alla att gå och att fler ska gå mer.

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

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

Cykling, gång, hållbarhet och trängsel

Trafikverket framhåller att gång- och cykeltrafik är en viktig del i ett framtida hållbart transportsystem, som täcker många transportpolitiska mål som fossilfria transporter och minskat buller. Verket lyfter på sin webbplats fram att cykling är ett billigt, miljövänligt och många gånger effektivt transportmedel. Trafikverket framhåller att cykling även leder till förbättrad tillgänglighet i samhället. Ett ökat cyklande och minskat bilresande skapar mer attraktiva och långsiktigt hållbara tätorter genom att minska den negativa miljöpåverkan som biltrafiken för med sig i form av trängsel, buller, partiklar och avgasutsläpp. För att öka säkerheten för cyklister är det enligt Trafikverket viktigt att både förebygga olyckor och lindra konsekvenserna om en olycka trots allt skulle inträffa. Verket lyfter fram behovet av en säker infrastruktur, drift och underhåll med god kvalitet, säkra cyklar, säkra personbilar och tunga fordon, en ökad användning av hjälm och annan skyddsutrustning samt beteendepåverkande insatser. Trafikverket anser att ett ökat cyklande är yteffektivt, kan ersätta bilresor på korta sträckor och skapar mer attraktiva och hållbara tätorter, vilket enligt verket är viktigt för att nå FN:s globala mål om god hälsa och hållbara städer.

Trafikverket konstaterar på sin webbplats att gång är det mest grundläggande transportsättet. Gångtrafiken bör fullt ut ses som ett färdssätt i den kommunala planeringen och bör enligt verket jämföras med övriga färdssätt. Gångtrafik utgör ca 20 procent av alla resor. Gånghastigheten brukar beräknas till 5–7 kilometer i timmen. Gångtrafik dominerar på korta avstånd och avtar vid 2 kilometer. Trafikverket konstaterar att gångtrafiken har egna anspråk och utmaningar, och genom aktiv planering kan gångtrafiken gynnas. För att främja den bör bebyggelsen planeras så att dagliga målpunkter kan nås till fots.

Trafikverket har i en rapport från 2020 (Åtgärder för cykling) pekat på att det är betydligt mer energieffektivt per personkilometer att cykla och att ett ökat cykelresande därigenom bidrar till att nå målen om ett långsiktigt hållbart samhälle. En ökad andel cykelresor uppges även ha positiva effekter på trängsel, buller och partiklar och bidra till en effektivare markanvändning och bättre livsmiljöer. Trafikverket tar även upp att följden av befolkningstillväxten troligen blir trängsel och konkurrens om gatuutrymmet i storstäderna, och för att minska trängseln bör en överflyttning ske från bilresor till cykelresor eftersom cykeltrafik bara tar upp en tiondel av utrymmet jämfört med biltrafik. Trafikverket betonar i sitt inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037 (rapport 2024:003) att kollektivtrafik, gång och cykel ofta är yt-, kostnads- och miljöeffektiva sätt att skapa hög tillgänglighet, i synnerhet i täta stadsmiljöer.

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

diskrepans mellan mål och utförande. Fem områden identifieras som särskilt viktiga för fortsatt forskning:

- nationell samordning och den nationella cykelstrategin
- data, samhällsekonomiska analyser och mätmetoder
- arbete och ansvar för barns och ungas cykling till och från skolan
- kombinerat resande mellan cykel och kollektivtrafik
- cykling och innovation.

Vidare kan nämnas att Trafikverket och SKR har tagit fram handboken *Mobilitet för gående, cyklister och mopedister – En handbok med fokus på planering, utformning, underhåll och uppföljning* (rapport 2022:020). Ambitionen är att ge stöd, idéer och inspiration i utvecklingen av de miljöer som används av gående, cyklister och mopedister. År 2021 tog Trafikverket fram handboken *Gångbar stad – Att skapa nät för gående* (rapport 2021:191). I denna konstateras att intresset för fotgängare fortsätter att öka och att flera kommuner arbetar för att skapa gångvänligare miljöer. I handboken betonas att de bakom det ökade intresset ligger ambitioner om hållbarhet och attraktiva städer samt hälsa och välbefinnande.

SKR uppger att kommuner och regioner satsar på att förbättra villkoren för cyklister. I flera kommuner och regioner pågår arbete med att ta fram planer, program och strategier för cykling. SKR arbetar med att förbättra förutsättningarna för alla som väljer att cykla så att de kan göra det på ett säkert och smidigt sätt. SKR arrangerar bl.a. konferenser och seminarier, bevakar cykelfrågor på nationell nivå samt sprider goda exempel och kunskap i form av handböcker, rapporter och skrifter. SKR deltar i Nationella cykelrådet, som bl.a. följer upp och redovisar cyklandets utveckling. Vidare kan nämnas att Klimatkommunerna är en förening för kommuner och regioner som arbetar aktivt med lokalt klimatarbete, bl.a. med att främja cykling genom att bygga cykelinfrastruktur och uppmuntra till ett ökat cyklande. Dessutom bör Svenska Cykelstäder nämnas. Det är en förening för kommuner och regioner som arbetar med ökad framkomlighet, bättre folkhälsa och minskade utsläpp. Den ideella föreningen Cykelfrämjandet har i ett remissvar (2021-01-29) pekat på kommunernas potential att påverka fler bilister att välja cykeln för sina arbetsresor. Cykelfrämjandet anför bl.a. att cykeltrafikens roll i samhällsplaneringen bör lyftas fram och menar att många städers trafikproblem skulle minska om man ökade cyklingen på bekostnad av bilåkandet, och det skulle bidra till ett hållbart samhälle.

Som redan har nämnts antog Europaparlamentets utskott för transport och turism i början av februari 2023 en resolution om utveckling av en EU-strategi för cykling. I resolutionen konstateras att transporter är en betydande källa till luftföroreningar och att hållbara transportsätt, såsom cykling, är avgörande för att uppnå EU:s klimat- och utsläppsminskningmål och för att klara ambitionerna i EU:s plan för energibesparing och i initiativet REPowerEU som är EU-kommissionens plan för att mot bakgrund av Rysslands invasion

av Ukraina göra EU oberoende av ryska fossila bränslen. I resolutionen framhålls att cykling har många fördelar, såsom bättre hälsa, minskade trafikstockningar, mindre buller, förbättrad luftkvalitet, ekonomisk tillväxt samt miljömässiga och sociala vinster. I oktober 2023 presenterade kommissionen sitt förslag till en europeisk förklaring om cykling. Kommissionen betonar där att en ökad andel cykling bidrar till att minska utsläppen av växthusgaser, luft- och bullerföroreningar samt trafikstockningar. Dessutom kan cykling förbättra det fysiska och psykiska välbefinnandet och den sociala integrationen.

Pågående arbete

I budgetpropositionen för 2024 (prop. 2023/24:1 utg.omr. 22) bedömer regeringen att åtgärder som ökar säker gång och cykling i transportsystemet ger generellt positiva hälsoeffekter. Regeringen menar att fysiskt aktiva transporter, dvs. resor t.ex. till fots eller med cykel, utgör en viktig del av människors totala fysiska aktivitet och bidrar till en god hälsa i befolkningen (utg.omr. 9). Regeringen konstaterar att andelen som använder fysiskt aktiva transporter ligger på en låg nivå. Endast en liten andel barn och unga uppfyller den rekommenderade aktivitetsnivån på 60 minuter per dag via transporter, och bland vuxna har aktivitetsnivån via transporter minskat. Andelen barn (6–17 år) som använder fysiskt aktiva transporter mer än 60 minuter per dag var knappt 4 procent 2021. Andelen vuxna (18–84 år) som använde aktiva transportsätt mer än 30 minuter per dag var knappt 12 procent 2021.

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

Tidigare riksdagsbehandling

Ett motionsyrkande om cykling, hållbarhet och folkhälsa behandlades senast i utskottets betänkande 2022/23:TU9 Cykelfrågor. Utskottet betonade att cykling har många positiva effekter, inte minst för klimatet, miljön och folkhälsan. Utskottet hänvisade till att det pågår en rad olika statliga och kommunala insatser för att förbättra villkoren för cyklister. Utskottet konstaterade att de frågor som togs upp i motionen därmed var väl uppmärksammade och att det inte fanns skäl att ta något initiativ i dessa frågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandet, och riksdagen biföll utskottets förslag.

I budgetpropositionens resultatredovisning redovisar regeringen årligen resultatet av statliga insatser. I budgetpropositionen för 2024 redovisade inte regeringen indikatorn Andelen personer som använder fysiskt aktiva transporter, som att gå eller cykla, som en central indikator, till skillnad från de två föregående åren. Regeringen menade att det är en stor utmaning att hitta en tillförlitlig metod för årliga jämförelser av aktiva transporter. I betänkande 2023/24:TU1 Utgiftsområde 22 Kommunikationer uppmärksammade utskottet att indikatorn inte redovisades i resultatredovisningen. Utskottet delade regeringens uppfattning att det är viktigt med en tillförlitlig metod för att kunna göra årliga jämförelser. Utskottet framhöll dock betydelsen av fysiskt aktiva transporter såsom cykling och underströk betydelsen av att regeringen tar fram en tillförlitlig metod för årliga jämförelser av detta.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis betona att aktiva transporter såsom cykling och gångtrafik främjar folkhälsan. Fysisk aktivitet påverkar vår hälsa positivt och bidrar till ett ökat välbefinnande, och både cykling och gångtrafik är sätt att främja sådan vardaglig aktivitet. Utskottet vill dessutom framhålla att aktiva transporter på ett positivt sätt ökar människors mobilitet. Utskottet kan samtidigt med oro konstatera att fysiskt aktiva transporter ligger på en alltför låg nivå och att t.ex. endast en liten andel barn och unga uppfyller den rekommenderade aktivitetsnivån. Utskottet vill därför betona vikten av att som barn få in rutiner för fysisk aktivitet i vardagen eftersom det kan skapa förutsättningar för hälsosamma levnadsvanor i vuxen ålder. Både cykling och gångtrafik är enligt utskottets bedömning utmärkt vardagsmotion för både barn och vuxna. Mot den bakgrunden välkomnar utskottet att det pågår en rad olika statliga och kommunala insatser för att förbättra villkoren för cyklister och gångtrafikanter.

Utskottet vill även lyfta fram att både cykling och gångtrafik har många positiva miljö- och klimateffekter. Dessa aktiva transporter är en form av resande som har liten miljö- och klimatpåverkan. En annan positiv effekt är att både cykling och gångtrafik leder till minskad trängsel såväl på vägarna som i kollektivtrafiken och därmed till förbättrade stadsmiljöer.

Utskottet vill i sammanhanget påminna om att regeringen har påbörjat arbetet med att ta fram en ny plan för Sveriges transportinfrastruktur. Utskottet kan konstatera att Trafikverket i inriktningsunderlaget för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037 har lyft fram att gång och cykel är yt-, kostnads- och miljöeffektiva sätt att skapa hög tillgänglighet, i synnerhet i täta stadsmiljöer.

Utskottet anser sammanfattningsvis att de frågor som tas upp i motionerna redan är väl uppmärksammade och finner inte anledning att ta något initiativ i dessa frågor. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2023/24:1875 (MP) yrkande 6 och 2023/24:2625 (S) yrkande 19.

Infrastruktur för cykling

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om infrastruktur för cykling. Utskottet konstaterar att insatser för en ökad och säker cykling är väl beaktade i infrastrukturplaneringen på både nationell och regional nivå, och utskottet välkomnar de satsningar som görs på cykelinfrastrukturen på olika håll i landet. Utskottet välkomnar vidare att regeringen har inlett planeringsarbetet för perioden 2026–2037. Dessutom uppmärksammar utskottet bl.a. att frågor om möjligheten att bygga friliggande cykelvägar redan har utretts och betonar vikten av att beakta cyklisters förutsättningar och behov när vägar byggs eller byggs om. Utskottet framhåller betydelsen av snabba cykelstråk och betonar vikten av att cykelinfrastrukturen är säker. Utskottet konstaterar att de frågor som tas upp i motionerna är väl beaktade och att det inte finns anledning att ta initiativ i dessa frågor. Jämför reservation 6 (SD), 7 (C) och 8 (MP).

Motionerna

I partimotion 2023/24:2457 yrkande 36 anför Muharrem Demirok m.fl. (C) att väglagen bör ändras så att friliggande cykelvägar kan byggas utan samband med en anslutande bilväg. Motionärerna betonar att tillgången till cykelvägar behöver öka på landsbygden och att väglagen måste ändras så att det blir möjligt att bygga cykelvägar utan anslutande bilvägar.

I partimotion 2023/24:2458 yrkande 34 betonar Muharrem Demirok m.fl. (C) att cykeltrafikens roll i transportplaneringen måste uppvärderas genom att cykeln klassificeras som ett nationellt transportslag. Motionärerna menar att Trafikverket i större utsträckning ska planera för nationella cykelvägar och cykelleder.

I partimotion 2023/24:996 yrkande 43 pekar Per Bolund m.fl. (MP) på behovet av ökade statliga investeringar och av att förbättra förutsättningarna för att fler ska kunna använda cykeln som transportmedel. Motionärerna framhåller att cykling och gångtrafik måste bli säkrare.

I kommittémotion 2023/24:398 anser Patrik Jönsson m.fl. (SD) att det på anpassade vägar bör skapas säkra ytor för cyklister (yrkande 1). Ett liknande förslag finns i kommittémotion 2023/24:414 där Thomas Morell m.fl. (SD) i yrkande 21 menar att det på anpassade vägar bör skapas säkra ytor för mopeder och cyklister. Motionärerna anser att det är viktigt att separera olika trafikantgrupper i så stor utsträckning som möjligt, och därför måste alla nya vägprojekt innehålla separata körfält för cyklister och bilister där så är möjligt och i de fall vägarna bedöms trafikeras av ett rimligt antal cyklande. I kommittémotion 2023/24:398 menar motionärerna vidare att cykelstråk och snabbcykelvägar bör prioriteras i utbyggnaden av cykelinfrastrukturen

(yrkande 2). Motionärerna menar att det är viktigt för att uppmuntra till ökad cykling och betonar bl.a. att bra belysning och cykelbanor som dras i gena stråk ökar viljan att cykla. Motionärerna pekar vidare på behovet av att se över väglagen i syfte att möjliggöra friliggande cykelvägar (yrkande 3). De betonar att väglagen innebär allvarliga begränsningar av anläggandet av nya cykelbanor.

I kommittémotion 2023/24:2465 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att det bör byggas fler lokala och regionala cykelbanor i syfte att öka framkomligheten med cykel (yrkande 15). Motionärerna betonar att cykeln tar mindre plats än bilen och inte genererar några utsläpp, samtidigt som cykling är bra för folkhälsan. Vidare betonas att det är viktigt att driva frågan om en översyn av nuvarande lagstiftning om gång- och cykelvägar och allmänna vägar i syfte att förenkla lagstiftningen för anläggande och vidmakthållande av gång- och cykelvägar (yrkande 16). Motionärerna konstaterar bl.a. att kommunerna har rådighet över anläggandet av gång- och cykelvägar på kommunal mark, men om Trafikverket vill bygga gång- och cykelvägar parallellt med en statlig väg regleras detta av väglagen som i praktiken försvårar viktiga infrastrukturinvesteringar i gång- och cykelvägar. I motionen betonas att arbetet för att skapa ett sammanhängande cykelvägnät i våra största städer bör snabbas på (yrkande 19). Motionärerna betonar vikten av att kunna transportera sig med cykel för att skapa en framtida hållbar stadsutveckling. Dessutom menar motionärerna att motorvägar bör cykelanpassas och att det bör säkerställas att cykling prioriteras i infrastrukturplaneringen som ett eget trafikslag gentemot andra (yrkande 20). I motionen konstateras att planeringen alltför ofta sker utifrån ett fordonsperspektiv och inte från ett cykelperspektiv. Motionärerna menar vidare att nya vägar som byggs som utgångspunkt ska byggas med en tydlig anpassning för cykling (yrkande 21). Motionärerna betonar dessutom att regleringsbrevet till Trafikverket bör innehålla tydliga instruktioner om att cykeltrafik, där så är lämpligt, ska prioriteras framför biltrafik (yrkande 22). Motionärerna betonar att det behövs en tydligare styrning av myndigheterna och att det också krävs att myndigheterna har resurser och gör rätt prioriteringar för att arbetet ska gå i rätt riktning och för att nå målen om att förbättra för cyklingen. Slutligen menar motionärerna att det bör göras en inventering av de arbetsvägar som löper parallellt med vägar och järnvägar och som skulle kunna klassas och nyttjas som cykelvägar (yrkande 23). Motionärerna menar att regeringen lämpligen bör ge ett sådant uppdrag till Trafikverket.

I kommittémotion 2023/24:961 anför Daniel Helldén m.fl. (MP) att gång- och cykelmöjligheter ska vara standard på och i anslutning till det nationella och regionala vägnätet (yrkande 2). Motionärerna betonar vikten av att gående och cyklister har möjlighet att färdas på samma villkor som motorfordonstrafiken, vilket innebär att det ska finnas ett fungerande gång- och cykelnät i anslutning till allmänna vägar. Vidare betonar motionärerna att gång- och cykelmöjligheter inte får försämrats vid trafiksäkerhetshöjande åtgärder eller upprustning av det befintliga nationella och regionala vägnätet (yrkande 3).

Allt bredare fordon med högre hastigheter gör det farligt att använda cykeln som ett vardagstransportmedel på landsbygden, och trafiksäkerhetshöjande åtgärder i form av sidoräcken och två-plus-ett-vägar har gjort det ännu svårare för de oskyddade trafikanterna. Dessutom menar motionärerna att väglagen bör ändras för att säkerställa likvärdig markåtkomst för cykelvägar så som gäller för vägar för motorfordonstrafik (yrkande 4). Motionärerna uppmärksammar att väglagen innebär att cykelvägar på landsbygden och utanför tätorterna i princip alltid måste läggas intill den allmänna vägen för motortrafik, och för att få möjlighet att bygga funktionella cykelvägar behöver väglagens begrepp allmän samfärdsel ändras så att cykelvägar inbegrips, och begreppet funktionellt samband behöver omdefinieras. Motionärerna pekar även på behovet av att införa en s.k. servicenära cykelinfrastruktur på landsbygden (yrkande 5). De menar att en trygg och säker cykelinfrastruktur bör skapas i anslutning till de platser där service i form av skolor, affärer eller annan samhällsservice är lokaliserad.

I kommittémotion 2023/24:1519 yrkande 35 uppmärksammar Elin Söderberg m.fl. (MP) behovet av att förbättra förutsättningarna för att fler ska kunna använda cykeln som transportmedel. Motionärerna betonar att det måste bli enkelt och billigt att resa med låg klimatpåverkan, vilket kräver bl.a. stora investeringar i cykelns infrastruktur, att regeringen tar fram en nationell cykelplan med förslag till ett nationellt cykelvägnät, att den nationella cykelstrategin följs upp med konkreta åtgärder för att fler ska kunna cykla och att det byggs fler och bättre cykelvägar såväl i städer som i glesbygd och på landsbygden.

I motion 2023/24:2059 anför Kristoffer Lindberg m.fl. (S) att man bör se över möjligheterna att i den nationella planen för transportinfrastruktur utöka satsningarna på cykelinfrastrukturen i Sverige. Motionärerna uppmärksammar att endast omkring en halv procent av medlen i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen 2022–2033 är avsatta för satsningar på cykelinfrastruktur och menar att det behövs ökade investeringar i cykelinfrastrukturen, inte minst i form av resurser till kommunerna för att möjliggöra investeringar.

I motion 2023/24:825 yrkande 1 pekar Rickard Nordin (C) på vikten av att ta hänsyn till samtliga trafikslag när vägar byggs. Motionären påminner om att två-plus-ett-vägar ibland innebär att cyklisterna, elcyklisterna och mopedisterna trängs undan och inte längre vågar köra längs vägen, och det är därför av största vikt att regeringen ger de myndigheter och beslutande församlingar som ansvarar för vägar i uppdrag att ta hänsyn till samtliga trafikslag när vägar byggs eller byggs om.

I motion 2023/24:1226 anför Martina Johansson (C) att regeringen bör överväga att ge Trafikverket i uppdrag att öka fokuset på cykelvägar på landsbygden. Motionären lyfter bl.a. fram att det är ett problem att vägar som byggs om till två-plus-ett-vägar blir nästan omöjliga att använda för cyklisterna.

I motion 2023/24:2609 anför Alireza Akhondi m.fl. (C) att man behöver se över åtgärder när det gäller cyklar. Motionärerna menar att det behövs fler

cykelvägar och lyfter bl.a. upp finansieringsfrågor, ansvarsfördelningen mellan kommunerna och Trafikverket, frågan om cykel som ett eget trafikslag och att väglagen borde likställa cykelväg med bilväg.

I motion 2023/24:216 framhåller Daniel Helldén och Annika Hirvonen (båda MP) att gående och cyklister ska kunna ta sig över Kalmarsund utan kostnad på samma sätt som gäller för motorfordon. Motionärerna betonar att möjligheten att cykla inte får prioriteras bort och att cyklister inte ska missgynnas utan måste kunna ta sig fram kostnadsfritt, antingen genom att tillåtas cykla på Ölandsbron eller genom att man inrättar en gratis buss- eller båtförbindelse med hög frekvens för gående och cyklister. Detta bör enligt motionärerna vara Trafikverkets ansvar.

I motion 2023/24:303 anför Lina Nordquist (L) att nya cykelvägar bör övervägas i samband med ny- och ombyggnad av järnväg. Motionären framhåller att cykelleder längs järnvägar ofta har fördelar jämfört med cykelvägar utmed bilvägar och nämner att det vore kostnadseffektivt att använda service- och byggvägar, vilket enligt motionärerna är vanligt i t.ex. Belgien och Tyskland.

Bakgrund

Cykling och trafikslagen

I Sverige brukar trafikslagen indelas i följande fyra eller fem delar: vägtrafik, spårbunden trafik eller bantrafik, luftfart, sjöfart samt inre vattenvägar, som ofta, men inte alltid, särskiljs från sjöfart. En cykel – liksom t.ex. en bil – betraktas som ett fordon inom trafikslaget vägtrafik. Ett annat begrepp som brukar användas är transportslag, som indelas i persontransporter och gods-transporter.

I Europaparlamentets resolution om utveckling av en EU-strategi för cykling står det bl.a. att cykling bör erkännas som ett ”fullfjädrat transportsätt” (a fully fledged mode of transport). I kommissionens förslag till europeisk förklaring om cykling anges cykling som ett hälsosamt sätt för transport eller rekreation:

I denna förklaring erkänns cykling som ett av de mest hållbara, tillgängliga och inkluderande, billiga och hälsosamma transport- och rekreationssätten och dess centrala betydelse för det europeiska samhället och ekonomin.

Planering, finansiering och genomförande av åtgärder

Planeringsprocessen

Trafikverket ansvarar för planeringen av det statliga vägnätet, och där ingår infrastruktur för cykel. Trafikverket tar fram planeringsunderlag och standarder för att skapa förutsättningar för en jämn och hög kvalitet på cykelinfrastrukturen, även på det vägnät där Trafikverket inte är väghållare. Åtgärder i det nationella stamvägnätet (europavägar, riksvägar och större läns-

vägar) hanteras och finansieras genom den nationella planen för transportinfrastruktur, medan åtgärder i övrigt statligt vägnät finansieras genom länsplanerna.

Planeringsprocessen för transportinfrastruktur genomförs i två steg. I det första steget, inriktningsplaneringen, utreds mål, ekonomiska ramar och inriktning för den kommande planeringsperioden. Analysen ligger till grund för den infrastrukturproposition som regeringen presenterar med förslag till planeringsram och inriktning för den aktuella planperioden. I den senaste infrastrukturpropositionen, Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151), beskrivs vilken inriktning som bör väljas för planperioden 2022–2033 och föreslås ekonomiska ramar för planperioden. Riksdagen fattade i juni 2021 beslut i enlighet med den dåvarande regeringens förslag (bet. 2020/21:TU16, rskr. 2020/21:409). När riksdagen har fattat sitt beslut med anledning av en infrastrukturproposition följer det andra steget, åtgärdsplaneringen. Trafikverket och planeringsorganen på regional nivå upprättat i detta skede konkreta förslag till nya åtgärdsplaner. I november 2021 lämnade Trafikverket sitt förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen för 2022–2033. Efter remitteringen av Trafikverkets planförslag fastställde den dåvarande regeringen i juni 2022 den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastruktur för perioden 2022–2033. Samtidigt lämnades en skrivelse till riksdagen där den dåvarande regeringen skriftligen redovisade sitt slutliga ställningstagande (skr. 2021/22:261, bet. 2022/23:TU4).

Planen för perioden 2022–2033

Den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastruktur för perioden 2022–2033 fastställdes av den dåvarande regeringen i juni 2022. Den nationella planen innebär en utökning av satsningarna på åtgärder i infrastrukturen för cykling, både längs det nationella stamvägnätet och genom samfinansiering av cykelåtgärder i länsplanerna, utöver de åtgärder för cykling som redan ingår i olika vägprojekt. I den nationella planen för 2022–2033 anges att medel för trimningsåtgärder kan användas för att främja ökad och säker cykling på det statliga vägnätet. Trafikverket fick där i uppdrag att fördela upp till 2,7 miljarder kronor av medlen för trimningsåtgärder till en särskild pott för cykelåtgärder längs statliga vägar. Av dessa medel ska Trafikverket fördela upp till 1 miljard kronor under perioden 2022–2027 till samfinansiering av länsplanernas cykelåtgärder, både namngivna åtgärder och trimningsåtgärder, längs statliga vägar. Samfinansiering kan ges med upp till 50 procent av kostnaden, förutsatt att länen använder de insparade medlen till nya cykelåtgärder på det regionala vägnätet. Samfinansieringen bör enligt planen ske utifrån likvärdiga bedömningsgrunder över hela landet. Denna möjlighet till samfinansiering ska bl.a. ge goda förutsättningar för att infrastrukturen för cykling utformas trafiksäkert och på ett sådant sätt att fler väljer att använda cykel.

I Trafikverkets förslag till den nationella transportinfrastrukturplanen för 2022–2033 angavs att ambitionen är att höja drifts- och underhållsstandarden

på cykelstråk där det ger stor samhällsnytta. När det gäller vägar i storstadsområden uppgav Trafikverket att underhåll av cykelvägar för att bidra till ett ökat aktivt resande är en av de viktiga prioriteringarna. Trafikverket anförde att behovet av att förbättra underhållet av cykelvägar främst gäller vintertid. Vidare ingick förbättrad cykelinfrastruktur i flera av väginvesteringarna. I förslaget ingick även en särskild pott med medel till cykelåtgärder längs statliga vägar.

Planen för perioden 2026–2037

I juni 2023 beslutade regeringen om ett uppdrag till Trafikverket att ta fram inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för planperioden 2026–2037. Syftet med uppdraget var att ge regeringen ett underlag för bedömning av ekonomiska ramar och inriktning för åtgärder i transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037. Regeringen avser att i en proposition till riksdagen lämna förslag till ekonomiska ramar för åtgärder i transportinfrastrukturen för den nya planperioden. Trafikverkets inriktningsunderlag redovisades i januari 2024 (rapport 2024:003). Samtidigt remitterade Trafikverket underlaget, och remissyttrandena ska lämnas till Regeringskansliet senast den 15 april 2024. Trafikverket ska därefter vid behov hjälpa Regeringskansliet med kompletterande analyser. Denna del av uppdraget ska pågå till den 30 november 2024.

Inom ramarna för drift och underhåll av väg disponeras medel för det statliga vägnätet inklusive bl.a. tillhörande gång- och cykelvägar. I Trafikverkets inriktningsunderlag för perioden 2026–2037 konstateras att över 60 procent av alla cykelolyckor är relaterade till brister i underhållet eller vägutformningen. Främsta anledningen är halka på grund av grus, löv, snö eller is, men också utformningen av exempelvis trottoarkanter. Den stora andelen cykling sker på det kommunala vägnätet, där ca 80 procent av olyckorna inträffar. Trafikverket menar därför att Transportstyrelsen bör få i uppdrag att föreskriva att vägghållarna ska precisera sina krav på utformning och underhåll av gång- och cykelvägar. Kravet på att vägghållarna ska precisera sina krav på utformning av gång- och cykelvägar bör endast gälla ny- och ombyggnad, inte befintlig infrastruktur. Däremot bör krav ställas på att vägghållarna ska ha en plan för att anpassa befintlig cykelinfrastruktur till nuvarande och kommande behov för gående, cyklister och mopedister – detta eftersom det är inom den infrastruktur som redan finns som det mesta trafikarbetet bland gående och cyklister sker.

Trafikverket konstaterar i sitt inriktningsunderlag att låga hastigheter behöver säkras i områden där oskyddade trafikanter blandas med biltrafik på ett frekvent och planerat sätt för att uppnå en nödvändig minskning av antalet omkomna och allvarligt skadade 2030. I tätorter antas 30–40 kilometer i timmen vara en grundförutsättning för att nå en säker stadsmiljö. Det är enligt Trafikverket önskvärt att i stort sett alla gator i tätorter uppfyller detta 2030. Trafikverkets bedömning är att kommunerna själva har bäst insikt i var det finns behov av och möjligheter till sänkta hastigheter.

Statens, regionernas och kommunernas arbete med cykelinfrastruktur

År 2020 byggde Trafikverket 56 kilometer ny statlig cykelväg, och dessutom färdigställdes 21 planskilda korsningar för gång- och cykeltrafik (rapport TRV 2021/21964). Av regeringens två senaste budgetpropositioner framgår att det under 2021 byggdes 34 kilometer ny statlig cykelväg, och under 2022 byggdes 24 kilometer ny statlig cykelväg.

Trafikverket ansvarar för drift och underhåll och för att åtgärder som är beslutade i den nationella planen och länsplanerna blir genomförda. Trafikverket ansvarar för att bygga nya statliga gång- och cykelvägar, och när en väg är klar upphandlas entreprenörer som sköter underhållet. Trafikverket ansvarar även för gång- och cykelvägar utmed statliga vägar, t.ex. delar av turiststråk och cykelleder som har anlagts för pendling mellan orter. Regionerna har rollen som regionala planupprättare och ansvarar för planeringen av cykelvägar längs det statliga vägnätet som inte är statliga nationella vägar. Cykelvägar längs det statliga regionala vägnätet byggs av Trafikverket och bekostas av medel som finns i länsplanerna för respektive län. I många fall krävs det en medfinansiering av kommunen med 50 procent. Länsplanerna kan även medfinansiera kommunal cykelinfrastruktur. Som framgår av bakgrunden till detta betänkande ligger merparten av landets cykelvägar i tätorter och förvaltas av kommunerna. Kommunerna är väghållare för ca 80 procent av cykelvägnätet i Sverige, och de ansvarar för åtgärder längs kommunala vägar och gator. I uppdateringen av kravdokumentet Vägars och gators utformning (VGU) uppger Trafikverket att mycket tid och resurser har lagts på att inkludera cykeltrafik i högre grad. För Trafikverkets interna styrning finns det en riktlinje som innebär att planeringen av åtgärder för cykelvägar på det statliga vägnätet ska göras på samma sätt i alla regioner (TDOK 2017:0496). Trafikverket uppger att man även har en viktig roll när det gäller att se till att det finns goda förutsättningar för kommuner och regioner att förbättra infrastrukturen för cykel. Ett sätt att göra detta är att ta fram och tillhandahålla underlag och stöd i form av kunskap, verktyg, råd och riktlinjer för cykling.

Cykelåtgärder inom stadsmiljöavtalen

Även inom ramen för stadsmiljöavtalen har det funnits möjligheter att vidta åtgärder som ska ge goda förutsättningar att utforma infrastrukturen för cykling trafiksäkert och på ett sådant sätt att fler väljer att använda cykel. För att främja hållbara stadsmiljöer har Trafikverket enligt förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer fått ge stöd till kommuner och regioner för sådana åtgärder i städer som leder till ökad andel persontransporter med bl.a. cykeltrafik. Åtgärderna ska leda till energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser och bidra till att miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö nås. Stödet bör särskilt främja innovativa, kapacitetsstarka och resurseffektiva lösningar för bl.a. cykeltrafik. Trafikverket ska enligt den nuvarande nationella planen fördela upp till 6 miljarder kronor under perioden 2022–2027. Kommuner och regioner har kunnat söka stöd en gång per år. Respektive kommun eller region finansierar själv minst

halva investeringen och genomför också motprestationer; det är egna åtgärder som bidrar till en ökad effekt av satsningen. I juni 2023 beviljade Trafikverket 26 kommuner nya stadsmiljöavtal med satsningar på cykel- och kollektivtrafikåtgärder. Trafikverket menar att detta innebär att fler kommer att få möjlighet att resa kollektivt och cykla i städer. Totalsumman för Trafikverkets medfinansiering via stadsmiljöavtal var i denna omgång 994,5 miljoner kronor. Det handlar bl.a. om att bygga nya gång- och cykelbanor, cykelgarage och cykelparkeringar.

Enligt regeringens uppdrag till Trafikverket i juni 2023 att ta fram inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för planperioden 2026–2037 skulle verket redovisa en utvärdering av genomförda satsningar genom stadsmiljöavtalen hittills. Av Trafikverkets redovisning från januari 2024 framgår att drygt 200 ansökningar om stadsmiljöavtal sammanlagt har beviljats stöd på totalt 9,4 miljarder kronor. Avtalen är fördelade på 115 kommuner och regioner spridda över hela landet och omfattar drygt 500 åtgärder och mer än 1 100 motprestationer i form av bl.a. utbyggd gång- och cykeltrafik och kollektivtrafik. I dagsläget saknas tillräckligt antal slutförda avtal för en mer fullständig utvärdering. Trafikverket avser att i kommande planrevidering 2026–2037 redogöra för resultaten från en större utvärdering av stadsmiljöavtalen som genomförs 2024. En enklare enkätundersökning genomfördes dock under 2023 och indikerar att åtgärder kan genomföras tidigare och i större omfattning genom stadsmiljöavtal. Trafikverket konstaterar även att regeringen nyligen har aviserat att stadsmiljöavtalen ska fasas ut.

I budgetpropositionen för 2024 (prop. 2023/24:1 utg.omr. 18) redovisar regeringen att det under 2022 beviljades stöd för 56 åtgärder, fördelade på 23 avtal, varav 15 tillkommit genom ordinarie avtal och 8 genom den tillfälliga förstärkningen med fokus på cykelåtgärder som beslutades av riksdagen efter förslag i budgetpropositionen för 2021 (prop. 2021/22:1 utg.omr. 22, bet. 2021/22:CU1, rskr. 2021/22:79). Det beviljade stödet uppgick till knappt 2,4 miljarder kronor, varav ca 17 miljoner kronor avsåg kollektivtrafikåtgärder, 225 miljoner kronor cykelåtgärder och drygt 2,1 miljarder kronor kombinerade kollektiv- och cykeltrafikåtgärder. Det utbetalade stödet uppgick 2022 till ca 654 miljoner kronor, varav 111 miljoner kronor var hänförliga till den tillfälliga cykelsatsningen. I merparten av de projekt som hittills slutredovisats och utvärderats har en minskning av personbilstrafiken kunnat påvisas som en följd av de vidtagna åtgärderna. För de stadsmiljöavtal som beslutades 2022 uppskattas minskningen av utsläppen av växthusgaser från trafiken uppgå till omkring 3 640 ton per år. För de stödåtgärder som slutrapporterades under 2022 beräknas minskningen av utsläppen av växthusgaser från biltrafiken till 4 500 ton per år. Minskad personbilstrafik bidrar till bättre luftkvalitet genom framför allt färre slitagepartiklar.

I budgetpropositionen anges vidare att regeringen avser att fasa ut stadsmiljöavtalen genom att inga nya ansökningar beviljas, för att finansiera andra satsningar i budgeten. Trafikverket konstaterar på sin webbplats att

regeringen avser att fasa ut stadsmiljöavtalen för att finansiera andra satsningar. Utfasningen sker genom att inga nya ansökningar beviljas. Trafikverket meddelar att det innebär att det inte blir några fler stadsmiljöavtalsutlysningar i nuläget. De avtal som redan är tecknade kommer att fortlöpa enligt plan.

EU och cykelinfrastrukturen

Som framgår av tidigare avsnitt antog Europaparlamentets utskott för transport och turism i början av februari 2023 en resolution om utveckling av en EU-strategi för cykling. I resolutionen betonas att det behövs en säkrare cykelinfrastruktur för att ta till vara cyklingens potential som ett värdefullt transportalternativ för korta sträckor. I resolutionen uppmuntras de regionala och lokala myndigheterna att överväga att behålla den cykelinfrastruktur som skapades i samband med coronapandemin genom att inkludera cykelinfrastruktur i de vanliga stadsplaneringsprocesserna, vidta konkreta åtgärder för att integrera cykling inom ramarna för rörlighet i städer och erkänna cyklingens potential att bidra till bättre förbindelser mellan förortsområden och stadskärnor, särskilt genom s.k. cykelmotorvägar. Europaparlamentet anser att EU:s politik och olika stöd bör ta vederbörlig hänsyn till cyklingsmöjligheterna när det transeuropeiska transportnätverket (TEN-T) byggs eller uppgraderas, exempelvis genom tillägg av cykelvägar parallellt med järnvägsspår och inre vattenvägar när så är möjligt. Europaparlamentet uppmuntrar medlemsstaterna och de lokala myndigheterna att avsevärt öka investeringarna i byggande av separerad cykelinfrastruktur, att ta med överkomliga system för elcyklar och cykeldelning i sina mobilitetsplaner och att betrakta cykling som en viktig transportlösning i urbana knutpunkter.

I oktober 2023 presenterade kommissionen ett meddelande (COM(2023) 566 final) med förslag till en europeisk förklaring om cykling. I meddelandet konstaterar kommissionen att det trots de många fördelarna med cykling fortfarande är alltför få människor i EU som cyklar, bl.a. på grund av otillräcklig infrastruktur. En av huvudprinciperna i utkastet till förklaring handlar om att skapa mer och bättre cykelinfrastruktur. Mer, bättre och säker cykelinfrastruktur i hela EU är avgörande för att locka fler människor till cykling i och mellan stads- och landsbygdsområden. En bättre cykelinfrastruktur kommer också att gynna bl.a. mikromobilitetslösningar. För att främja ökad användning av cykling är det nödvändigt att förbättra cykelinfrastrukturens kvalitet, kvantitet, kontinuitet och attraktionskraft. Bland annat föreslås följande åtaganden i förklaringen:

- Prioritera cyklingsåtgärder i planeringen av hållbar rörlighet i städer, inbegripet ett bredare pendlingsområde utanför kommungränserna.
- Ge cyklister och andra oskyddade trafikanter tillräckligt utrymme för att höja säkerhetsnivåerna, särskilt genom att fysiskt separera cykelbanor från motoriserad trafik där så är möjligt.

- Arbeta för att skapa ett sammanhängande cykelnätverk i städer och förbättra förbindelserna mellan förorts- och landsbygdsområden och stadskärnan, inklusive cykelmotorvägar.

Väglagen och cykelvägar

Gällande rätt

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

En allmän väg är enligt väglagen, förutom väg som anläggs enligt väglagen eller förändras till allmän, sådan för allmän samfärdsl upplåten väg som av ålder ansetts som allmän eller enligt äldre bestämmelser anlagts som eller förändrats till allmän och som hålls av staten eller en kommun. Till vägen hör vägbanan och övriga väganordningar. Vägområdet utgörs av den mark eller det utrymme som har tagits i anspråk för väganordningen. Vaghållning omfattar byggande av väg och drift av väg. Med byggande av väg avses att anlägga en ny väg och att bygga om en väg. En ny väg får anläggas om vägen behövs för allmän samfärdsl eller på något annat sätt kan antas få synnerlig betydelse för det allmänna. När en väg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med vägen uppnås med minsta intrång och besvär utan oskäligen kostnad. Den som avser att bygga en väg ska upprätta en vägplan. En väg ska hållas i ett skick som är tillfredsställande för samfärdsln genom underhåll, reparation och andra åtgärder. Vägrätt innefattar rätt för vaghållaren att nyttja mark eller annat utrymme som behövs för en väg, trots den rätt som någon annan kan ha till fastigheten. Vägrätt uppkommer bl.a. genom att vaghållaren tar mark eller annat utrymme för en väg i anspråk med stöd av en vägplan eller en skriftlig överenskommelse.

Trafikverkets utredning 2017

Trafikverket har i en promemoria från januari 2017 (TRV 2014/54842) betonat att det framgår av väglagen att en allmän väg ska vara till för allmän samfärdsl. Enligt Trafikverket har det med allmän samfärdsl historiskt sett alltid avsetts i första hand motortrafik, eftersom det var den typ av trafik som kunde sägas vara ”interregional”. Gång- och cykeltrafik ansågs däremot vara av främst lokalt intresse. Trafikverket pekar vidare på att man bl.a. i förarbetena till 1971 års väglag för ett resonemang om krav på ett s.k. funktionellt samband mellan en väg och en cykelväg, dvs. att cykelvägen bör ligga nära vägen. Trafikverket konstaterar att det fortfarande krävs ett funktionellt samband med en allmän väg för att Trafikverket ska kunna bygga en allmän väg i form av en friliggande cykelväg. Utan det funktionella sambandet är inte kravet på allmän samfärdsl uppfyllt.

Av Trafikverkets promemoria framgår vidare att vägrätt är en speciell form av nyttjanderätt som endast en allmän vaghållare kan få, dvs. Trafikverket eller en kommun. Vägrätt avser mark som permanent behöver tas i anspråk för en väg vid byggande eller vid förändring från enskild väg till allmän. Vägrätt

innebär enligt väglagen att vägghållaren har befogenhet att nyttja marken och att bestämma över dess användning under den tid vägrätten består. Inskränkningar i vägghållarens rätt att nyttja marken kan göras i vägplaner och beslut om förändring av enskild väg till allmän. I promemorian konstateras bl.a. att väglagens regler om vägrätt i praktiken är de enda som kan tillförsäkra staten en permanent rätt till den mark som behövs för en cykelväg. En planeringsprocess enligt väglagen är dessutom enligt Trafikverket den enda möjligheten att ge medborgarna den demokratiska rätten att påverka. I promemorian anförs att det för Trafikverkets del är viktigt att verket bara bygger cykelvägar i form av allmänna vägar. Verkets möjligheter att påverka trafikregleringen och reglera trafiken blir i andra fall oklara. Trafikverket konstaterar vidare att det tycks finnas ett behov av förändringar. I promemorian pekas på två olika möjligheter som föreslås utredas:

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

Trafikverkets utredning 2019

Trafikverket har i en rapport från november 2019 (rapport 2019:180) uppmärksammat att det sedan 1970-talet pågår en diskussion om markåtkomst samt om hur cykelvägar utanför tätbebyggt (detaljplanlagt) område ska finansieras och byggas. I rapporten konstateras att cykelvägar utan direkt koppling till bilväg inte betecknas som vägar enligt väglagens definition. Trafikverket konstaterar att bestämmelsen för cykelinfrastruktur därmed inte är densamma som för allmän väg. Det innebär exempelvis att det enligt Trafikverket är svårt att med väglagens vägrätt nyttja mark för en cykelväg, och det finns inte samma expropriationsmöjlighet som för allmänna vägar. I den revidering av en intern riktlinje för cykel (TDOK 2017:0496) som genomfördes 2018 lades det fast en princip för åtgärder som omfattar cykelvägar på det statliga vägnätet. Den innebär bl.a. att kommuner bekostar cykelvägar där de är vägghållare men att det finns möjligheter för dem att söka statlig medfinansiering. När det gäller cykelvägar längs regionala vägnät (med tydligt funktionellt samband) bekostar den regionala planen både projektering och produktion av cykelvägar. När det gäller cykelvägar längs det nationella vägnätet som inte är motorväg bekostar den nationella planen projektering och produktion av cykelvägar i direkt anslutning till nationellt stamvägnät (tydligt funktionellt samband) i de fall som det finns behov av en cykelväg. När det gäller cykelvägar längs nationellt vägnät som är motorväg eller annan väg med förbud för gång- och cykeltrafik ska inom tätbebyggda områden en cykelväg

i första hand knyts till ett kommunalt eller angränsande regionalt vägnät. På landsbygden ska cykelvägar i första hand knyts till ett angränsande regionalt vägnät (finansieras enligt regional plan). Trafikverket konstaterar att det inte finns samma expropriationsmöjlighet för cykelvägar som för allmänna vägar. Det krävs antingen en lagändring eller en annan tolkning av väglagen där begreppet allmän samfärdsel även kan gälla enbart gång- eller cykeltrafik. Enligt Trafikverket behövs en ändring av tolkningen av funktionellt samband för att få använda statliga medel utanför vägrummet.

Trafikverkets inriktningsunderlag 2020

Trafikverket konstaterade 2020 i sitt inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen (rapport 2020:186) att flera regioner (länsplane-upprättare) i sina underlag till Trafikverket efterfrågar en förenklad och mer effektiv planprocess för mindre åtgärder, och de beskriver t.ex. att planprocessen i vissa fall kostar mer än själva byggandet. Det efterfrågas en utredning från Trafikverket av mer kostnadseffektiva åtgärder inom framför allt gång- och cykeltrafik. I underlaget konstateras att ett antal regioner efterfrågar ett förenklat regelverk för att bygga statliga cykelvägar. Att förenkla planeringsprocessen för mindre åtgärder samt att modernisera väglagen för att underlätta byggandet av cykelvägar är ytterligare exempel på förslag från regionerna. Bland annat föreslås ett förtydligande i Trafikverkets planeringsdirektiv samt i väglagen av att begreppet allmän samfärdsel ska innefatta cykelvägar. Dessutom föreslås att begreppet funktionellt samband omdefinieras i väglagen så att cyklisternas behov prioriteras före kravet på närhet till statlig väg. I inriktningsunderlaget framför Trafikverket att man delar bilden att tidsåtgång och kostnad för planering av mindre åtgärder kan förbättras samt att mer kostnadseffektiva åtgärder behöver fortsätta att utvecklas. Tillämpningen av planprocessen behöver anpassas bättre till mindre åtgärder, vilket uppges ligga inom Trafikverkets mandat, men detta behöver enligt Trafikverket ske i nära samarbete med länsstyrelserna, med tanke på deras krav på underlag i planläggningen. När det gäller mer kostnadseffektiv utformning av exempelvis gång- och cykelbanor uppges även det falla inom Trafikverkets mandat. I inriktningsunderlaget uppges att en eventuell revidering av väglagen dock är en betydligt större fråga som Trafikverket anser bör analyseras och hanteras i särskild ordning.

Trafikverkets redovisning av ett regeringsuppdrag i januari 2021

Trafikverket fick 2018 i uppdrag att utreda om, och i så fall hur, frågan om markåtkomst är ett hinder för tillkomsten av cykelvägar eller i genomförandet av regionala cykelplaner och vid behov lämna förslag till regeländringar. I januari 2021 redovisade Trafikverket uppdraget (TRV 2021/3614), och verkets samlade bedömning var att svårigheter att få åtkomst till mark ofta upplevs som ett hinder för framkomligheten i cykelprojekten. I de flesta fall kunde dock frågan ha lösts genom att kommunen tagit fram en detaljplan i enlighet med plan- och bygglagens (2010:900) regler eftersom det i många fall

inte är en brist som Trafikverket har ansvar för att lösa. Kommuner ansvarar för planering, byggande och drift av det kommunala gatunätet och det allmänna vägnätet inom kommunala väghållningsområden. Trafikverket konstaterar att det finns en uttalad önskan att staten ska ta ett större helhetsansvar för cykel frågan inklusive finansiering, men något sådant ansvar har inte lagts på Trafikverket. Den nationella cykelstrategin innebär att väghållaransvaret för cykelvägar är delat mellan staten, kommunerna och enskilda väghållare samt att samtliga aktörer måste verka för att förbättra förutsättningarna för att välja cykel som färdmedel. Trafikverket konstaterar att det framgår av väglagen att en allmän väg ska vara till för allmän samfärdsl och att det finns möjlighet att bygga en cykelväg med stöd av väglagen. Detta gäller om cykelvägen ligger i nära anslutning till vägen eller det finns ett påtagligt funktionellt samband med vägen samt om cykelvägen byggs i syfte att avlasta vägen från cykeltrafik. Vad som avses med ”påtagligt funktionellt samband” är dock enligt Trafikverket inte alldeles tydligt, men eftersom cykelbanan ska vara en väganordning till den befintliga vägen är tolkningen att avståndet mellan dem inte kan vara alltför stort.

Riksdagens tillkännagivande i januari 2021

I januari 2021 beslutade riksdagen om ett tillkännagivande till den dåvarande regeringen om att den bör återkomma med förslag som gör det möjligt att anlägga friliggande cykelvägar utan krav på direkt anslutning till vägar avsedda för motortrafik (se nedan under rubriken Tidigare riksdagsbehandling).

Trafikverkets redovisning av ett regeringsuppdrag i oktober 2021

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

Klimaträttsutredningens slutbetänkande 2022

I utredningsbetänkandet Rätt för klimatet (SOU 2022:21) konstaterar Klimaträttsutredningen att kravet på allmän samfärdsl inte är uppfyllt om det funktionella sambandet för en cykelbana saknas, varför en cykelväg inte kan anläggas som en allmän och fristående väg. För att möjliggöra att cykelvägar anläggs som allmän väg övervägde utredningen en ändring i 10 § väglagen. Under utredningens gång framkom det emellertid att frågan om cykelvägar som allmänna vägar redan är föremål för beredning inom Regeringskansliet i och med riksdagens tillkännagivande från 2021.

Trafikverkets inriktningsunderlag 2024

Trafikverket konstaterar i sitt inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037 (rapport 2024:003) att regioner i sin roll som länsplaneupprättare och regionalt utvecklingsansvariga har fått möjlighet att

lämna skriftliga underlag under arbetet med uppdraget. Samtliga 21 regioner har gjort detta. Många regioner önskar särskilt en smidigare och effektivare planprocess för mindre åtgärder, särskilt inom gång- och cykelinfrastrukturen. De uttrycker oro över de höga kostnader som belastar länsplanerna och de krångliga planeringsprocesserna. För att göra planeringen av cykelvägar enklare och mer kostnadseffektiv föreslås att Trafikverket tydligt framhåller behovet av förändringar i befintligt regelverk samt i sina riktlinjer. Bland annat vikten av att ta bort kravet på ett funktionellt samband mellan statliga vägar och cykelvägar betonas.

Cykelvägar längs järnvägar

Den som avser att bygga en järnväg ska upprätta en järnvägsplan. Enligt 2 kap. 19 § lagen (1995:1649) om byggande av järnväg finns en möjlighet att parallellt både ta fram och pröva en vägplan respektive en järnvägsplan, vilket innebär att en serviceväg som byggs med stöd av järnvägsplanen samtidigt skulle kunna fastställas som ”allmän cykelväg” i vägplanen. Samtidigt noterar Trafikverket i den ovannämnda utredningen om allmänna cykelvägar från 2017 att det med dagens regelverk inte är möjligt att fastställa allmänna vägar avsedda enbart för cykeltrafik. I lagen finns även en möjlighet att i en ”ren” järnvägsplan reglera även byggande av allmän väg. Förutsättningen är dock att den allmänna vägen behövs på grund av det järnvägsprojekt som järnvägsplanen avses reglera. Trafikverket konstaterar att så inte är fallet med en cykelväg.

Trafikverket uppger i utredningen från 2017 att för järnvägar förvärvas den mark som man behöver disponera med äganderätt. Markområdena för järnväg fastighetsbildas, och staten blir genom Trafikverket lagfaren ägare till dessa fastigheter. Trafikverket kan i och med att man äger en fastighet även få servitut i de fall man behöver nyttja någon annans fastighet i ett visst avseende, t.ex. för en serviceväg. Trafikverket uppger att servitutet endast får nyttjas för det ändamål som anges vid bildandet, dvs. vid beslut i lantmäteriförrättningen. Om ett servitut är bildat för exempelvis en väg för Trafikverkets servicefordon kan inte Trafikverket i sin tur upplåta marken för cykeltrafik. Trafikverket menar att det strider mot ändamålet med servitutet men konstaterar samtidigt att det faktum att personer kanske cyklar på vägen ändå, med stöd av allemansrätten, är en annan sak och inget Trafikverket kan styra över. Alla servitut för Trafikverkets järnvägsfastigheter bildas numera vid lantmäteriförrättning med stöd av järnvägsplanen, där servitutet är med i planen och behovet av det prövas vid fastställelsen.

Trafikverkets slutsats är att väglagens regler om vägrätt i praktiken är de enda som kan tillförsäkra staten en permanent rätt till den mark som behövs för en cykelväg. Det betyder enligt Trafikverket att det i praktiken är omöjligt att först anlägga en tillfällig byggväg för en järnväg med stöd av en järnvägsplan och sedan nyttja den som cykelväg med stöd av en nyttjanderätt – även om fastighetsägaren skulle samtycka.

Vidare kan nämnas att Europaparlamentets utskott för transport och turism i början av februari 2023 antog en resolution om utveckling av en EU-strategi för cykling. Europaparlamentet anser att EU:s politik och olika stöd bör ta vederbörlig hänsyn till cyklingsmöjligheterna när TEN-T-infrastruktur byggs eller uppgraderas, exempelvis genom tillägg av cykelvägar parallellt med järnvägsspår när så är möjligt.

Arbetet med cykelstråk och trafikseparering m.m.

Våren 2017 presenterade den dåvarande regeringen en nationell cykelstrategi där fem insatsområden för det fortsatta arbetet pekades ut. Ett insatsområde var att främja en mer funktionell och användarvänlig infrastruktur, där cykeln ska vara ett attraktivt transportsätt. Det betonas att det är viktigt att cykelvägnätet hänger samman både lokalt och regionalt samt är kopplat till olika målpunkter i samhället. I cykelstrategin pekas 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. Med snabba cykelstråk avses längre stråk som förbinder städer, större tätorter eller olika stadsdelar med varandra och där cyklisterna ska kunna ta sig fram snabbt, smidigt och bekvämt året runt. De snabba cykelstråken uppges vara särskilt viktiga på längre sträckor där restidsvinsterna kan vara stora, och det är därför angeläget att viktiga stråk för arbetspendling pekas ut och prioriteras i det fortsatta arbetet med regionala cykelplaner. I cykelstrategin tas även frågan om trafikseparering upp. Det framhålls att cykelinfrastrukturen behöver klara en större mångfald av cyklisterna, t.ex. att fler och snabbare cyklisterna behöver samsas på ytor med fritidscyklister, motionärer, nya cykelfordon samt fotgängare. Det kan därför finnas behov av separering på olika delar av cykelvägnätet och andra lösningar i de fall då en separering inte är möjlig.

Trafikverket har i den tidigare nämnda redovisningen av ett uppdrag i regleringsbrevet för 2021 (TRV 2021/21964) konstaterat att verket utifrån nuvarande lagstiftning och uppdrag endast kan bygga cykelvägar när det finns ett funktionellt samband med en statlig väg. I övrigt är det ett kommunalt ansvar att bygga cykelvägar, och det är möjligt för kommuner att bygga cykelvägar mellan tätorter där det saknas ett funktionellt samband med en statlig väg. Det finns även en möjlighet att få statlig medfinansiering till den typen av åtgärder via länsplanerna. Utmaningen att uppvisa tillräcklig samhällsekonomisk lönsamhet för friliggande cykelvägar mellan tätorter och på landsbygden är enligt Trafikverket densamma för både kommunerna och Trafikverket. Vidare redovisas bl.a. att Trafikverket har tagit fram en vägledning för regionala cykelplaner. Ambitionen är att vägledningen på sikt ska leda till en större harmoni mellan planer på regional och kommunal nivå och därmed underlätta för cykling över kommungränser.

Cykelcentrum vid VTI initierade i maj 2019 en utvärdering av åtgärder på cykelstråk och effekter på flöden och resmönster. Syftet med projektet är dels att utvärdera effekten av de förbättrings- och uppmuntransåtgärder som

Region Skåne planerar att genomföra på cykelstråk under projektets gång, dels att ta fram en metod som regioner och kommuner själva kan använda för att mäta, analysera och utvärdera cykling på cykelstråk. Av projektbeskrivningen framgår att det behövs åtgärder för att öka cyklingens attraktivitet och att detta bl.a. kan göras genom att skapa sammanhållna cykelstråk där cyklisters framkomlighet prioriteras.

I en litteraturstudie om landsbygdscyklning (VTI rapport 1124A) ställs forskningsresultat och kunskapsluckor samman och diskuteras när det gäller olika faktorer, bl.a. tillgänglighet, framkomlighet, säkerhet, komfort, attraktivitet och hur cykling på landsbygden upplevs såväl av cyklisterna själva som av andra trafikanter. Av rapporten framgår att det finns en potential för cykling även på landsbygden, men det krävs en rad olika åtgärder, t.ex. större ekonomiska satsningar på sammanhängande cykelinfrastruktur, förändrade lagar och regler med cyklisten i fokus och att den rådande bilnormen ändras. Slutligen konstaterar författarna att det saknas kunskap om vilka som cyklar och inte, varför man cyklar eller inte cyklar och var man i så fall cyklar.

Boverket betonar på sin webbplats att en framgångsfaktor för att få till ett sammanhängande regionalt cykelstråk är att föra en tidig dialog med involverade parter. Boverket menar att regionen oftast kan vara sammanhållande och se till att berörda parter träffas och diskuterar fram en gemensam målbild. Regionen kan också hjälpa till att undvika segdragna konflikter om markägande och dragning av cykelleder. Samverkan mellan parter i ett tidigt skede underlättar planering utifrån ett hela resan-perspektiv.

Utformningen av snabba cykelstråk eller s.k. supercykelvägar följer inte någon nationell standard utan varierar mellan städer och regioner. Det saknas i dag ramverk, standarder och nationell samordning för utveckling av supercykelvägar i Sverige. Det saknas även riktlinjer för hur dessa ska skyltas. Trafikverket har i rapporten Supercykelvägars utformning och vägvisning (rapport 2023:176) tagit fram förslag på utformningsråd och vägvisning för supercykelvägar. Utformningsråden kan ses som ett komplement till gällande krav och råd i VGU. I dag används även andra begrepp (cykelmotorväg, snabbcykelväg, cykelexpressrutt, snabbcykelstråk) för det som Trafikverket har valt att kalla supercykelvägar. Trafikverket har valt att använda begreppet för att det signalerar en hög kvalitet med få stopp, goda omkörningsmöjligheter, jämn hastighet och en hög framkomlighet.

Det finns exempel på snabba cykelstråk i olika kommuner och regioner. Region Stockholm arbetar med en utbyggnad av s.k. regionala cykelstråk baserat på ett utpekad nät i den regionala cykelplanen. Målet för cykelplanen är att fler ska kunna cykla i hela regionen och att andelen cykelresor 2030 ska vara 20 procent av det totala resandet i Stockholmsregionen, jämfört med dagens 10 procent. Göteborgsregionens kommunalförbund bedriver ett arbete med pendlingscykelstråk, som syftar till att de som cyklar ska komma fram snabbare, enklare och säkrare, genom att bredda cykelbanorna och skapa säkra och tydliga korsningar. I Skåne pågår ett arbete med att skapa ett nätverk av

supercykelvägar. Konceptet för supercykelstråk i Skåne bygger på fyra kvalitetsaspekter (tillgänglighet, framkomlighet, komfort samt trygghet och trafiksäkerhet), med identitet som sammanhållande faktor. Stråken ska vara 5–20 kilometer långa och målsättningen är i första hand att främja vardagsresor snarare än rekreationsresor med cykel. Arbetet med supercykelvägar handlar främst om att förbättra befintliga cykelvägar snarare än att bygga helt nya. I Uppsala pågår arbete med konceptet snabbcykelled, vilket innebär att snabbcykelleden är bred, har bra underlag och belysning och är tydligt separerad mellan cyklisterna och fotgängarna. Leden ska också vara prioriterad när det gäller snöröjning, halkbekämpning och skötsel, och det ska finnas cykelpumpar. Enligt Uppsala kommun är fem snabbcykelleder klara. Växjö färdigställde sin första snabbcykelväg under 2019, och i den senaste cykelvägplanen för Växjö beskrivs snabbcykelstandard som en ny typ av cykelväg som ska vara ett gent och prioriterat stråk med en bredd på 3,5 meter (dubbelriktat), och korsningar ska prioriteras genom planskildhet eller cykelöverfarter. Det ska finnas max en korsningspunkt per kilometer samt god vinterväghållning med ambition om att använda sopsaltning. I Östersund finns det huvudcykelstråk som är cykelbanor som är separerade från både gång- och biltrafik. I Linköping pågår arbete med cykellänkar. I översiktsplanen finns ett inriktningsbeslut om att utveckla totalt nio cykellänkar. Den första sträckan som byggs länkar samman Ryd med innerstaden.

Det kan även nämnas att Trafikverket har tagit fram en rapport om cykelleder för rekreation och turism (rapport 2021:175). Där betonas att sådana cykelleder har en positiv betydelse för lokal och regional utveckling. Kommuner, regioner och andra organisationer kan hos Trafikverket ansöka om att märka ut en nationell eller regional turismcykelled.

Mötesseparering och två-plus-ett-vägar

Mötesseparering innebär att en mittbarriär som skärmar av mötande trafik sätts upp. Syftet med detta är att öka framkomligheten och trafiksäkerheten genom att förhindra frontalkollisioner och omkörningsolyckor. En två-plus-ett-väg har omväxlande ett eller två körfält i en given riktning, och i många fall har vägtypen även ett mitträcke.

Trafikverket har i en rapport från oktober 2021 (TRV 2021/21964) konstaterat att en följd av mötessepareringar är att en väg blir mindre tillgänglig för cykeltrafik. Man får inte cykla på motortrafikleder eller motorvägar men på övriga landsvägar, till vilka många mötesseparerade vägar räknas. De höga hastigheterna (i regel 100 kilometer i timmen) och räcken gör dock mötesseparerade vägar till en osäker cykelmiljö. Eftersom mitträcket hindrar bilister från att köra ut i motsatt körfält när de passerar cyklar i vägrenen, vilket är möjligt på övriga landsvägar, blir den upplevda ytan mindre för cyklisten. I praktiken är vägrenen också ofta mindre än innan en väg mötesseparerades. För att få plats med mitträcket utan att ta för mycket ny

mark i anspråk blir vägrenen ofta smalare än på den tidigare vägen. Mötesseparering innebär därmed ofta en försämring av framkomligheten för cyklister.

När en åtgärd planeras på en vägsträcka ska cykelns förutsättningar beaktas om det kan bidra till att åtgärda de brister som har identifierats längs med sträckan. Enligt Trafikverket finns det vägar som har mötesseparerats utan att framkomligheten för cyklister har beaktats, vilket har medfört att cykling längs med vägen i praktiken har omöjliggjorts. Behovet av att mötesseparera en väg behöver dock inte nödvändigtvis innebära att det blir sämre för cykeltrafiken. Om det finns tillräckliga cykeltrafikflöden eller en möjlighet att cykla längs med vägen och en cykelbana anläggs blir enligt Trafikverket förutsättningarna för cykling bättre än tidigare tack vare mötessepareringen. Genom att planlägga båda åtgärderna samtidigt skapas bästa möjliga förutsättningar. Trafikverket rekommenderar att korsningar mellan oskyddade trafikanter och en mötesseparerad väg ska vara planskilda vid vägar med en referenshastighet på 80 kilometer i timmen eller högre eller där fordonsflödet har en årsdygnstrafik över 4 000.

För att bygga en separat cykelbana längs med en landsväg krävs det att behoven har blivit kartlagda. De viktigaste aspekterna är den högsta tillåtna hastigheten på vägen, trafikeringen och antalet cyklister. Detta kartläggs i en åtgärdsvalsstudie. Det är också möjligt att motivera en cykelväg längs med en mötesseparerad väg genom en s.k. potentialstudie. I en sådan studie undersöker man potentialen i cykeltrafiken utifrån avstånd och målpunkter, dvs. hur många som potentiellt kan komma att nyttja en cykelväg om en sådan byggs. När det finns ett mer finmaskigt vägnät kring den väg som mötessepareras är incitamenten att bygga en cykelväg längs med den mötesseparerade vägen enligt Trafikverket svagare. Det finns då möjlighet att cykla längs med andra vägar utan större problem. Situationen blir mer problematisk där vägnätet är glesare, eftersom det då inte går att hänvisa cykeltrafiken till andra vägar.

I rapporten anförs sammanfattningsvis att man måste beakta cykeltrafikens perspektiv i tidiga skeden och låta det följa med under hela processen. Man måste utgå från cykeltrafikens särskilda förutsättningar när man tar fram underlag och fortsätta att utveckla och införa arbetssätt och metoder för att integrera och förbättra cykelperspektivet i processer och underlag. Vidare behöver man utveckla och förbättra metoder för beräkning av nyttor och potential för cykeltrafiken, arbeta för en kunskapshöjning om cyklisters behov och förutsättningar för aktörer i de olika skedena av processen samt arbeta aktivt med kravställningar i upphandlingar för att hantera och tillgodose cykeltrafikens behov. Aktörerna behöver enligt Trafikverket dessutom arbeta aktivt för att skapa samsyn mellan väghållare och planeringsnivåer, utveckla samverkan för att skapa helhetsperspektiv och gemensamma strategiska prioriteringar samt öka transparensen och tydligheten i samverkan genom att synliggöra och kommunicera prioriteringar och insatser.

I en litteraturstudie om landsbygdscyklning (VTI rapport 1124A) uppmärksammas bl.a. att det finns barriärer som försvårar eller gör det omöjligt att

cykla den rakaste sträckan från start till mål. Det kan betyda att cyklister tvingas till omvägar, att de är tvungna att använda sig av vägar som inte känns trygga att cykla på eller att de avstår från att cykla. Exempel på sådana barriärer kan vara bl.a. två-plus-ett-vägar utan parallell cykelväg.

Styrningen av Trafikverket

Regeringens styrning av myndigheter kan ske bl.a. genom instruktioner och regleringsbrev. Enligt förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket ska Trafikverket med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv ansvara bl.a. för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar. Trafikverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås.

Den 20 december 2023 fattade regeringen beslut om det senaste regleringsbrevet för Trafikverket. Där beslutade regeringen om vad som ska gälla för Trafikverket under budgetåret 2024. Under anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur anslagspost 10.1 Väginvesteringar får medel användas för investeringar och förbättringar i det nationella stamvägnätet och tillhörande gång- och cykelvägar där investeringen har en beräknad totalkostnad över 100 miljoner kronor. Under anslagspost 11.1 Trimning och effektivisering samt miljöinvesteringar får medel användas för bl.a. investeringar och förbättringar i det nationella stamvägnätet och tillhörande gång- och cykelvägar där investeringen har en beräknad totalkostnad under 100 miljoner kronor. Under anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur anslagspost 1.1 Drift och underhåll av vägar får medel användas till utgifter för bl.a. drift och underhåll på det statliga vägnätet och tillhörande gång- och cykelvägar.

Särskilt om Ölandsbron

Ölandsbron öppnades för trafik 1972. Den fyrfiliga bilbron har vägnummer 137 och går över Kalmarsund. Den knyter ihop E22 och Kalmar på fastlandet med Färjestaden och väg 136 på Öland. Enligt Trafikverket är den genomsnittliga trafiken på Ölandsbron omkring 25 000 fordon per dygn under sommarmånaderna och omkring 15 000 fordon per dygn resten av året.

Länsstyrelsen i Kalmar län beslutade i december 2009 (dnr 258-12853-08 och 258-10970-09) om lokala trafikföreskrifter om förbud mot gång- och cykeltrafik på den del av väg 137 som utgörs av Ölandsbron. Transportstyrelsen konstaterade i juni 2010 i ett överklagandeärende att en länsstyrelse eller en kommun kan utfärda särskilda trafikregler genom lokala trafikföreskrifter (TSV 2010-68). De särskilda reglerna får gälla förbud mot trafik med fordon samt förbud mot gående, vilket framgår av trafikförordningen (1998:1276). Ölandsbron är 12,8 meter bred mellan kantbalkarna. Brobanan är indelad i fyra körfält, vägrenarna är 0,2 meter breda och det finns varken gång- eller cykelbana. I grunden är den högsta tillåtna hastigheten på bron 90

kilometer i timmen, men den varierar mellan 50, 70, 80 och 90 kilometer i timmen på en del av bron. De gällande högsta tillåtna hastigheterna, körbanans indelning i körfält och det smala utrymmet utanför körbanan medför enligt Transportstyrelsen att gående och cyklande på bron skulle utsättas för stora trafiksäkerhetsrisker. Med hänsyn till detta anser Transportstyrelsen att det är motiverat med ett förbud mot gång- och cykeltrafik.

Pågående arbete

Regeringen påbörjade i juni 2023 arbetet med att ta fram en ny plan för Sveriges transportinfrastruktur genom att i ett första steg ge Trafikverket i uppdrag att ta fram ett inriktningsunderlag inför den kommande planperioden 2026–2037. Det handlade framför allt om att ge regeringen underlag för en bedömning av hur stora ekonomiska ramar detta område ska ha under kommande tolvårsperiod och hur medlen ska fördelas på underhåll respektive investeringar och fortsatt utveckling av infrastrukturen. I januari 2024 redovisade Trafikverket inriktningsunderlaget, som samtidigt skickades ut på remiss. Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) har i en kommentar anfört att regeringen prioriterar att fortsätta att förbättra den befintliga infrastrukturen, reparera där det behövs och förvalta de gemensamma resurserna på bästa sätt. Det handlar enligt statsrådet både om att värna det som redan är byggt och om att investera i ny infrastruktur där det behövs. Inriktningsunderlaget ska ligga till grund för en infrastrukturproposition som regeringen avser att lämna till riksdagen under hösten 2024. Infrastrukturpropositionen ska handla om hur den statliga infrastrukturen ska utvecklas och förvaltas.

I regeringens budgetproposition för 2024 (prop. 2023/24:1 utg.omr. 22) betonar regeringen att arbetet med att främja ökad och säker cykling utförs bl.a. genom statlig medfinansiering till regioner och kommuner i form av stadsmiljöavtalen (utg.omr. 18). När det gäller etappmålet inom miljömålen för gång-, cykel- och kollektivtrafik redovisar regeringen att biltrafiken dominerar persontransporterna och att andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik under 2021 låg på ca 20 procent av det totala inrikesresandet. Målet är att andelen ska vara 25 procent till 2025 (utg.omr. 20). Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) anförde i oktober 2023 i sitt svar på fråga 2023/24:85 att syftet med stadsmiljöavtalen har varit att främja hållbara stadsmiljöer genom att ge stöd som leder till en ökad andel persontransporter med kollektivtrafik eller cykeltrafik samt hållbara gods-transportlösningar. Trots att mycket medel betalats ut har det inte gjorts någon mer genomgripande samhällsekonomisk analys av stödet som helhet. Enligt förslaget till avveckling kommer det inte att finnas medel till några nya utlysningar inom ramen för detta stöd, men redan ingångna avtal fullföljs som planerat. Statsrådet betonade att regeringen tar många olika initiativ för att ställa om transportsektorn och minska utsläppen från densamma.

Tidigare riksdagsbehandling

Riksdagens tillkännagivande 2021

I januari 2021 beslutade riksdagen om ett tillkännagivande till den dåvarande regeringen om att den bör återkomma med förslag som gör det möjligt att anlägga friliggande cykelvägar utan krav på direkt anslutning till vägar avsedda för motortrafik (bet. 2020/21:TU3, rskr. 2020/21:162). Utskottet menade bl.a. att myndigheternas tolkning av väglagen, nämligen att en gång- och cykelväg endast får byggas om den är i anslutning till allmän väg, är ett hinder för ökad cykling. Det borde därför i en översyn undersökas om väglagen behöver ändras för att förtydliga begreppet allmän samfärdsel eller om en omtolkning kan göras utan att väglagen behöver ändras för att Trafikverket och kommunerna ska kunna frånga den tidigare uppfattningen. Utskottet menade att regeringen skyndsamt bör se över lagstiftningen med syftet att det bör bli tydligt att gång- och cykelvägar ska kunna byggas separat.

Den dåvarande regeringen hänvisade i skrivelse 2021/22:261 till det ovan nämnda uppdraget till Trafikverket och verkets rapport från januari 2021. Det konstateras att Trafikverkets samlade bedömning är att framkomligheten i cykelprojekten ofta upplevs hindras av svårigheter att få åtkomst till mark. I de flesta fall kunde dock frågan ha lösts genom att kommunen tagit fram en detaljplan i enlighet med plan- och bygglagen eftersom det i många fall inte är en brist som har legat på Trafikverket att lösa. Enligt den dåvarande regeringen visade rapporten även att det är mycket få fall där det på grund av väglagens regler inte har varit möjligt att anlägga en cykelväg. Tvärtom visar undersökningen att det, i de fall då åtgärden inte har genomförts, till en övervägande del går att relatera till bristande finansiering eller prioritering. Den dåvarande regeringens bedömning var att det redan finns verktyg för att anlägga friliggande cykelvägar utan direkt anknytning till vägar avsedda för motortrafik. I skrivelsen konstaterades vidare att det i den nationella planen för perioden 2022–2033 har beslutats om utökade satsningar på cykelåtgärder och att Trafikverket har fått i uppdrag att fördela medel till en särskild pott för cykelåtgärder längs stamvägnätet. Av medlen ska Trafikverket fördela upp till 1 miljard kronor under perioden 2022–2027 till samfinansiering av länsplanernas cykelåtgärder med upp till 50 procent. I skrivelsen anförs att regionerna genom förbättrade möjligheter till finansiering av cykelinfrastruktur även får bättre förutsättningar att prioritera och finansiera cykelvägar på det sätt som efterfrågas. Mot bakgrund av detta såg den dåvarande regeringen inte något behov av att återkomma med något förslag om lagändringar och ansåg att riksdagens tillkännagivande var slutbehandlat. Utskottet hade inget att invända mot den redovisade hanteringen (bet. 2022/23:TU4).

Motionsyrkanden om infrastrukturen för cykling

Motionsyrkanden om infrastrukturen för cykling behandlades senast i utskottets betänkande 2022/23:TU9 Cykelfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, bl.a. med hänvisning till riksdagens behandling av skrivelsen om den nationella transportinfrastrukturen. Utskottet välkomnade att ett flertal olika insatser för cykelinfrastrukturen ingår i den nationella transportinfrastrukturplanen för 2022–2033 och i länsplanerna. Utskottet uppmärksammade bl.a. att frågor om möjligheten att bygga friliggande cykelvägar redan har utretts och betonade vikten av att beakta cyklisters förutsättningar och behov när vägar byggs eller byggs om. Utskottet framhöll betydelsen av snabba cykelstråk och betonade vikten av att cykelinfrastrukturen är säker och uppfyller föreskrivna krav. Utskottet konstaterade att de frågor som togs upp i motionerna var väl beaktade och att det inte fanns anledning att ta något initiativ i dessa frågor. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att den nu gällande nationella transportinfrastrukturplanen för 2022–2033 innehåller olika satsningar på åtgärder i infrastrukturen för cykling. Vidare välkomnar utskottet att regeringen nu har inlett arbetet med att ta fram en ny nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037. Trafikverket har tagit fram ett inriktningsunderlag för den nya planperioden som underlag för regeringens infrastrukturproposition. I inriktningsunderlaget uppmärksammas bl.a. gång- och cykelvägar och de problem som finns i infrastrukturen för gång och cykling. Utskottet ser fram emot att bereda den infrastrukturpolitiska proposition som regeringen avser att överlämna till riksdagen under hösten 2024.

När det gäller motionsförslagen om att cykeln bör ses som ett eget trafikslag kan utskottet konstatera att en cykel betraktas som ett fordon inom trafikslaget vägtrafik. Utskottet vill framhålla att cykling är ett hållbart och hälsosamt transportsätt som lyfts fram i både den nationella infrastrukturplanen och de olika regionala infrastrukturplanerna. Utskottet påminner också om att Trafikverket ansvarar för utvecklingen och planeringen av åtgärder i den statliga nationella cykelinfrastruktur som är beslutad i den nationella planen.

När det gäller motionsförslagen om att det behövs ökade investeringar i cykelinfrastruktur vill utskottet hänvisa till att ett flertal olika insatser för cykelinfrastrukturen ingår i den nu aktuella nationella planen och i de regionala planerna. Utskottet framhåller att den nu gällande nationella planen innebär utökade satsningar på åtgärder i infrastrukturen för cykling, både längs det nationella stamvägnätet och genom samfinansiering av cykelåtgärder i länsplanerna, utöver de åtgärder för cykling som redan ingår i olika pågående vägprojekt. Utskottet konstaterar att insatser för en ökad och säker cykling därmed är väl beaktade i infrastrukturplaneringen på både nationell och

regional nivå, och utskottet välkomnar de satsningar som görs på cykelinfrastrukturen på olika håll i landet. Utskottet bedömer att investeringar i cykelbanor och ökade krav på att tillgodose cykeltrafikens behov vid nybyggnation tillsammans med en ökning av cykelåtgärderna inom trimning och vidmakthållande har en positiv påverkan på det aktiva resandet.

När det gäller motionsförslagen om ändrade regelverk för att möjliggöra byggandet av friliggande cykelvägar kan utskottet konstatera att riksdagen i januari 2021 beslutade om ett tillkännagivande till den dåvarande regeringen i denna fråga. Utskottet kan konstatera att Trafikverket har utrett frågan och att den dåvarande regeringen inte såg något behov av att återkomma med förslag om lagändringar. Den dåvarande regeringen ansåg att riksdagens tillkännagivande var slutbehandlat, och utskottet hade inte något att invända mot den redovisade hanteringen (bet. 2022/23:TU4). Utskottet har inte ändrat inställning i denna fråga. När det gäller motionsförslaget om cykelvägar längs järnvägar vill utskottet påminna om att även denna fråga redan har utretts av Trafikverket.

Med anledning av motionsförslagen om bl.a. behovet av cykelbanor och snabba cykelstråk vill utskottet liksom tidigare betona att infrastrukturen för cykling måste utformas både trafiksäkert och på ett sådant sätt att resvägarna och därmed restiderna med cykel så långt som möjligt upplevs som ett fullgott alternativ till andra sätt att transportera sig. Utskottet vill särskilt framhålla betydelsen av snabba cykelstråk och menar att en förbättrad cykelinfrastruktur med både lokala och regionala cykelbanor bör leda till att fler resenärer väljer att använda cykeln som transportmedel. Det är enligt utskottets bedömning viktigt med ett sammanhängande och välskyltat cykelvägnät med så enhetlig standard som möjligt. Utskottet vill i sammanhanget lyfta fram att det finns flera exempel på snabba cykelstråk i olika kommuner och regioner.

När det gäller motionsförslagen om vägars anpassning till cykling och de problem som kan uppstå för cyklister när vägar t.ex. byggs om till två-plus-ett-vägar vill utskottet framhålla att det alltid är viktigt att beakta de oskyddade trafikanternas förutsättningar och behov både när nya vägar byggs och när gamla vägar byggs om. Utskottet vill liksom tidigare anföra att detta ansvar ligger på alla infrastrukturhållare, såväl Trafikverket som kommunerna. I fråga om motionsförslaget om möjligheten för gående och cyklister att ta sig över Kalmarsund kan utskottet konstatera att Transportstyrelsen har bedömt att gående och cyklister skulle utsättas för stora trafiksäkerhetsrisker om det skulle vara tillåtet att gå eller cykla över Ölandsbron.

När det slutligen gäller motionsförslagen om styrningen av Trafikverket konstaterar utskottet att detta i första hand är en fråga för regeringen. Utskottet ser liksom tidigare med tillförsikt på regeringens fortsatta arbete med att styra myndigheternas arbete med cykelfrågor.

Mot den bakgrunden konstaterar utskottet att de frågeställningar som tas upp i motionsyrkandena är väl beaktade och finner inte anledning att ta något initiativ i dessa frågor. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2023/24:216 (MP), 2023/24:303 (L), 2023/24:398 (SD) yrkandena 1–3, 2023/24:414 (SD)

yrkande 21, 2023/24:825 (C) yrkande 1, 2023/24:961 (MP) yrkandena 2–5, 2023/24:996 (MP) yrkande 43, 2023/24:1226 (C), 2023/24:1519 (MP) yrkande 35, 2023/24:2059 (S), 2023/24:2457 (C) yrkande 36, 2023/24:2458 (C) yrkande 34, 2023/24:2465 (C) yrkandena 15, 16 och 19–23 samt 2023/24:2609 (C).

Utformning av cykelbanor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om utformning av cykelbanor. Utskottet betonar vikten av att cykelinfrastrukturen uppfyller föreskrivna krav och är tillräckligt säker så att den är tillgänglig och inte innebär någon fara för människors hälsa och säkerhet. Utskottet konstaterar att de frågeställningar som tas upp i motionsyrkandena är väl beaktade och finner inte anledning att ta något initiativ i dessa frågor.

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

Motionerna

I kommittémotion 2023/24:398 yrkande 4 anser Patrik Jönsson m.fl. (SD) att färgsättningen av cykelbanor bör standardiseras. De konstaterar att det i dag saknas en standardisering av färgval och att enhetliga markeringar av cykelbanor tillhör de åtgärder som kan förenkla och underlätta för cyklister och fotgängare.

I kommittémotion 2023/24:961 yrkande 7 anför Daniel Helldén m.fl. (MP) att det behöver skapas en enhetlig färgkodex för cykelbanor. Motionärerna konstaterar att det saknas en enhetlig färgkodning för cykelbanor och att ett arbete bör sättas igång för att hitta ett lämpligt system och hållbara metoder för att färga cykelbanor.

I motion 2023/24:825 pekar Rickard Nordin (C) på behovet av standardisering av nya cykelbanor (yrkande 3). Han menar att Trafikverket skulle kunna ta fram en enhetlig standard för cykelbanor och underlätta arbetet med cykeltrafiken. Vidare tar motionären upp frågan om att standardisera färgsättningen av cykelbanor (yrkande 4). Han konstaterar att många kommuner väljer att markera hela eller delar av cykelbanan med färg men att det inte finns någon standardisering av färgvalet.

Bakgrund

Cykelbanors utformning

Närmare bestämmelser om hur vägar, inklusive belagda gång- eller cykelbanor, ska utformas finns i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd

(TSFS 2021:122) om egenskapskrav för vägar, gator, spårvägar och tunnelbanor (byggregler), som har meddelats med stöd av plan- och byggförordningen (2011:338). Bland annat finns krav på att gator och torg ska utformas utifrån gåendes och cyklisters behov. Detta preciseras sedan närmare i ett tillhörande allmänt råd som säger att en gata eller ett torg bör utformas bl.a. med tillräckligt breda cykelbanor, utan onödiga lutningar och med cykelstråk som är så gena som möjligt i förhållande till motsvarande stråk för annan trafik.

Bestämmelser om hur gång- och cykelvägar ska utformas anges även i regelverket Vägars och gators utformning (VGU), som Trafikverket kan hänvisa till när myndigheten upphandlar entreprenader på det statliga vägnätet. Delar av VGU tillämpas också i viss utsträckning frivilligt av kommunala väghållare, men dokumentet har ingen styrande effekt utanför Trafikverkets egen verksamhet eftersom VGU inte är föreskrifter eller allmänna råd.

Trafikverket samarbetar med kommunala väghållare genom SKR och har tillsammans med dessa tagit fram rekommendationer om olika utformningar av cykelinfrastruktur. En omarbetning av den s.k. GCM-handboken publicerades i juli 2022 (Mobilitet för gående, cyklister och mopedister – En handbok med fokus på planering, utformning underhåll och uppföljning). Handboken riktar sig till kommuner, regioner och andra aktörer som arbetar med utveckling av stads- och trafikmiljöer i samhällsbyggandet. Syftet med handboken är att ge råd, stöd och inspiration till utvecklingen av den infrastruktur och de miljöer som används av gående, cyklister och förare av moped klass II. Handboken utgår från vikten av att skapa goda förutsättningar för gående, cyklister och mopedister, vilka mål som styr arbetet på olika samhällsnivåer och vilka förutsättningar och behov gående, cyklister och mopedister har. Handboken ger konkreta råd för utformningen av nät, sträckor, korsningar och parkeringar för denna mobilitet, samt för anläggning, underhåll och drift av sådan infrastruktur. Även metoder och arbetssätt för att mäta och utvärdera mobiliteten beskrivs.

Transportstyrelsen har i en rapport från oktober 2022 (TSG 2021-10413) betonat att det när man bygger eller ändrar cykelinfrastruktur behöver säkerställas att infrastrukturen uppfyller föreskrivna krav och har tillräcklig säkerhet för sitt användningsområde så att den är tillgänglig och inte innebär någon fara för människors hälsa och säkerhet. För att kontrollera detta utövar den kommunala byggnadsnämnden tillsyn enligt 8 kap. 2 § plan- och byggförordningen. Byggnadsnämndens tillsyn av att föreskrivna egenskapskrav uppfylls när en väg eller gata uppförs eller ändras gäller oavsett om vägen har ett statligt eller kommunalt huvudmannaskap eller om det är en enskild väg.

Särskilt om färgsättningen av cykelbanor

I vägmärkesförordningen (2007:90) finns regler om skyltar och markeringar på vägbanan. I 4 kap. 3 § anges att vägmarkeringar i vägbanan ska vara vita om inget annat anges. Vägmarkeringar i vägbanan kan dock vara i gul färg om

det finns ett tillfälligt behov, t.ex. vid vägarbete. I 8 kap. 4 § vägmärkesförordningen anges vidare att man inte får sätta upp anordningar som kan förväxlas eller riskerar att missförstås. Kommunerna är skyldiga att följa vägmärkesförordningen och ska endast märka ut cykelbanor på ett sådant sätt som är förenligt med denna. En kommun kan dock välja att använda färgad asfalt, något som t.ex. förekommer i en del kommuner för att uppmärksamma att det är en cykelbana.

Inom EU och i Sverige finns det inte någon standardfärg för färgsatta cykelbanor och cykelfält. Både rött och blått förekommer, och internationellt finns också exempel på bl.a. gröna cykelbanor. I Sverige har de färgsatta cykelbanorna och cykelfälten hittills använts sparsamt. Cyklingsutredningen (SOU 2012:70) uppmärksammade att cykelfält kan markeras med avvikande färg och att detta i förekommande fall görs för att öka uppmärksamheten. Utredningen pekade samtidigt på att detta inte har någon ytterligare regelmässig effekt och att det därmed inte ger cyklisterna prioritet i korsningar.

Frågan om vägmärkingar för cykel behandlades även i den översyn av regler med betydelse för cykling som presenterades våren 2017 i form av en departementspromemoria. I promemorian konstaterades att en viktig pusselbit för cykeln som transportsätt är att det finns 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 cyklisterna vägledning, styrning och information för att transportsättet ska kunna vara effektivt och säkert. I promemorian påpekades samtidigt att det finns vissa brister i hur olika vägmärkingar används men också att det har pågått diskussioner bland väghållarna om vilken färg vägmärkingarna kan eller får ha. I promemorian konstaterades att det inte finns några särskilda trafikregler knutna till viss färg på vägytans beläggning men att det vore en stor fördel om de olika väghållarna kunde enas om att använda samma färg på asfaltsytan på de platser där det är lämpligt med färgsättning. Samtidigt konstaterades det att det även här är av vikt att inte avvika från bestämmelserna i vägmärkesförordningen. I promemorian lämnades inte några förslag till ändringar i fråga om färgsättning.

I en studie från november 2022 (Cykeltrafikregler och utformning för ökad säkerhet och framkomlighet) som har fått ekonomiskt stöd från Trafikverket Skyltfonden konstateras att cykelfält i avvikande färg ofta används utomlands. I t.ex. Nederländerna är det standard att använda röd asfalt på såväl cykelfält som cykelbanor. Enligt studien ökar färgen motorförarens uppmärksamhet på cyklisterna och det uppfattas positivt av cyklisterna. Färgen antas öka cyklisternas säkerhet men även ge cyklisterna vägledning om var de ska köra. I Sverige används avvikande färg mest i korsningar för att tydligt markera konfliktfyllda cykelöverfarter, och i mindre grad på långa sträckor. I Stockholm rekommenderas avvikande färg på cykelfält som ligger mellan två rullande körfält av säkerhetsskäl. I studien betonades att färgen inte har någon betydelse för vilka regler som gäller på platsen. Studien visar också att effekterna av färgade cykelbanor verkar vara begränsade; det refereras bl.a. till Transportøkonomisk institutt i Norge som har gått igenom facklitteratur

och erfarenheter från hela världen. Slutsatsen i studien är att det för närvarande saknas skäl att reglera vad färgade fält eller banor betyder trafikföringsmässigt.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om utformningen av cykelbanor behandlades senast i utskottets betänkande 2022/23:TU9 Cykelfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena. Utskottet betonade bl.a. vikten av att cykelinfrastrukturen är säker och uppfyller föreskrivna krav. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill betona vikten av att det säkerställs att cykelinfrastrukturen uppfyller föreskrivna krav och har tillräcklig säkerhet så att den är tillgänglig och inte innebär någon fara för människors hälsa och säkerhet. Utskottet kan konstatera att det finns både förordningar från regeringen, föreskrifter och allmänna råd från Transportstyrelsen och byggherrekrav och rekommendationer från Trafikverket om cykelbanors utformning. Utskottet utgår från att dessa krav följs och att det i dagsläget inte finns anledning att vidta någon åtgärd inom området. När det gäller färgsättning av cykelbanor påminner utskottet om att cykelfält kan markeras med en avvikande färg, och detta görs ofta för att öka uppmärksamheten. Utskottet vill i sammanhanget peka på att kommunerna är skyldiga att följa regelverket och att cykelbanor ska märkas ut på ett sätt som är förenligt med detta. Mot den bakgrunden konstaterar utskottet att de frågeställningar som tas upp i motionsyrkandena är väl beaktade och finner inte anledning att ta något initiativ i dessa frågor. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2023/24:398 (SD) yrkande 4, 2023/24:825 (C) yrkandena 3 och 4 samt 2023/24:961 (MP) yrkande 7.

Bestämmelser för ökad säkerhet för cyklister

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om ändrade bestämmelser för cyklister. Utskottet framhåller att det är viktigt att regler är utformade så att de underlättar en ökad och säker cykling. För att cyklingen ska öka är det enligt utskottet viktigt att man kan cykla på ett tryggt och säkert sätt. Utskottet konstaterar att frågor om säkerhetsavstånd vid omkörning, cykling på enkelriktade gator samt cykelpassager och cykelöverfarter har utretts. Utskottet uppmärksammar även bl.a. utvecklingen av cykelhjälsanvändningen och framhåller att det är angeläget att minska cyklisters utsatthet vid högersvängar. Utskottet menar att de frågor som tas upp i motionerna är väl beaktade i det pågående arbetet och att det inte finns anledning att ta något initiativ i dessa frågor.

Jämför reservation 11 (SD), 12 (C) och 13 (MP).

Motionerna

I kommittémotion 2023/24:398 anför Patrik Jönsson m.fl. (SD) att lagstiftningen om cykelpassager och cykelöverfarter bör ses över i syfte att likställa regelverket (yrkande 6). Motionärerna menar att reglerna för vem som har väjningsplikt är snåriga och att regelverket skulle kunna förenklas genom att cyklister vid såväl cykelpassager som cykelöverfarter lämnar företräde gentemot bilister. Vidare pekar motionärerna på behovet av att utreda ett utökat krav på att använda cykelhjälm (yrkande 7). De framhåller att cykelhjälm ger ett bevisat gott skydd vid cykelolyckor, och därför bör man utreda möjligheten att successivt höja gränsen för krav på att bära cykelhjälm från dagens 15 år till 18 år. Motionärerna menar slutligen att ett förbud mot användande av mobiltelefoner och smarta telefoner under cykelfärd behöver utredas (yrkande 8). Motionärerna påminner om att det är förbjudet för en person att hålla en mobiltelefon i handen vid körning av motorfordon och betonar att mobiltelefonen är ett distraktionsmoment som inte heller hör hemma i handen vid cykling.

I kommittémotion 2023/24:2465 yrkande 29 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att förutsättningarna för att via regelförändringar förbättra framkomligheten med cykel bör utredas. Motionärerna betonar att det är viktigt att se över behovet av regelförenklingar och lagändringar som möjliggör cykling i hela landet och nämner bl.a. möjligheten att cykla mot enkelriktat.

I kommittémotion 2023/24:961 yrkande 6 anför Daniel Helldén m.fl. (MP) att man bör införa en möjlighet att använda en hänsynsregel vid cykling. Motionärerna uppmärksammar att bilarna vanligtvis kommer alltför nära när en cyklist färdas på väg, vilket skapar en trafikosäker miljö och avskräcker från cyklande. För att komma till rätta med problemen har det i flera länder

införts en hänsynsregel som betyder att en bil måste hålla minst 1,5 meters avstånd från en cykel vid omkörning.

I motion 2023/24:1364 anför Johan Andersson m.fl. (S) att det behövs en översyn av möjligheten att utvidga omfattningen på hjälmkravet. Motionärerna tar bl.a. upp regelverket för hjälmkrav när det gäller cykelkärror och elsparkcyklar.

I motion 2023/24:1893 anför Yasmine Bladelius (S) att en översyn bör övervägas av om det ska vara obligatoriskt för alla att använda cykelhjälm när man cyklar. Motionären påminner om att cykelolyckorna ökar i antal och menar att regelverket i likhet med vad som gäller för t.ex. bältesanvändning och hastighetsbegränsningar självklart bör omfatta alla åldrar.

I motion 2023/24:142 anför Jörgen Grubb (SD) att framförande av alla typer av mopeder på cykelbanor inom detaljplanerat område bör förbjudas. Motionären framhåller att det är ett problem att vissa typer av mopeder har möjlighet att använda cykelbanorna, då det har blivit alldeles för vanligt att mopeder används för att råna cyklister.

I motion 2023/24:979 tar Camilla Brunsberg (M) upp frågan om trafiksäkerhet och om att överväga att tillåta klass I-mopeder att köra på cykelväg i lägre hastighet. Motionären menar att det för ungdomar som bor på landsbygden och kör klass I-mopeder kan vara ett trafiksäkerhetsproblem att inte få köra på cykelvägar, och därför borde det utredas om det går att stärka trafiksäkerheten genom att låta förare köra klass I-mopeder på cykelbanor i max 25 kilometer i timmen i de fall då det enda alternativet är att köra på en landsväg där bilarna kör i 90 kilometer i timmen.

I motion 2023/24:1407 pekar Peter Ollén (M) på behovet av att utreda regler för deformationszoner på lådcyklar. Motionären konstaterar att det när lådcyklar framförs på smala cykelbanor är lätt att de krockar med mötande cyklister och gående och att skadorna då blir allvarliga på den som träffas.

I motion 2023/24:825 uppmärksammar Rickard Nordin (C) behovet av att ställa krav på minimerande av döda vinkeln på tunga fordon (yrkande 2). Han konstaterar att många olyckor i stadsmiljö sker mellan cyklister och tunga fordon och att det finns ett stort behov av att säkerhetsanpassa den tunga trafiken och minska döda vinkeln. Vidare menar motionären att man behöver se över reglerna för väjningsplikt mellan cyklister och biltrafik (yrkande 5). Motionären anför att reglerna i dag är snåriga, inte minst när det gäller skillnaden mellan cykelpassager och cykelöverfarter, och anger att regelverket kan förenklas t.ex. genom att bilister på väg in i eller ut ur en rondell ska ha väjningsplikt mot korsande cykelbana och att samma sak även bör gälla när det kommer till cykelbanor som går parallellt med en större bilväg.

I motion 2023/24:326 menar Cecilia Rönn (L) att trafikförordningen (1998:1276) bör ändras till att den som är under 18 år och färdas med en tvåhjulig cykel ska använda cykelhjälm eller annat lämpligt huvudskydd. Motionären framhåller att cyklister är oskyddade i trafiken och att det nu är dags att ta nästa steg och utvidga dagens krav på hjälm.

Bakgrund

Gällande rätt

Sverige har ratificerat FN:s konvention om vägtrafik, antagen i Wien den 8 november 1968, och har därmed åtagit sig att följa konventionen. Riksdagen och regeringen ansvarar för att Sverige uppfyller sina folkrättsliga förpliktelser. Konventionen gäller inte direkt som svensk lag, utan myndigheter och domstolar tillämpar den via bestämmelser i den nationella lagstiftningen. Sverige har valt att föra över bestämmelser i konventionen till i huvudsak trafikförordningen (1998:1276). Sverige har även ratificerat FN:s konvention om vägmärken och signaler, som också antogs i Wien den 8 november 1968, och har genomfört den i bestämmelser i vägmärkesförordningen (2007:90) och föreskrifter till den.

Trafikförordningen innehåller bestämmelser som i olika utsträckning rör cykling och förhållandet till andra trafikantgrupper eller olika trafikområden. Enligt 10 kap. får särskilda trafikregler, med vissa angivna undantag, utfärdas genom lokala trafikföreskrifter för en viss väg eller vägsträcka eller för samtliga vägar inom ett område. I bestämmelsen räknas 22 fall upp när lokala trafikföreskrifter får gälla. Det kan t.ex. röra om en viss väg ska vara gågata eller gångfartsområde eller om 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 som det hänvisas till och som rör hastighet eller begränsning till en lägre hastighet än vad som följer av de bestämmelserna förutsatt att detta är motiverat av hänsyn till trafiksäkerheten, framkomligheten och miljön.

Omkörning av cyklister

På många vägar samsas cyklar med andra fordonsslag på körbanan. I dag får en omkörning bara ske om det kan ske utan fara. Det ska även lämnas ett betryggande avstånd i sidled till fordonet som körs om. Bestämmelsen om att lämna plats för omkörning har funnits länge i svensk lagstiftning, och en av anledningarna till regleringen var enligt Transportstyrelsen att förhindra att fordonsförare av okynne stänger vägen för bakomvarande fordon.

I trafikförordningens grundbestämmelser i 2 kap. 1 § föreskrivs att en trafikant ska uppvisa den omsorg och varsamhet som krävs med hänsyn till omständigheterna för att undvika trafikolyckor. I samma paragraf föreskrivs även att en trafikant ska uppträda så att han eller hon inte i onödan hindrar eller stör annan trafik och visa hänsyn mot de som uppehåller sig vid vägen. I 3 kap. finns bl.a. regler om möte och omkörning på väg. I 32 § föreskrivs att en förare endast får köra om när det kan ske utan fara. I 33 § föreskrivs vidare att den förare som kör om ska lämna ett betryggande avstånd i sidled mellan sitt fordon och det fordon som körs om.

Frågan om säkrare omkörningar av cyklister behandlades i departementspromemorian Cykelregler från 2017. Där lämnades det inte något förslag om att införa regler om ett preciserat avstånd i sidled vid omkörningar av cyklister.

I promemorian konstaterades att det kan vara svårt att säga hur långt ett ”betryggande avstånd” kan vara och att det är av just den anledningen som det inte går att bestämma ett visst mått. Det framhölls även att vissa fordon kan passeras med mindre avstånd, medan det t.ex. krävs ett större avstånd när man passerar barn som cyklar. Den slutsats som dras i promemorian är att det utifrån detta är den som gör en omkörning som får avgöra vilket avstånd som är lämpligt i varje situation.

Det finns exempel från andra länder på att det är reglerat att man måste hålla ett avstånd på t.ex. minst 1,5 meter vid omkörning av bl.a. cyklist. VTI har genomfört en litteratursammanställning om omkörning av cyklist och har där tagit fram ett förslag som alternativ till 1,5-metersregeln. VTI konstaterar bl.a. att antalet studier som belyser hur förare av motorfordon kör om cyklist har ökat under de senaste tio åren. Författaren till rapporten menar bl.a. att cyklist aldrig borde få köras om av motorfordon inom samma fil (körfält) enligt förutsättningen att cyklar ”ska köras om som om de vore en bil”.

I oktober 2021 fick Transportstyrelsen i uppdrag att analysera regelfrågor så att andelen som reser med cykel kan öka. Transportstyrelsen skulle bl.a. analysera och vid behov lämna förslag till hur ändrade trafikregler kan främja säker omkörning av cyklist. I maj 2022 lämnade Transportstyrelsen en första delrapport (TSG 2021-10413). Transportstyrelsen anser att en regel för omkörning av cykel med ett fast avstånd, exempelvis minst 1,5 meter, har fler nackdelar än fördelar. Transportstyrelsen bedömer också att det inte är lämpligt att ändra de nuvarande bestämmelserna för omkörning av cyklande enligt förslaget att cyklande aldrig skulle få köras om av motorfordon inom samma körfält. Vidare bedömer Transportstyrelsen att det inte är lämpligt med ytterligare regler för omkörning av cyklande samt att det sannolikt inte skulle påverka andelen som reser med cykel. Däremot finns det enligt Transportstyrelsen ett generellt behov av ökad information till kommuner, myndigheter och trafikanter om de regler som gäller vid omkörning av cyklist och andra oskyddade trafikanter samt de trafiksäkerhetsrisker som en omkörning innebär.

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

Cykling på enkelriktade gator

I oktober 2021 fick Transportstyrelsen i uppdrag att analysera regelfrågor så att andelen som reser med cykel kan öka. En del i uppdraget var att analysera och lämna förslag till hur reglerna om enkelriktad trafik på lämpligt sätt kan ändras för att möjliggöra cykeltrafik i båda riktningarna där det för motortrafik är enkelriktat. Utgångspunkten var att skyltningen ska vara trafiksäker och lätt att förstå för alla trafikanter. I maj 2022 lämnade Transportstyrelsen sin första delrapport i uppdraget (TSG 2021-10413). Transportstyrelsen föreslår ingen ändring av reglerna om enkelriktad trafik utan anser att dagens regelverk är tillräckligt för att lösa den problematik som förekommer samt att det sannolikt inte påverkar andelen som reser med cykel. Transportstyrelsens bedömning är att ett tillåtande av cyklande mot enkelriktad trafik skulle innebära att Sverige frångår systematiken i FN:s konvention om vägtrafik. I rapporten utgår Transportstyrelsen från det som myndigheten redan har prövat i ärenden om överklagande när det gäller reglering och utmärkning kopplat till enkelriktad trafik. Transportstyrelsen anser bl.a. att det råder en viss förvirring kring begreppet enkelriktad trafik. Myndigheten uppmärksammar att många väghållare vill ha möjlighet att reglera en gata så att motorfordonstrafik endast färdas i en riktning, medan cykel och moped klass II kan färdas på denna gata i båda riktningar. Transportstyrelsen beskriver i rapporten hur funktionen enkelriktad trafik där cyklande får färdas i båda riktningar och motorfordon endast får föras i en riktning lämpligen kan åstadkommas. Transportstyrelsen konstaterar att det i dag finns många regleringsmöjligheter för väghållare för att uppnå denna funktion.

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

men att den inte är ideal. Tydligast för trafikanterna vore att göra det möjligt att undanta cykeltrafik från enkelriktning.

Cykelpassager och cykelöverfarter

Cykelpassager och cykelöverfarter ska användas av cyklister eller förare av moped klass II för att korsa en väg eller en cykelbana. Sammanfattningsvis gäller följande:

- Vid en cykelöverfart har bilister väjningsplikt mot cyklister och mopedister som är ute på eller just ska färdas ut på cykelöverfarten. En cykelöverfart måste märkas ut med vägmarkeringar och vägmärke.
- Vid en cykelpassage har cyklister och mopedister väjningsplikt, och bilister ska anpassa hastigheten så att det inte uppstår fara för cyklister och mopedister som är ute på cykelpassagen. Cykelpassagen kan märkas ut med en vägmarkering, men det är inte nödvändigt.

Trafikförordningen (1998:1276) specificerar reglerna vid cykelöverfarter så att bilister har väjningsplikt mot cyklister som är ute på eller just ska färdas ut på cykelöverfarten (3 kap. 61 a § trafikförordningen). En förare som närmar sig en obebakad cykelpassage ska enligt 3 kap. 61 § anpassa hastigheten så att det inte uppstår fara för cyklande och mopedförare som är ute på cykelpassagen. En förare som ska köra ut ur en cirkulationsplats eller annars efter att ha svängt i en vägkorsning ska passera en obebakad cykelpassage ska köra med låg hastighet och lämna cyklande och mopedförare som är ute på eller just ska färdas ut på cykelpassagen tillfälle att passera. Enligt 62 § ska en förare som närmar sig ett övergångsställe, en cykelpassage eller en cykelöverfart anpassa sitt körsätt så att han eller hon inte tvingas stanna på övergångsstället, passagen eller överfarten. Enligt 6 kap. 6 § ska cyklande eller förare av moped klass II som ska färdas ut på en cykelpassage sänka hastigheten och ta hänsyn till fordon som närmar sig passagen och får korsa vägen endast om det kan ske utan fara. Cyklande eller förare av moped klass II som ska färdas ut på en cykelöverfart ska ta hänsyn till avståndet till och hastigheten hos fordon som närmar sig överfarten.

En cykelpassage behöver inte vara utmärkt på något sätt, men det kan förekomma en vägmarkering. Det finns både bevakade och obebakade cykelpassager. Vid obebakade cykelpassager ska fordonsförare på vägen anpassa hastigheten så att det inte uppstår fara för cyklande som är ute på cykelpassagen. För att förbättra trafiksäkerheten vid cykelpassager ska den cyklande sänka farten och visa hänsyn för fordon som närmar sig. Vid bevakade cykelpassager regleras trafiken av trafiksignaler eller av polis.

Cykelöverfarter ska ha vägmarkering och vägmärken för cykelöverfart samt en utformning som ska säkra att fordon inte framförs med högre hastighet än 30 kilometer i timmen. Dessa platser ska vara reglerade med lokala trafikföreskrifter om cykelöverfart. Cyklister och förare av moped klass II som färdas ut på en cykelöverfart från en cykelbana ska ta hänsyn till avståndet till

och hastigheten hos fordon som närmar sig överfarten. Fordonsförare har väjningsplikt mot cyklande och förare av moped klass II som är ute på eller just ska färdas ut på cykelöverfarten.

Väjningsplikt innebär att fordonförare 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. Enligt reglerna är det inte förbjudet för cyklister att korsar en väg på ett övergångsställe, men de får bara korsar 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 fordonförare väjningsplikt.

Transportstyrelsen har uppmärksammat att komplexiteten i trafikmiljön ökar när en cykelpassage kombineras med ett övergångsställe. Föraren av ett motorfordon och cyklister har väjningsplikt mot de gående som är vid eller på ett övergångsställe. Den gående ska visa hänsyn till motorfordonen och har väjningsplikt om ett motorfordon befinner sig på övergångsstället. Det kan bli så att en förare av ett motorfordon behöver väja för en gående men inte behöver göra det för en cyklist som närmar sig cykelpassagen. Cyklisten ska dock väja för den gående och för föraren av motorfordonet. Eftersom motorfordonet står still, kan föraren av cykeln anse att han eller hon hinner över i samband med att den gående passerar och kör ut. Det kan enligt Transportstyrelsen skapa en otrygghet och irritation för både gångtrafikanter och föraren av motorfordonet. Transportstyrelsen föreslog därför i mars 2021 att möjligheten att märka ut cykelpassager tas bort, för att på sikt tas bort helt ur vägmärkesförordningen (TSV 2019-5394). De huvudsakliga orsakerna till förslaget är att det enligt Transportstyrelsen skulle renodla utformningen av markerade korsningspunkter för cyklister och motorfordon, öka trafiksäkerheten och framkomligheten för cyklister och ge en tydligare trafikmiljö eftersom det i varje markerad korsningspunkt är motorfordon som har väjningsplikt. Transportstyrelsen uppger att detta förslag skulle kunna leda till ökade kostnader för väghållare, men med en införandetid på sju år kommer det att kunna hanteras i samband med befintligt underhåll. Transportstyrelsens rapport var på remiss till början av januari 2022. Den 28 juli 2022 fattade den dåvarande regeringen beslut om en ändring i trafikförordningen med anledning av rapporten, vilken innebär att det inte längre är tillåtet att framföra eldrivna enpersonsfordon på gångbanor. I övrigt valde den dåvarande regeringen att inte gå vidare med några ytterligare förslag och ärendet lades därefter till handlingarna. Enligt uppgift från Regeringskansliet hindrar detta inte att frågorna kan tas upp på nytt, men någon aktiv beredning av frågan pågår inte.

I en VTI-rapport från 2023 (Beteende och regeluppfattning vid cykelöverfarter – En explorativ studie) konstateras att cyklisten kör först över cykelöverfarterna i de allra flesta fall när cyklister eller bilister påverkas av andra fordon och deras hastighet. Studien visar att cyklister har svårt att förstå

att de kommer till en cykelöverfart, eftersom vägmärken som märker ut cykelöverfarten för det mesta enbart är riktade mot biltrafiken och väjningslinje och farthinder befinner sig på vägbanan. Detta gör att det kan vara svårt för cyklister att veta vilka regler som gäller och följaktligen även att följa dem.

Användning av cykelhjälm

Cykelhjälsanvändningen är reglerad i trafikförordningen (1998:1276). Enligt denna ska den som är under 15 år och färdas med en tvåhjulig cykel använda cykelhjälm eller ett annat lämpligt huvudskydd. Dessutom ska cykelföraren se till att passagerare under 15 år använder cykelhjälm.

Trafikverket uppger att ca 2 000 cyklister skadas allvarligt i trafiken varje år, och varje år omkommer 20–30 cyklister. De flesta cyklister som omkommer gör det i kollisioner med bilar. Av de som skadas allvarligt är den vanligaste orsaken att man cyklar omkull på grund av bl.a. ishalka, löst grus, löv, ojämn väg eller något fel på cykeln. Många av de som dödas eller skadas i cykeltrafiken får huvudskador. En till synes liten smäll mot huvudet kan innebära att den intellektuella och sociala förmågan försvagas allvarligt. Medicinsk forskning visar att de svåra skullskador som kan uppkomma vid cykelolyckor effektivast kan lindras eller stoppas helt av en cykelhjälm. Om alla använde cykelhjälm skulle enligt Trafikverket antalet omkomna kunna minska med ca 25 procent.

Målet för cykelhjälsanvändningen har varit att minst 70 procent av cyklisterna skulle använda hjälm 2020. Enligt Trafikverkets analys av trafik-säkerhetsutvecklingen 2020 (rapport 2021:099) var den observerade cykelhjälsanvändningen 47,2 procent 2020, vilket i princip var samma nivå som 2019. Trafikverket konstaterar att cykelhjälsanvändningen i Sverige ligger på en ganska blygsam nivå, speciellt hos vuxna, och att det finns en stor potential att öka användningen. Den observerade cykelhjälsanvändningen 2020 var drygt 80 procent för barn upp till 10 år i bostadsområden och 67 procent för barn 6–15 år som cyklar till och från skolan. För vuxna var cykelhjälsanvändningen betydligt lägre: 41 procent vid resor till och från arbetet och 43 procent på allmänna cykelstråk.

Det har arbetats fram en gemensam inriktning för säker trafik med cykel och moped (Trafikverket, 2018) där ökad hjälmanvändning lyfts upp som ett prioriterat insatsområde. I Trafikverkets rapport 2021:099 konstateras att en av förutsättningarna för att få ett vägtransportsystem som är både attraktivt och säkert för cyklister är att cyklisterna använder hjälm. Tidigare års studier visar att nästan hälften av de cyklister som skadas mycket allvarligt i trafiken har fått en huvudskada, medan motsvarande andel bara är ungefär 10 procent bland de allvarligt skadade cyklisterna. En åtgärd som cykelhjälm skulle enligt rapporten därmed främst vara effektiv mot de mer allvarliga skadorna. Enligt rapporten går utvecklingen av cykelhjälsanvändningen alltför sakta med tanke på att cyklingen behöver öka för att bidra till hållbarhetsmålen.

Trafikverket konstaterar i sitt inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037 (rapport 2024:003) att huvudskador är den vanligaste skadan som orsakar dödsfall hos cyklister. Nästan hälften av de mycket allvarligt skadade cyklisterna drabbas av huvudskador. Nästan 70 procent av alla huvudskador sker vid singelolyckor, dvs. när cyklister kör omkull utan att någon annan varit inblandad. Mindre än en femtedel av alla huvudskador uppstår vid kollision med ett motorfordon, men dessa olyckor resulterar oftast i mer allvarliga huvudskador. När det gäller elsparkcyklar dominerar huvud- och ansiktsskador (44 procent). Cykelhjälm minskar enligt Trafikverket risken för huvudskador med minst 50 procent och ansiktsskador med en tredjedel. Ungefär hälften av alla cyklister använder hjälm, men bland elsparkcyklister är hjälmanvändningen betydligt lägre. Trafikverket menar att en ökad hjälmanvändning därför är viktig för att motverka både skullskador och ansiktsskador bland cyklister, elcyklister och elsparkcyklister. Det finns en stor acceptans i Sverige för att det ska vara obligatoriskt att använda cykelhjälm. I den senaste medborgarenkäten från 2023 (Trafikverket 2022:190) anger 72 procent att det borde vara obligatoriskt med cykelhjälm. En ökad hjälmanvändning bland cyklister kan uppnås med frivilliga åtgärder, även om man inte når lika höga användningsnivåer som med lagstiftning. Förslaget är att ge en lämplig myndighet i uppgift att utreda effekten av att skärpa lagkravet på hjälm för cyklister på elcykel, cykel och elsparkcykel.

Dessutom kan nämnas att Trafikverket har tagit fram en litteraturstudie om hur cyklandet skulle påverkas om en lag om cykelhjälm skulle införas (Bicycle Helmets – Systematic Reviews on Legislation, Effects of Legislation on Cycling Exposure, and Risk Compensation, 2018). Studien utgår från att 27 länder har någon form av lag om cykelhjälm. Trafikverket anser att studien visar att ett införande av en lag om cykelhjälm inte skulle minska cyklingen.

Förebyggande av olyckor med högersvängande tunga fordon

Trafikverket presenterade i juni 2018 en rapport om en gemensam inriktning för säker trafik med cykel och moped. För perioden 2007–2016 redovisas att det bland kollisioner mellan cyklister och lastbilar eller bussar var två av fem dödsolyckor som orsakades av högersvängande fordon. 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 oskyddade trafikanter runt fordonet. I rapporten konstateras att detta är relativt väl uppmärksammat och att det pågår en utveckling av fordonen. Samtidigt konstateras att de system som 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 de ska vara islagsvänliga för oskyddade trafikanter, saknas för tunga fordon.

Förordningen (EU) 2019/2144 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 trädde i kraft den 1 januari 2020 och tillämpas sedan den 6 juli 2022. Syftet med förordningen är bl.a. att avsevärt minska antalet dödsfall och allvarliga skador på vägarna genom att införa modern säkerhetsteknik som standardutrustning i fordon. Genom förordningen uppdateras EU:s fordonssäkerhetskrav, inklusive de som handlar om oskyddade trafikanter som fotgängare och cyklister. Förordningen innebär att alla nya fordon ska vara utrustade med olika säkerhetsfunktioner, bl.a. nödstoppsignal och backövervakning. Bilar och minibussar ska vara utrustade med ytterligare avancerade säkerhetsåtgärder, bl.a. avancerade nödbromssystem som kan upptäcka motorfordon och oskyddade trafikanter framför sig och utvidgad skyddszon för islag med huvudet som kan mildra skadorna vid kollision med oskyddade trafikanter. Bussar och lastbilar ska också vara utrustade med avancerade system som kan upptäcka fotgängare och cyklister i närheten av fordonet, varna förare för deras närvaro och undvika en kollision med dessa oskyddade trafikanter. De ska vara konstruerade på ett sätt som bidrar till att avlägsna döda vinklar framför och vid sidan av föraren.

Vidare kan nämnas att det i oktober 2018 infördes en vägmarkering för s.k. cykelboxar, ett område närmast trafikljusen där cyklar kan samlas och där motorfordon måste stanna före boxen.

Närmare om lastcyklar

Lastcyklar (godscyklar) kan användas för att förflytta passagerare eller mindre mängder last. Det finns olika typer av lastcyklar med olika utformning, köreegenskaper och lastkapacitet.

Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:31) om cyklar, hästfordon och sparkstöttingar innehåller närmare bestämmelser om fordons natur och utrustning enligt fordonsförordningen (2009:211). Där finns bestämmelser om bl.a. bromsutrustning, belysning, reflexanordning och ringklocka. När det gäller cyklar utan tramp- eller vevanordning anges bl.a. att fordonet ska vara utformat så att användaren och andra trafikanter skyddas mot risker på grund av vassa kanter, skarpa vinklar, utstickande delar och ojämna ytor som kan orsaka skada (3 kap. 7 §).

I en förstudie från VTI (En förstudie av godscykeln och dess användningsområde, rapport 1032) behandlas frågor om godscyklar och deras användningsområde. Vidare kan nämnas att Cykelcentrum vid VTI menar att godscyklar har en stor potential att ersätta transporter med lätta lastbilar och samtidigt förbättra trafiksäkerheten, luften och miljön i städerna. Det konstateras dock att den befintliga infrastrukturen sällan är anpassad till lastcyklar och att det finns en kunskapsbrist när det gäller vilka behov dessa

nya typer av cykelfordon ger upphov till. Med ekonomiskt stöd från Skyltfonden vid Trafikverket har det tagits fram en vägledning som ska underlätta för planerare att utforma trafikvänliga miljöer anpassade till godscykeltrafik (Anpassa staden för gods på cykel, Trivector 2022:122). I vägledningen konstateras att ökande cykeltrafik med flera olika cykeltyper kan skapa kapacitetsbrist och trafiksäkerhetsproblem på gång- och cykelbanorna. Allt fler olika cyklar med olika hastighetsanspråk, utrymmesanspråk och vikt är en utmaning för trafiksäkerheten och tillgängligheten i transportsystemet. Utmaningarna beror på att godscyklarna har andra hastighets- och utrymmesanspråk och vikt än konventionella cyklar. För att stadsnära leveranser ska kunna ske med cykel på ett trafiksäkert sätt kommer enligt vägledningen nya krav att ställas på infrastrukturen – både när det gäller utrymmen och utformning.

Transportstyrelsen bedömer i en rapport från oktober 2022 (TSG 2021-10413) att det finns behov av någon form av reglering av cykelbanors minimibredd. Detta bör regleras genom en ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:122) om egenskapskrav för vägar, gator, spårvägar och tunnelbanor (byggregler). VTI har på uppdrag av Transportstyrelsen sett över om det finns kunskapsunderlag som stöd för att kunna ge rekommendationer om minimibredder på cykelbanor eller gång- och cykelbanor (Cyklisters utrymmesbehov – kunskapsunderlag till rekommendationer för utformning, rapport 1155). Utgångspunkten är främst utrymmesbehov för cyklister utifrån framkomlighet, tillgänglighet, trafiksäkerhet och upplevd trygghet. VTI har undersökt cyklisters utrymmesbehov i olika trafiksituationer. I dag saknas regler eller gemensam byggpraxis för den fysiska utformningen av cykelfält och cykelbanor. Det är i stället upp till respektive väghållare att ta fram sina egna typsektioner eller rekommendationer och kontrollera hur de följs. VTI:s rekommendationer i rapporten handlar om minstabredder på cykelbanor och cykelfält beroende på möjlighet till möten och omkörningar, inkluderat dimensionering för lastcyklar, samt trygga avstånd till sidohinder. Det har även tagits fram en ansats till modellstruktur för bedömning av utrymmesbehov vid högre flöden. Cykelbanors bredd kan varieras beroende på den önskade dimensionerande trafiksituationen, dvs. att ett visst antal trafikanter ska kunna mötas eller köra om varandra säkert. Utifrån ett underhållsperspektiv är det dock enligt rapporten fördelaktigt att anlägga cykelbanor med minst 2,5 meters bredd, oavsett trafiksituation.

Användning av mobiltelefon på cykel

Den 1 februari 2018 infördes en skärpning av trafikförordningen som innebär att en förare vid färd på väg med ett motordrivet fordon får ägna sig åt aktiviteter som användning av mobiltelefon och annan kommunikationsutrustning endast om det inte inverkar menligt på framförandet av fordonet. Vidare anges att föraren inte får använda denna utrustning på ett sådant sätt att han eller hon håller den i handen. Syftet med de skärpta bestämmelserna om

mobilanvändning är att öka säkerheten i trafiken. Något motsvarande förbud vid cykling finns inte i Sverige.

Som en del i VTI:s forskningsprogram En stark forskningsmiljö inom området hjulburna oskyddade trafikanter har det bl.a. ingått ett delprojekt om säker användning av extrautrustning och trafikanters uppmärksamhet. VTI redovisade i juni 2017 sina resultat i en rapport om cyklisters interaktion med extrautrustning, infrastrukturen och andra trafikanter (VTI rapport 940). I rapporten konstaterades bl.a. att det är svårt att överföra resultat från bilkörning till cykling eftersom det inte är säkert att mobiltelefonen används på samma sätt, och cykling kräver helt andra motoriska färdigheter än bilkörning. Vidare konstaterades i VTI-rapporten att cyklisternas förflyttning i trafikmiljön utöver detta är en helt annan än bilisters, med andra möjligheter att stanna, välja färdväg och förhålla sig till andra trafikanter. Det konstaterades även att antalet studier om cyklisters användning av mobil-it (framför allt mobiltelefon) är litet och att kunskapen är begränsad. De åtgärder som rekommenderades i rapporten var att skapa incitament för smarta lösningar som underlättar ett trafiksäkert och enkelt användande och handhavande av mobil-it. Vidare rekommenderades att det skulle skapas självklara och attraktiva platser där cyklister kan hantera mobiler utan att vara i vägen för andra trafikanter.

Framförande av mopeder på cykelväg

Moped klass II är ett motorfordon på två, tre eller fyra hjul, som är konstruerat för en hastighet av högst 25 kilometer i timmen och vars effekt inte överskrider 1 kilowatt. I enlighet med trafikförordningen tillämpas samma trafikregler för moped klass II som för cykel. En tvåhjulig moped klass II får således köras på cykelbana, såvida inte cykelbanan har en tilläggstavla under vägmärket för påbjuden cykelbana där det står ”ej moped”. Trehjuliga mopeder klass II får köras på en cykelbana med lite trafik och tillräcklig bredd om föraren är särskilt försiktig.

Pågående arbete

Enligt uppgift från Regeringskansliet pågår beredning av Transportstyrelsens rapport om analys av regelfrågor, där bl.a. frågan om avstånd vid omkörning av cyklister och cykling på enkelriktade gator tas upp (TSG 2021-10413).

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om olika bestämmelser för ökad säkerhet för cyklister behandlades senast i utskottets betänkande 2022/23:TU9 Cykelfrågor. Utskottet framhöll att det är viktigt att regler är utformade så att de underlättar en ökad och säker cykling. Utskottet konstaterade att frågor om säkerhetsavstånd vid omkörning, cykling på enkelriktade gator samt cykelpassager och cykelöverfarter bereds inom Regeringskansliet. Utskottet uppmärksammade

även bl.a. utvecklingen av cykelhjälsanvändningen och välkomnade insatser för att minska cyklisters utsatthet vid högersvingar. Utskottet menade att de frågor som togs upp i motionerna var väl beaktade i det pågående arbetet och att det inte fanns anledning att ta något initiativ i dessa frågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla att det är viktigt att reglerna för cyklister är utformade så att de underlättar en ökad och säker cykling. Liksom tidigare år vill utskottet peka på att regler som gör det enklare och mer attraktivt att cykla kan ha en positiv effekt på cyklandet. För att cyklingen ska öka är det enligt utskottet viktigt att man kan cykla på ett tryggt och säkert sätt. När det gäller motionsförslaget om att förbättra framkomligheten med cykel genom regelförändringar kan utskottet konstatera att Transportstyrelsen har haft i uppdrag att analysera regel frågor så att andelen som reser med cykel kan öka. En del i uppdraget handlade om cykling på enkelriktade gator. Utskottet noterar att Transportstyrelsen inte föreslog någon ändring av reglerna om enkelriktad trafik utan ansåg att dagens regelverk är tillräckligt för att lösa den problematik som förekommer. Detta bereds för närvarande inom Regeringskansliet och utskottet är i avvaktan på detta inte berett att vidta några åtgärder i denna fråga.

När det gäller motionsförslagen om säkerhetsavstånd vid omkörning av cyklister kan utskottet konstatera att det är en viktig trafiksäkerhetsfråga för många cyklister att bilisterna håller ett tillräckligt avstånd när de kör om de som cyklar. Utskottet välkomnar därför att Transportstyrelsen har haft i uppdrag att analysera och vid behov lämna förslag till hur ändrade regler kan främja en säker omkörning av cyklister. Utskottet konstaterar att Transportstyrelsen bedömer att det inte är lämpligt att ändra de nuvarande bestämmelserna eller att införa ytterligare regler för omkörning av cyklister, men att det däremot finns behov av ökad information om de regler som gäller vid omkörning av cyklister och om de trafiksäkerhetsrisker som en omkörning innebär. Transportstyrelsens rapport bereds för närvarande inom Regeringskansliet. Utskottet ser fram emot att ta del av resultatet av även denna beredning och är i avvaktan på detta inte berett att vidta några åtgärder i frågan.

Utskottet konstaterar vidare att några motionsyrkanden gäller cykelpassager och cykelöverfarer samt väjningsplikt mellan cyklister och bilister. Utskottet påminner om att trafikförordningen innehåller regler för hur cyklister och bilister ska förhålla sig vid cykelpassager och cykelöverfarer. Utskottet noterar i sammanhanget att frågan även har uppmärksammats av bl.a. Transportstyrelsen och VTI. Utskottet är för närvarande inte berett att vidta några åtgärder i fråga om reglerna för cykelpassager och cykelöverfarer.

När det gäller motionsförslagen om krav på användning av cykelhjälm vill utskottet först påminna om att huvudskador är den vanligaste skadan som

orsakar dödsfall hos cyklister och att nästan hälften av de mycket allvarligt skadade cyklisterna drabbas av huvudskador. Risken för allvarliga skullskador vid en olycka minskar betydligt om man använder hjälm, och enligt nuvarande regelverk ska den som är under 15 år och färdas med en tvåhjulig cykel använda cykelhjälm. Utskottet måste konstatera att cykelhjälmsanvändningen i Sverige ligger på en blygsam nivå, speciellt hos vuxna, och utskottet kan konstatera att målet för cykelhjälmsanvändningen 2020 inte uppnåddes. Utskottet anser att detta är en viktig fråga och avser att fortsätta följa utvecklingen när det gäller användningen av cykelhjälm.

Med anledning av motionsförslaget om att minimera döda vinkeln på tunga fordon vill utskottet framhålla att det är mycket angeläget att minska cyklisternas utsatthet vid högersvängar. Bland annat behövs det säkrare och bättre anpassade fordon som tar hänsyn till oskyddade trafikanter. Utskottet välkomnar därför att det finns ett EU-regelverk som innebär att bussar och lastbilar ska vara utrustade med system som bl.a. kan upptäcka fotgängare och cyklister i närheten av fordonet. När det gäller motionsförslaget om mobilanvändning på cykel vill utskottet peka på att antalet studier om cyklisters användning av mobiltelefoner är litet och att kunskapen är begränsad. Utskottet är inte berett att för närvarande ta något initiativ för att införa ett förbud mot att använda handhållen mobiltelefon vid cykling.

Utskottet framhåller vidare att det är viktigt att cyklister kan känna sig trygga och att det råder hög trafiksäkerhet på cykelvägarna. När det gäller motionsförslaget om att införa ett generellt förbud mot mopeder på cykelbanor anser utskottet att det för närvarande inte finns anledning att införa ett sådant. Utskottet hänvisar liksom tidigare i stället till den möjlighet som redan finns att sätta upp en tilläggstavla där det står "ej moped", som kan användas i förekommande fall för att öka tryggheten. När det gäller motionsförslaget om utformningen av lastcyklar kan utskottet konstatera att detta är en fråga som i första hand hanteras av den ansvariga myndigheten. Utskottet noterar i sammanhanget att den befintliga infrastrukturen ofta inte är anpassad till lastcyklar men att det pågår insatser i fråga om bl.a. cykelbanors minimibredd.

Utskottet menar sammanfattningsvis att de frågeställningar som tas upp i motionsyrkandena är väl beaktade i det pågående arbetet och finner därför inte anledning att ta något initiativ i dessa frågor. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2023/24:142 (SD), 2023/24:326 (L), 2023/24:398 (SD) yrkandena 6–8, 2023/24:825 (C) yrkandena 2 och 5, 2023/24:961 (MP) yrkande 6, 2023/24:979 (M), 2023/24:1364 (S), 2023/24:1407 (M), 2023/24:1893 (S) och 2023/24:2465 (C) yrkande 29.

Elsparkcyklar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om elsparkcyklar. Utskottet framhåller att dessa minskar trängseln och ökar människors mobilitet men konstaterar att det också finns vissa problem med dem. Utskottet hänvisar till att det numera finns regler som innebär att elsparkcyklar inte längre får framföras på gångbanor och inte heller parkeras annat än vid cykelställ eller andra uppställningsplatser. Vidare konstaterar utskottet bl.a. att frågan om begränsningen av motoreffekten på elcyklar har utretts. Utskottet menar att de frågor som tas upp i motionerna därmed är väl beaktade och att det inte finns anledning att ta något initiativ.

Jämför reservation 14 (SD) och 15 (C).

Motionerna

I kommittémotion 2023/24:398 yrkande 9 anför Patrik Jönsson m.fl. (SD) att man behöver utreda ett regelverk för elsparkcyklar för att minimera personskador och parkeringsproblem. Motionärerna uppmärksammar att elsparkcyklar har blivit ett dominerande inslag i stadsmiljön, att olyckorna med elsparkcyklar har ökat markant och att det inte är rimligt att trottoarer och gågator fylls med felparkerade elsparkcyklar.

I kommittémotion 2023/24:2465 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att det behövs en översyn av hur kommuner kan få större möjligheter att, genom upphandlingsverket, reglera och kravställa vilka elsparkcykeloperatörer med s.k. friflytande flottor som bör få vara verksamma i kommunen (yrkande 24). Motionärerna konstaterar att elsparkcyklar är ett klimatsmart inslag i den urbana mobiliteten som underlättar framkomligheten på vägarna men att kommunerna måste få bättre förutsättningar att se till att det blir bättre ordning och reda på elsparkcyklar, bl.a. genom upphandlingsinstrumentet. Vidare menar motionärerna att begränsningen av motoreffekten på 250 watt för cyklar utan tramp- eller vevanordning bör tas bort (yrkande 25). Motionärerna hänvisar till Transportstyrelsens förslag i slutrapporten Utredning behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon – slutsatser, förslag och bedömningar, och betonar att kvaliteten och därmed användarvänligheten i detta transportslag måste bli bättre.

I motion 2023/24:1580 uppmärksammar Ulrik Nilsson (M) behovet av åtgärder för att minska antalet olyckor med nya mobilitetslösningar. Motionären pekar på att det finns en risk för att olika mobilitetslösningar motarbetas om omgivningen uppfattar dem som faror, och för att förebygga detta behöver man överväga vilka åtgärder som kan vidtas för att minska riskerna med motordrivna mobilitetslösningar.

I motion 2023/24:1649 menar Niels Paarup-Petersen (C) att det bör göras möjligt för kommunerna att använda upphandling som åtgärd för att få bättre ordning på elsparkcyklar och andra fordon inom den friflytande mikromobiliteten i stadsmiljöer. Motionären menar att elsparkcyklar och andra elfordon utgör en del av delningsekonomin som dels driver på teknikutvecklingen, dels minskar klimatpåverkan och utsläpp av andra gaser som försämrar luftkvaliteten i städerna men att dessa samhällsnyttor riskerar att överskuggas av den brist på ordning som parkeringsproblematiken har orsakat i städerna.

Bakgrund

Definitioner

Elskotrar eller elsparkcyklar och andra liknande fordon kan definieras som cyklar om de uppfyller vissa krav enligt lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Några av kraven är att motorerna får ha en högsta effekt på 250 watt och att fordonen är konstruerade för en högsta hastighet av 20 kilometer i timmen. De fordon som uppfyller kraven ska användas på samma sätt som vanliga cyklar i trafiken enligt trafikförordningen (1998:1276), och i vissa fall kan de även omfattas av samma bestämmelser som gående. Elsparkcyklar ska enligt Transportstyrelsen köras på samma sätt som andra cyklar. Det innebär att man kan köra på cykelvägar och i viss utsträckning även på bilvägar. Elsparkcyklar ska ha bromsar och en ringklocka, och om man kör i mörker ska elsparkcykeln ha fram- och baklyse samt vara utrustad med reflexer. Om den som kör är yngre än 15 år krävs hjälm. Man får inte skjutsa någon på en elsparkcykel.

Elsparkcyklar kan vara privatägda men också tillhandahållas genom uthyrning. En friflytande mobilitetstjänst innebär att ett uthyrt fordon kan hämtas upp på en plats och sedan lämnas på en annan plats inom ett visst geografiskt område.

Olycksutvecklingen

Enligt Transportstyrelsens sammanställning av olyckor för fem olika fordons typer inträffade 3 283 elsparkcykelolyckor under 2022. Enligt Transportstyrelsen har antalet skadade i olyckor med elsparkcykel ökat kraftigt (pressmeddelande 2023-05-30). Under 2022 skadades 3 334 personer och 4 personer dog i olyckor med elsparkcykel inblandad. Det är en ökning av antalet skadade med 35 procent jämfört med året före. De lokala skillnaderna är stora, och de allra flesta olyckorna inträffar i större städer. Ungefär 90 procent av olyckorna inträffar i tätbebyggda områden. Lättillgängligheten och att det privata ägandet av elsparkcyklar har ökat gör också att fler barn och unga är inblandade i olyckor. Nästan var fjärde skadad person är under 18 år, enligt Transportstyrelsen. Tre fjärdedelar av olyckorna är singelolyckor. De flesta olyckor med personskada beror på att föraren exempelvis tappar

balansen eller på annat sätt brister i förmågan att framföra fordonet. Även halka eller ojämnt väglag kan orsaka singelolyckor.

Transportstyrelsens regeringsuppdrag 2019–2021

I oktober 2019 fick Transportstyrelsen i uppdrag att beskriva de regelverk som gäller och utreda behovet av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon, däribland elsparkcyklar och elcyklar.

Transportstyrelsen presenterade den första delen av utredningens resultat i maj 2020. Där konstaterade Transportstyrelsen att det finns flera regler för elsparkcyklar och att ansvaret delas mellan olika myndigheter. Därutöver har återförsäljare och uthyrare ett ansvar gentemot kunden, medan föraren alltid har ansvaret för att följa trafikreglerna när han eller hon kör i trafik. I fråga om huruvida uthyrningen är en verksamhet som kräver tillstånd enligt ordningslagen (1993:1617) är Transportstyrelsens bedömning att det inte generellt bör krävas tillstånd. Det bör dock prövas utifrån de omständigheter som råder på platsen. Det konstaterades att det saknas rättspraxis om friflytande mobilitets-tjänster, som t.ex. uthyrare av elsparkcyklar. Transportstyrelsen bedömde att det inte är aktuellt med tillstånd så länge fordonen står så att de inte hindrar trafiken. Transportstyrelsen konstaterade att kommuner har fått bemyndigande att utfärda lokala ordningsföreskrifter enligt ordningslagen. Vad som är möjligt att reglera i lokala ordningsföreskrifter prövas av länsstyrelsen och förvaltningsdomstolen. Enligt Transportstyrelsen saknas det rättspraxis om friflytande mobilitetstjänster. Det går inte heller att införa bestämmelser om parkering genom lokala ordningsföreskrifter eftersom detta regleras genom trafiklagstiftningen. Vidare konstaterade Transportstyrelsen att kommunerna och Trafikverket har laglig rätt att i egenskap av väghållningsmyndigheter flytta fordon enligt lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall. Även polisen har möjlighet att flytta fordon. Cyklar får flyttas om fara uppstår, trafiken hindras eller cykeln är uppställd i strid mot föreskrifter om stannande och parkering.

Den andra delen av utredningens resultat presenterades i november 2020. Den innehåller bl.a. uppgifter om omfattningen av olyckor och olyckstillbud där elsparkcyklar är inblandade. Antalet olyckor med elcykel har ökat gradvis, och olyckorna med elsparkcykel ökade i samband med att fordonen introducerades på bred front 2019 och ses tydligt i statistiken först då.

I mars 2021 redovisade Transportstyrelsen sin slutrapport. Där föreslogs att en elsparkcykel inte ska få framföras på gångbanan, om den inte är avsedd för personer med fysisk funktionsnedsättning. Detta skulle renodla användandet av gångbanor till gångtrafikanter, göra det tydligare för förare av elsparkcyklar att det är en cykel de framför och att de inte kan tillämpa regler för gångtrafikanter samt göra det tryggare för gångtrafikanter. Transportstyrelsen konstaterade vidare att flera av de företag som hyr ut elsparkcyklar arbetar för att höja trafiksäkerheten på olika sätt. Transportstyrelsen konstaterade även att

det finns olika verktyg som är tillgängliga för kommunerna och Polismyndigheten för att bl.a. hantera konsekvenserna av uthyrningen av elsparkcyklar, och man rekommenderade att de används på ett nationellt samordnat sätt. Som exempel på existerande och tillgängliga verktyg nämns lagen (2016:1145) om offentlig upphandling, ordningslagen, lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott och lagen om flyttning av fordon i vissa fall.

Vidare föreslog Transportstyrelsen att begränsningen på 250 watt av motoreffekten skulle tas bort för icke självbalanserade cyklar utan tramp- eller vevanordning. Transportstyrelsen menade att detta skulle ge möjlighet att utveckla trafiksäkrare och hållbarare fordon med en kraftfullare motor.

Den 28 juli 2022 fattade den dåvarande regeringen beslut om en ändring i trafikförordningen med anledning av rapporten, vilken innebär att det inte längre är tillåtet att framföra eldrivna enpersonsfordon på gångbanor (se nedan). I övrigt valde den dåvarande regeringen att inte gå vidare med några ytterligare förslag och ärendet lades därefter till handlingarna. Enligt uppgift från Regeringskansliet hindrar detta inte att frågorna kan tas upp på nytt, men någon aktiv beredning av frågan pågår inte.

Nya regler för elsparkcyklar

I Regeringskansliets promemoria Parkering av elsparkcyklar från 2022 konstateras att den snabba framväxten av uthyrningsverksamheten har väckt blandade känslor. Elsparkcyklarna är populära i vissa kretsar, samtidigt som andra upplever att de medför stora besvär. Många anser att de i större utsträckning än andra fordon framförs på ett trafikfarligt sätt, antagligen till följd av att det finns trafikanter som använder dem snarare för nöjes skull än som ett transportmedel. En utbredd uppfattning är vidare att elsparkcyklarna ofta parkeras på ett vårdslöst sätt. I promemorian föreslås att det ska införas ett förbud mot att parkera elsparkcyklar på gång- eller cykelbanor annat än vid uppställningsplatser avsedda för cyklar. Ett förbud bedöms göra det lättare för kommuner att avgöra vilken elsparkcykel som står felparkerad och som därför kan flyttas ur vägen eller forslas bort till en kommunal uppsamlingsplats. Förslaget bedöms ge kommunerna möjlighet att sätta ökad press på elsparkcykelföretagen så att de själva kan genomföra förändringar.

Sedan den 1 september 2022 gäller nya regler för elsparkcyklar. Reglerna innebär dels att elsparkcyklar inte längre får framföras på gångbanor, dels att de inte får parkeras på gång- och cykelbanor annat än vid cykelställ eller andra uppställningsplatser. I och med ändringen gäller samma regler som gäller för traditionella cyklar och elcyklar även för elsparkcyklar och andra icke självbalanserade eldrivna cyklar utan tramp- och vevanordning. Om man bryter mot förbudet kan påföljden bli penningböter. De nya reglerna innebär också att kommuner och Polismyndigheten lättare kan flytta elsparkcyklar när de står på gång- och cykelbanor. Huvudregeln är att fordonen ska flyttas till en särskild uppställningsplats, men även kortare förflyttningar av cyklarna kan

tillämpas. Det är elsparkcykelföretagen som ska betala kostnaden för flytten. Kommunerna ska kunna meddela lokala undantag från förbudet.

Vidare kan nämnas att har många elsparkcyklar och andra eldrivna enpersonsfordon blev trafikförsäkringspliktiga den 23 december 2023 (prop. 2022/23:142, bet. 2023/24:CU6, rskr. 2023/24:23).

Exempel på kommunala insatser

Det finns exempel på kommuner som har upphandlat en tjänst för ett hyrcykel-system med elsparkcyklar och elcyklar. Ett sådant exempel är Gävle kommun, där ett begränsat antal aktörer kan hyra ut elsparkcyklar och cyklar. Företagen ansvarar själva för hanteringen av fordonen. Parkeringsplatserna placeras ut på flera ställen runt om i kommunen. Med start våren 2023 tilldelades ett företag ett tvåårskontrakt med chans till förlängning på ytterligare två år.

Pågående arbete

I november 2023 beslutade regeringen om ett uppdrag till Trafikanalys att kartlägga användningen av elsparkcyklar. Det konstateras att marknaden för elsparkcyklar har förändrats de senaste åren, och det är viktigt med ökad kunskap om utvecklingen. Trafikanalys ska därför kartlägga tillhandahållandet och användningen av elsparkcyklar. Trafikanalys ska undersöka vilka positiva och negativa effekter den förändrade marknaden har medfört och göra en probleminventering. Sedan elsparkcykeln introducerades i Sverige har marknaden för elsparkcyklar gått mot ökat privatägande. Samtidigt har skadefrekvensen ändrats i olika åldrar. Tidigare drabbades framför allt personer mellan 20 och 45 år. Under 2022 var nästan var fjärde skadad under 18 år och tre fjärdedelar av olyckorna var singelolyckor. De elsparkcyklar som säljs för privat bruk varierar också stort i teknisk utformning. Uppdraget ska redovisas senast den 31 oktober 2024.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om elsparkcyklar behandlades senast i utskottets betänkande 2022/23:TU9 Cykelfrågor. Utskottet framhöll att elsparkcyklar minskar trängseln och ökar människors mobilitet men konstaterade att det också finns vissa problem med dem. Utskottet hänvisade till att det numera finns nya regler som innebär att elsparkcyklar inte längre får framföras på gångbanor och inte heller parkeras annat än vid cykelställ eller andra uppställningsplatser. Utskottet konstaterade vidare att bl.a. frågan om att ta bort begränsningen på 250 watt av motoreffekten på elcyklar bereds inom Regeringskansliet. Utskottet menade att de frågor som togs upp i motionerna därmed var väl beaktade och att det inte fanns anledning att ta något initiativ. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att elsparkcyklar under de senaste åren har blivit ett vanligt inslag i stadsmiljön i våra större städer. Under det senaste decenniet har det vuxit fram en marknad där det finns möjlighet att både hyra och äga elsparkcyklar. Utskottet menar att detta i grunden är mycket positivt eftersom elsparkcyklar minskar trängseln och ökar människors mobilitet. Fenomenet med elsparkcyklar har inneburit ett nytt sätt att ta sig fram i städerna. Att hyra en elsparkcykel är ofta både lätt och smidigt.

Utskottet konstaterar dock samtidigt med oro att antalet elsparkcykelolyckor har ökat kraftigt under senare år och att de flesta olyckorna inträffar i större städer. Utskottet välkomnar därför att regeringen har beslutat om skärpta regler för elsparkcyklar. Sedan den 1 september 2022 gäller nya regler för elsparkcyklar, vilket bl.a. innebär att de inte längre får framföras på gångbanor.

Utskottet välkomnar även att regeringen har vidtagit åtgärder mot problemet med att hyrda elsparkcyklar lämnas mitt på vägar och på andra olämpliga platser. De nya reglerna från september 2022 innebär att elsparkcyklar inte får parkeras på gång- och cykelbanor annat än vid cykelställ eller andra uppställningsplatser. De nya reglerna innebär också att kommuner och polisen lättare kan flytta elsparkcyklar om de står på gång- och cykelbanor.

När det gäller motionsförslagen om kommunernas möjligheter att genom upphandling reglera vilka elsparkcykeloperatörer som får vara verksamma i kommunen vill utskottet hänvisa till att det finns exempel på kommuner som har upphandlat tjänster för hyrcykelsystem med elsparkcyklar och elcyklar. I fråga om motionsförslaget om att ta bort begränsningen på 250 watt av motoreffekten för icke självbalanserande cyklar utan tramp- eller vevanordning kan utskottet konstatera att frågan har utretts av Transportstyrelsen. Utskottet anser därför att det för närvarande inte finns någon anledning att vidta åtgärder med anledning av motionsförslaget.

Utskottet menar sammanfattningsvis att de frågeställningar som tas upp i motionsyrkandena är väl beaktade och finner därför inte anledning att ta något initiativ i dessa frågor. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2023/24:398 (SD) yrkande 9, 2023/24:1580 (M), 2023/24:1649 (C) och 2023/24:2465 (C) yrkandena 24 och 25.

Insatser för cykling bland barn och unga

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om hur arbetet med insatser för cykling bland barn och unga ska bedrivas. Utskottet betonar vikten av att främja ökad cykling i alla åldrar och framhåller särskilt vikten av att barn och unga börjar cykla. Utskottet välkomnar att det görs olika insatser för att främja att alla barn ges möjlighet att lära sig cykla och få god kunskap om trafiksäkerhet. Det är också viktigt att i det fortsatta arbetet beakta behovet av säkra cykelvägar för barn och unga. Utskottet konstaterar att de frågor som tas upp i motionerna är väl beaktade och finner därför inte anledning att ta något initiativ i dessa frågor.

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

Motionerna

I kommittémotion 2023/24:398 yrkande 10 uppmärksammar Patrik Jönsson m.fl. (SD) behovet av att utöka möjligheten för barn att lära sig cykla och få kunskap om trafiksäkerhet. Motionärerna konstaterar att många barn lär sig cykla sent i livet och ibland inte alls och att det behöver övervägas hur samhället kan ta ett utökat ansvar för att barn ska lära sig cykla och få kunskap om trafiksäkerhet för att avsevärt färre olyckor på så sätt ska inträffa.

I kommittémotion 2023/24:1875 yrkande 5 anför Amanda Lind m.fl. (MP) att det behövs åtgärder för säkra skolvägar. Motionärerna uppmärksammar att allt färre barn cyklar till skolan och att många blir skjutsade med bil, och därför behövs det bl.a. lagstiftning om att zoner ska inrättas i närheten av skolor med en hastighetsgräns på maximalt 30 kilometer i timmen, att kommuner får möjlighet att sätta upp fartkameror och att alla barn får lära sig att cykla säkert, inklusive undervisning i trafikregler och trafiksäkerhet.

Bakgrund

Cyklingens omfattning och utveckling

Av det senaste nationella cykelbokslutet (Trafikverket 2022:004) framgår att ca 16 procent bland barn och ungdomar (6–24 år) cyklade under en genomsnittlig dag 2021. Barn och ungdomar cyklar korta sträckor, i genomsnitt ca 4,3 kilometer per dag. Var sjätte cykelresa går till eller från en grundskola, gymnasieskola eller högskola eller ett universitet. Av dessa resor är 97 procent kortare än 5 kilometer. Barn och ungdomar har tillgång till cykel i åtta fall av tio. Av personer i den yngsta åldersgruppen använder runt 15 procent av de som har tillgång till en cykel denna under en genomsnittlig dag.

Bland andra Trafikanalys har pekat på att andelen skolresor och fritidsresor med gång och cykel har minskat för de yngre barnen, samtidigt som

skjutsandet med bil har ökat. Trafikverket konstaterar i sin analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2019 (rapport 2020:120) att det främsta skälet till att föräldrar skjutsar barnen till fritidsaktiviteter är avstånd, följt av farlig trafik och att det är bekvämt för barnet att åka bil. Skjutsningen med bil uppges vara mer omfattande till fritidsaktiviteter än till skolan.

I januari 2020 presenterade Svenska Cykelstäder en sammanställning av fakta och nyckeltal kring barns och ungas cykling. Den visar att antalet skolresor på cykel har halverats sedan 1990-talet och att åtta av tio barn inte når den rekommenderade miniminivån om en timmes fysisk aktivitet om dagen. Det betonas att fysisk aktivitet genom exempelvis cykling i vardagen ger bättre studieresultat och en mängd hälsofördelar. Det redovisas också att många barn själva vill cykla men att föräldrarna inte litar på deras förmåga. Svenska Cykelstäder refererar till studier som visar att vart 5:e barn uppger att de föredrar att cykla till skolan men att endast vart 20:e barn svarar att de faktiskt har cyklat den aktuella dagen. I sammanställningen redovisas att vanliga orsaker till att föräldrar väljer att skjutsa barn i bilen är bekvämlighet, oro för trafikolyckor eller rädsla för att barnet ska bli utsatt för brott. I rapporten förs det fram att barn genom att cykla kan komma över rädsor och få ett bättre självförtroende. Vidare hänvisas till en analys som visar att hälsovinster av att gå eller cykla uppväger riskerna för att råka ut för en olycka. Det uppmärksammas också i rapporten att allt färre barn som går eller cyklar dödas i trafiken. När barn skadas uppges det oftast bero på brister i cykelinfrastrukturen och dess skötsel. Endast varannan förälder upplever att barnens skolväg är säker när de går eller cyklar till skolan. Föräldrar upplever att hastighetsgränser sällan respekteras, att det saknas gång- eller cykelvägar eller att de innehåller korsningspunkter som är byggda på ett farligt sätt. I rapporten pekas på behovet av att anlägga säkra cykelvägar till skolor och fritidsaktiviteter samt vikten av bilfria zoner och sänkta hastigheter för motortrafiken.

I en rapport från VTI från 2023 (Aktivt resande och uppmärksamhet – vilka krav ställer trafikmiljön på barns och ungdomars uppmärksamhet?) rapporteras en undersökning av hur barns ålder påverkar deras förmåga till uppmärksamhet i trafiken när de cyklar och går till skolan. Resultaten tyder på att trafikmiljön snarare än barns ålder påverkar hur väl kraven på uppmärksamhet uppfylls i en situation. Även tidigare forskning visar att det till stor del beror på trafikmiljön om det är säkert att vistas där, och att det inte finns någon allmän åldersgräns för när det är lämpligt att röra sig i trafiken. Snarare spelar utformningen av miljön en betydande roll för hur väl kraven på uppmärksamhet kan hanteras, och utgångspunkten att barn inte är kapabla att vistas i trafiken behöver enligt rapporten nyanseras.

Insatser för cykling

Trafikverket konstaterar att barns säkerhet i vägtrafiken i allmänhet är hög i Sverige, och sedan 1989 har antalet omkomna barn per år minskat med drygt

90 procent. Genom införlivandet av barnkonventionen i svensk lagstiftning sätts ytterligare fokus på barns rättigheter, där även barns rätt till säker mobilitet är ett delområde. Trafikanalys har i måluppföljningar visat att barn alltmer sällan omkommer i trafikolyckor (rapport 2021:6). Under den senaste tioårsperioden har andelen barn bland de omkomna i vägtrafikolyckor mer än halverats. En del av förklaringen till denna positiva utveckling tycks enligt Trafikanalys vara att barn i minskande utsträckning rör sig på egen hand i trafikmiljöer. Enligt den officiella statistik om vägtrafikskador som Trafikanalys presenterar årligen omkom totalt 204 personer i vägtrafiken under 2020, varav 15 barn (under 18 år). Av de 15 barn som omkom befann sig 1 barn på cykel.

Som redovisas i betänkandets avsnitt om mål för cykling har VTI i det redovisade uppdraget Mål för ökad andel cykling föreslagit att ett av de två delmålen ska handla om att främja barns cyklande. I rapporten betonas att många vanor grundläggs i tidig ålder och att aktiv mobilitet är viktigt för barns utveckling och hälsa och kan påverka samhällsekonomin i ett långsiktigt perspektiv. Det refereras till tidigare studier som visar att det finns en stor potential att öka cyklingen bland barn, samtidigt som trenden går i motsatt riktning. Vidare har VTI och Luleå tekniska universitet gett ut en barnkonsekvensanalys (Prövning och analys av barnets bästa när det gäller nationell rekommendation för aktiva skolresor). Analysen har tagits fram av en arbetsgrupp med deltagare från bl.a. Cykelfrämjandet, Folkhälsomyndigheten, två länsstyrelser, Naturvårdsverket, Trafikanalys och Trafikverket. Arbetsgruppen rekommenderar att skolor uppmuntrar elever till aktiva och säkra resor till och från skolan. Vidare rekommenderar gruppen att barnens behov och deras förutsättningar för aktiva, säkra skolresor beaktas i samhällsplaneringen, i arbetet med gång- och cykelplaner, i planeringen av nät för gång och cykel samt vid placering av skolor och andra viktiga målpunkter för barn och ungdomar. Barns behov bör vidare beaktas i beslut om hastighetsgränser och beslut om utformning av infrastruktur där barn färdas aktivt. De bör dessutom beaktas i beslut om kvalitetsnivåer och prioritering av drift och underhåll av all infrastruktur där barn färdas aktivt samt i beslut om att upplåta allmän platsmark och gator till attraktiv cykelparkering och rimlig bilparkering så att de som anländer till fots eller med cykel kan göra det på ett trafiksäkert sätt.

Nationella trafiksäkerhetsförbundet (NTF) betonar att det finns många skäl till att barn ska cykla eller gå till skolan och fritidsaktiviteterna. Barn som är aktiva på vägen till och från skolan får enligt NTF bättre hälsa, har lättare att koncentrera sig och grundlägger miljövänliga resvanor för resten av livet. De får också övning i att vistas i trafiken, och NTF konstaterar att trafikmiljön för barn har blivit säkrare de senaste åren på många platser. Fler cykelbanor och hastighetsdämpande åtgärder som farthinder gör att mycket få barn omkommer i trafiken.

Kommunerna arbetar med att skapa säkrare och tryggare miljöer runt skolorna. Det kan handla om att ordna aktiviteter som bilfria veckor och cykel-dagar och om åtgärder för att förbättra trafikmiljön och säkerheten runt skolorna, bl.a. att bygga om gator för att göra dem säkrare. De fysiska åtgärderna kan handla om bättre cykelnät runt skolorna och bättre cykel-parkeringar. Exempelvis pekar många erfarenheter på att trafiksäkerheten blir bättre med färre bilar runt skolorna, vilket gör området tryggare för både barn och vuxna.

I oktober 2020 fick Trafikverket ett uppdrag med fokus på att fördela medel till ideella organisationer för informations- och utbildningsinsatser samt andra aktiviteter som bidrar till att öka andelen resor med cykel. Inom detta uppdrag beviljades nio projekt som rör cykel medel om totalt ca 3,8 miljoner kronor. Projektet handlar bl.a. om ökad och säker cykling för utlandsfödda samt barns gång- och cykelvägar. Vidare kan nämnas att Cykelfrämjandet betonar vikten av att alla ska få chansen att lära sig att cykla. Därför anordnas cykelkurser på flera platser runt om i landet. Motorförarnas Helykterhetsförbund (MHF) har tagit fram ett utbildningsmaterial som kan användas för att lära nyanlända att cykla.

Enligt läroplanen för grundskolan samt för förskoleklassen och fritidshemmet (Lgr 22) har rektorn det övergripande ansvaret för att verksamheten som helhet inriktas mot de nationella målen. Rektorn har ansvaret för skolans resultat och har, inom givna ramar, ett särskilt ansvar för att i undervisningen i olika ämnen integrera ämnesövergripande kunskapsområden, exempelvis trafik. När det gäller undervisningen i fritidshemmet ska den behandla olika centrala innehåll, bl.a. hur man beter sig på ett säkert sätt i trafiken.

NTF redovisar att trafikundervisningen i grundskolan ser olika ut i olika skolor, och den uppges även ha förändrats under åren. NTF uppger att skolans arbete numera handlar om att barn ska komma till insikt om riskerna i trafiken, allt utifrån egna erfarenheter och mognad. NTF betonar att ansvaret för barns trafiksäkerhet vilar på de vuxna. Trafiken i skolan är ett samarbetsprojekt mellan NTF och Trafikförsäkringsföreningen som är ett samarbetsorgan för trafikförsäkringsbolag i Sverige. I Svenska Cykelstäders sammanställning från januari 2020 pekas på att cykelfärdighet bör ingå i skolans läroplan. Det hänvisas även bl.a. till goda erfarenheter från Nederländerna där barnen årligen får 50 timmar trafikundervisning och möjlighet att ta ett cykelcertifikat. Svenska Cykelstäder driver bl.a. projektet Cykelvänlig skola i samarbete med Svensk Cykling, Cykelfrämjandet och ett försäkringsbolag.

I Europaparlamentets resolution om utveckling av en EU-strategi för cykling framförs att kommissionen, medlemsstaterna och regionala och lokala myndigheter bör genomföra upplysningskampanjer och utbildning, inklusive informationskampanjer, för att öka kunskapen om trafiksäkerhet och stödja en säker användning av cyklar och elcyklar. Parlamentet uppmanar vidare kommissionen att föreslå riktlinjer för säker cykling, inklusive bl.a. användning av cykelhjälm, åldersgränser och transporter av barn, och begär

att särskild uppmärksamhet ägnas åt att uppmuntra cykling bland kvinnor och äldre, särskilt genom förbättrad säkerhet.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om insatser för cykling bland barn och unga behandlades senast i utskottets betänkande 2022/23:TU9 Cykelfrågor. Utskottet betonade vikten av att främja ökad cykling i alla åldrar och framhöll särskilt vikten av att barn och unga börjar cykla. Utskottet välkomnade att det görs olika insatser för att främja att alla barn ges möjlighet att lära sig cykla och få god kunskap om trafiksäkerhet. Utskottet konstaterade att de frågor som togs upp i motionerna därigenom var väl beaktade. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att andelen skol- och fritidsresor med gång och cykel dessvärre minskar. Mot den bakgrunden vill utskottet starkt betona att det är viktigt att främja ökad cykling inom alla åldrar, inte minst eftersom cykling är utmärkt vardagsmotion för både barn och vuxna. Utskottet vill särskilt framhålla vikten av att barn och unga börjar cykla, inte minst för att i tidig ålder grundlägga hälsosamma vanor. Utskottet vill därför betona att det är viktigt att barn och unga kan cykla. Det är enligt utskottets bedömning angeläget att samhället genom olika insatser verkar för och på olika sätt främjar att alla barn ges möjlighet att lära sig cykla och få en god kunskap om trafiksäkerhet. Utskottet uppmärksammar att det görs olika insatser för detta, inte minst av civilsamhällets organisationer, vilket är mycket positivt. Utskottet välkomnar även att trafik tas upp i läroplanen för grundskolan. Det är också viktigt att i det fortsatta arbetet beakta behovet av säkra cykelvägar för barn och unga till skolor och fritidsverksamheter. Utskottet vill här samtidigt påminna om att det i rapporter har pekats på att barns säkerhet i vägtrafiken i allmänhet är hög i Sverige.

Utskottet menar sammanfattningsvis att de frågeställningar som tas upp i motionsyrkandena är väl beaktade i det pågående arbetet och finner därför inte anledning att ta något initiativ i dessa frågor. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2023/24:398 (SD) yrkande 10 och 2023/24:1875 (MP) yrkande 5.

Kombinerade resor med cykel

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om arbetet med kombinerade resor med cykel. Utskottet betonar vikten av hela resan-perspektivet och att det är positivt att resenärer får möjlighet att kombinera kollektivtrafikresor med cykel. Utskottet hänvisar till att den nya tågpassagerarförordningen skapar ökade förutsättningar för resenärer att ta med sig cykeln ombord på tåget och välkomnar framväxten av kombinerade mobilitetstjänster. Utskottet anser att de frågor som tas upp i motionerna är väl beaktade och finner därför inte anledning att ta något initiativ i dessa frågor.

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

Motionerna

I kommittémotion 2023/24:398 yrkande 5 uppmärksammar Patrik Jönsson m.fl. (SD) vikten av säkra cykelparkeringar och att cykelpooler kan anläggas vid bilpooler. Motionärerna konstaterar att allt fler väljer cykeln och att det för en del inte är möjligt att cykla hela sträckan till arbete eller andra aktiviteter, och genom att utbudet av hyrcyklar och säkra cykelparkeringar ökas skapas möjligheter till mobilitet och att fler tar cykeln hela eller delar av resan.

I kommittémotion 2023/24:2465 yrkande 17 menar Ulrika Heie m.fl. (C) att regeringen bör utreda hur det ska bli enklare att ta med sig cykeln på tåget inom ramen för den nationella kollektiv- och fjärrtågtrafiken. Motionärerna påminner om att det i dag inte är helt enkelt för resenärer att ta med cykel på tåget.

I kommittémotion 2023/24:961 anför Daniel Helldén m.fl. (MP) att det bör tas fram en standard för hur cyklar ska kunna tas med på tåg (yrkande 9). Vidare menar motionärerna att Trafikverket bör få i uppdrag att utforma en standardlösning för säkra cykelgarage vid svenska stationslägen (yrkande 10). Motionärerna betonar vikten av att utveckla en regel om att cyklar ska kunna tas med på tåg samtidigt som det behövs säkra cykelgarage vid landets regionaltågs- och järnvägsstationer för att främja cyklandet som en del i ett trafikslagsövergripande system.

Bakgrund

Kombinerade resor med cykel

I det nationella cykelbokslutet uppmärksammas att det finns ett särskilt intresse för kombinerade cykel- och kollektivtrafikresor som ett alternativ till bilresor. Eftersom kollektivtrafiken är bunden till hur linjerna är dragna kan den ofta inte ta resenären hela vägen ”från dörr till dörr”. Kombinerade cykel-

och kollektivtrafikresor står för knappt 9 procent av kollektivtrafikresorna och för knappt 6 procent av cykelresorna.

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

I Europaparlamentets resolution om utveckling av en EU-strategi för cykling från februari 2023 anføres bl.a. att bristen på säker parkering och åtgärder för att förhindra stölder, liksom bristen på särskilda cykelvägar, anses vara de två största hindren för att få nya personer att börja cykla. Europaparlamentet uppmuntrar att synergier mellan cykling och andra transportsätt skapas för att främja multimodalitet, t.ex. fler platser för cyklar på tåg och fler säkra parkeringsplatser för cyklar på stationer och vid transportknutpunkter. I oktober 2023 presenterade kommissionen ett meddelande (COM(2023) 566 final) med förslag till en europeisk förklaring om cykling. En av de punkter som tas upp handlar om att fastställa krav för att bättre integrera aktiva transportsätt i multimodala knutpunkter för passagerartrafik vid urbana knutpunkter och upprätthålla kontinuiteten och tillgängligheten för cykelvägar i syfte att främja de aktiva transportsätt som ingår i förslaget till den reviderade förordningen om det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Det uppmärksammas även att det bör fastställas krav för ett minsta antal cykelparkeringsplatser i förslaget till ett reviderat direktiv om byggnaders energiprestanda och krav för särskilda utrymmen för transport av cyklar på nya och uppgraderade tåg.

I den nationella cykelstrategin från 2017 framhålls behovet av ett tydligt integrerat hela resan-perspektiv vid planeringen av ökad cykling. I cykelstrategin betonas att en resenär kan vara cyklist under en del av resan och kollektivtrafikresenär eller en annan typ av resenär under andra delar av resan, vilket innebär att det behöver skapas goda förutsättningar för tillgänglighet och för effektiva resor och transporter där cykeln ingår som ett viktigt alternativ.

Det pågår olika projekt med kombinationsresor. Ett sådant exempel kan hämtas från Skånetrafiken och pilotprojektet Plusresa. Där erbjuds de kunder som har mer än 2 kilometer till en kollektivtrafikhållplats en s.k. plusresa, bl.a. för att skapa större rättvisa i resesystemet. Ett annat projekt är Park & Ride som utgår från ett parkeringshus i Lund där vissa parkeringsbiljetter rabatteras om man samtidigt köper en biljett till kollektivtrafiken. Ett annat exempel kan hämtas från Västtrafik som satsar 5 miljoner kronor på en kombinerad cykel- och kollektivtrafik. I ett projekt undersöks möjligheten att ta med cykel ombord samtidigt som tester av bl.a. parkeringsmöjligheter och skyltning genomförs. Målet är att få fler att välja bort bilen.

K2 är ett nationellt centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik. År 2021 tog K2 fram en litteraturoversikt om kombinerad mobilitet för cykel och kollektivtrafik. I rapporten konstateras att kombinerade cykel- och

kollektivtrafikresor är ett sätt att resa som kombinerar cykelns flexibilitet med kollektivtrafikens hastighet och räckvidd och att det skapar transporter som kan bidra till ett mer hållbart och hälsosamt samhälle. Litteraturstudien visar bl.a. att det inte finns ett sätt att utforma ett kombinerat cykel- och kollektivtrafiksystem, utan att lokala förutsättningar måste beaktas vid utformningen av systemen. Fördelarna uppges vara störst i förorter med ett cykelvänligt avstånd till kollektivtrafiken. Det uppges att kombinerade resor kan konkurrera med bilen, inte bara prismässigt utan även när det gäller hastighet och tillgänglighet.

Vidare kan nämnas att VTI, Lunds universitet och K2 har drivit ett forsknings- och innovationsprojekt, Cynka, som handlade om kombinationen av cykel och kollektivtrafik och potentialen att minska bilanvändningen inom regional arbetspendling. Projektet, som leddes av VTI, hade en tillämpad karaktär och var avsett att resultera i planeringsverktyg och konkreta upplägg för mobilitetslösningar och affärsmodeller. I juni 2022 presenterades ett antal förslag på åtgärder. En åtgärd handlar om att det behövs bra och trygga cykelvägar till och från kollektivtrafiken som är gena och där cyklisterna kan känna sig säkra. Vidare behöver det bli förutsägbart om det är möjligt att ta med sig en cykel ombord på kollektivtrafiken eller inte, bl.a. om det finns plats ombord. En annan underlättande åtgärd enligt VTI-rapporten vore att införa integrerade biljettsystem som kombinerar kollektivtrafik med hyrcyklar, dvs. en biljett för hela resan. Det konstateras att det är en utmaning att det är så många aktörer inblandade för att skapa goda förutsättningar för kombinerat resande. I en VTI-rapport från 2023, Kombinerad mobilitet mellan cykel och kollektivtrafik, rapporteras resultaten från forskningsprojektet Cynka. Rapporten sammanfattar de olika delar som har utgjort projektet som pågick under perioden 2019–2022. En slutsats av studien var att både behovet av koordinering mellan olika aktörer och planeringsnivåer och behovet av ändrad inriktning gör det svårt att gå från mål och strategi till praktik och genomslag i planeringen. Det är nödvändigt att försöka hitta sätt att komma över dessa barriärer för att mål om kombinerat och hållbart resande ska kunna nås. En nyckelfråga handlar om ansvarsfördelningen mellan aktörer och att få till stånd ett tydligare helhetsperspektiv på kombinerade resor.

Möjligheten att ta med cykel i kollektivtrafiken

Enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik är det den regionala kollektivtrafikmyndigheten som ansvarar för kollektivtrafiken i respektive län. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna tar fram trafikförsörjningsprogram som omfattar all kollektivtrafik i de olika länen. Programmen ska ha sin utgångspunkt i de transportpolitiska målen och beakta 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.

Den 29 april 2021 antogs Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/782 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (2021 års tågpassagerarförordning). Förordningen ersätter 2007 års tågpassagerarförordning (förordning (EG) nr 1371/2007). Den nya tågpassagerarförordningen syftar till att ge resenärerna ett bättre skydd och uppmuntra till ett ökat tågresande. I syfte att underlätta för resenärerna att ta med sig cykel vid resor med tåg har det i den nya förordningen införts nya skyldigheter för järnvägsföretagen (artikel 6). Utgångspunkten är att en resenär ska få ta med sig cykel ombord på tåget. Denna rätt får begränsas av operativa skäl eller säkerhetsskäl, exempelvis på grund av att det finns begränsat utrymme i rusningstrafik. När nya tåg köps in eller befintliga tåg genomgår en större uppgradering ska järnvägsföretagen se till att dessa har tillräckligt med cykelplatser. Järnvägsföretagen får själva bestämma antalet platser inom ramen för planer som avser hur företagen ska öka och förbättra transporten av cyklar. Sådana planer tas fram av järnvägsföretagen efter samråd med allmänheten och relevanta organisationer. Om det inte finns några sådana planer som anger ett minsta antal cykelplatser ska varje tågsammansättning ha minst fyra cykelplatser. Medlemsstaterna får föreskriva att ett högre antal platser än fyra ska tillämpas för en viss typ av trafik. De får också kräva att planer för att främja cykeltransporter ska tas fram av järnvägsföretagen och även av behöriga myndigheter enligt EU:s kollektivtrafikförordning, dvs. de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Den 7 juni 2023 trädde EU:s nya tågpassagerarförordning i kraft, vilket bl.a. innebär utökade rättigheter att ha med cykel ombord. Kravet på cykelplatser i nya eller uppgraderade tåg börjar dock gälla först den 7 juni 2025.

I proposition 2022/23:72 EU:s nya tågpassagerarförordning föreslår regeringen vissa lagändringar med anledning av den nya tågpassagerarförordningen. När det gäller frågan om cykelplatser på tågen anser regeringen att det är välkommet att den nya tågpassagerarförordningen skapar ökade förutsättningar för resenärerna att ta med sig cykel ombord på tågen. Regeringen framhåller i propositionen att det är positivt från miljö- och folkhälsosynpunkt att resenärerna får en möjlighet att kombinera tågresan med cykel. Regeringen uppmärksammar samtidigt att ett ökat utrymme för cyklar kan medföra att antalet platser för resenärer behöver minskas. Detta skulle i förlängningen kunna medföra en risk för platsbrist, särskilt när det gäller tåg som används på sträckor med ett stort antal resande. Vid planeringen av tillgången till cykelplatser behöver därför en avvägning göras där bl.a. vilken typ av trafik som bedrivs och efterfrågan på cykelplatser beaktas. 2021 års tågpassagerarförordning lämnar enligt regeringen utrymme för en sådan avvägning. Regeringen konstaterar att efterfrågan på cykelplatser varierar mellan olika sträckor, och den kan också förändras med tiden. Även förutsättningarna för att göra plats för cyklar varierar, inte bara med hänsyn till platstillgången för resenärer utan även sett till säkerhetsfrågor. Det är därför lämpligt att järnvägsföretagen själva gör bedömningen av behovet av cykelplatser för järnvägslinjerna. Det bör därför inte i lag föreskrivas ett visst

antal cykelplatser för viss trafik. Regeringen bedömer att det kan förutsättas att järnvägsföretagen och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna kommer att se över utrymmet för cyklar i ljuset av kraven i den nya tågpassagerarförordningen. Det saknas därför i dagsläget skäl att införa en skyldighet för järnvägsföretagen eller kollektivtrafikmyndigheterna att upprätta planer för hur tågresandet med cykel ska främjas. Regeringen konstaterar att regleringen av cykelplatser i 2021 års tågpassagerarförordning blir direkt tillämplig i Sverige. Propositionen behandlades i betänkande 2022/23:CU18, där utskottet ställde sig bakom regeringens förslag, och riksdagen biföll utskottets förslag i maj 2023 (rskr. 2022/23:180).

Av det nationella cykelboksutlåtandet för 2021 (Trafikverket 2022:004) framgår att det går att ta med sig sin cykel på de regionala tågerna i nästan alla län i Sverige. Det går också att ta med cykeln på pendeltåg i de stora städerna, men det kan då vara begränsat till att enbart gälla under lågtrafik. Personalen har ansvar för säkerheten ombord och avgör om det finns plats för cykel, vilket innebär att cyklisterna kan behöva vänta på nästa tåg för att ta med cykeln. Det är enligt cykelboksutlåtandet ofta kostnadsfritt att ta med en cykel, men inte alltid. På SJ:s tåg går det endast att ta med sig sin cykel på resan om den monteras ned eller fälls ihop och om den förvaras i lämplig cykelväska. Antalet cyklar som får plats i ett tågsätt varierar. På många tåg finns det bara två platser för cyklar, men det finns några som har större kapacitet.

Cykelparkeringar

Cyklingsutredningen framhöll i sitt betänkande SOU 2012:70 att ett arbete med att skapa en samlad policy för cykelparkeringar vid större kollektivtrafiknoder borde påbörjas. Utredaren menade även att det behövde tas fram utvecklingsplaner för driftsinsatser och att ansvaret för varje objekt behövde fastställas. Även i den nationella cykelstrategin från 2017 framhålls behovet av goda parkeringsmöjligheter för cyklar vid målpunkter och av att cykelnätet har god koppling till dessa.

I K2:s litteraturöversikt från 2021 om kombinerad mobilitet för cykel och kollektivtrafik konstateras att goda parkeringsmöjligheter för cyklar ökar villigheten att cykla till kollektivtrafikstationer. Även i forsknings- och innovationsprojektet Cynka, som i juni 2022 presenterade ett antal förslag på åtgärder, betonas att parkeringsplatser för cyklar behöver vara säkra och ligga nära kollektivtrafikens hållplatser.

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

Trafikverket betonar på sin webbplats att det är viktigt att det finns tillräckligt med cykelparkeringar vid arbetsplatser, målpunkter för dagligvaruservice och barnomsorg samt hållplatser för kollektivtrafik. För att säkerställa detta i samband med nyexploatering bör kommunerna ha parkeringstal för cyklar. Trafikverket konstaterade i en skrift från 2010 att det behövs bra cykelparkeringsmöjligheter för att fler ska cykla till kollektivtrafiken. Skriften visar hur den fysiska miljön vid resecentrum kan förbättras i fråga om cykelparkering samt hur fler kan kombinera cykel- och kollektivtrafikresor. Trafikverket betonar att det är viktigt med en helhetsplanering där cykelparkeringen vid resecentrum är en del av en större plan för hur cykling till resecentrum ska ordnas. Det är även viktigt att man har en långsiktighet i planeringen och t.ex. reserverar ytor för en vidareutbyggnad av cykelparkeringar. Även Boverket tog samma år fram en väglednings- och inspirationsskrift för planering av cykelparkering vid stationer och resecentrum.

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

Cykelpooler

En cykelpool innebär att man kan låna eller hyra en cykel. Det finns cykelpooler på olika håll i landet. Ett exempel är Trollhättans stad som med bidrag från Verket för innovationssystem (Vinnova) arbetar med att utveckla ett koncept för en smart cykelpool. Inom utvecklingen av en smart cykelpool i centrala Trollhättan har samarbeten med bl.a. Högskolan Väst inletts. I mars 2022 öppnade cykelpoolen.

I Bilpoolsutredningens betänkande Motorfordonspooler – på väg mot ökad delning av motorfordon (SOU 2020:22) betonas att framväxten och utvecklingen av kombinerade mobilitetstjänster och s.k. mobilitetsstationer är av stor vikt för att främja motorfordonspoolernas tillväxt och en viktig del i omställningen till ett transporteffektivt samhälle. En välfungerande kollektivtrafik utgör grunden för hållbar mobilitet. Det uppmärksammas att mobilitetsstationer erbjuder fysisk integration mellan olika färdmedel genom samlokalisering av bilpooler, cykelpooler och andra tjänster för delad mobilitet vid eller nära knutpunkter för kollektivtrafik. Utredningen konstaterar bl.a. att mobilitetsstationer också kan erbjuda cykelparkering.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om arbetet med kombinerade resor med cykel behandlades senast i utskottets betänkande 2022/23:TU9 Cykelfrågor. Utskottet betonade vikten av hela resan-perspektivet och att det är positivt att resenärer ges möjlighet att kombinera kollektivtrafikresor med cykel. Utskottet hänvisade

till att den nya tågpassagerarförordningen skapar ökade förutsättningar för resenärer att ta med sig cykeln ombord på tåget och välkomnade framväxten av kombinerade mobilitetstjänster. Utskottet ansåg att det inte fanns anledning att ta något initiativ i dessa frågor. Utskottet föreslog därför att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag.

I betänkande 2023/24:TU5 Kollektivtrafikfrågor anförde utskottet bl.a. att pendelparkeringar utgör en central del av den regionala kollektivtrafiken i landet genom att göra det möjligt att smidigt byta från bil och cykel till kollektivtrafik. Genomtänkt och bra utformad kan parkeringen enligt utskottet bidra till att fler personer väljer att ställa bilen vid närmaste kollektivtrafikknutpunkt i stället för att ta bilen hela vägen till målpunkten.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis betona att det är viktigt att ha ett hela resanperspektiv när man planerar för ökad och säker cykling. Kombinerade cykel- och kollektivtrafikresor är ett alternativ inte minst för alla som pendlar till och från arbete och studier. Det är viktigt att komma ihåg att en resenär kan vara en cyklist under en del av sin resa och en annan typ av resenär under andra delar av resan. Utskottet anser därför att det är positivt från miljö- och folkhälsosynpunkt att resenärer får en möjlighet att kombinera t.ex. kollektivtrafikresor med cykel. Utskottet välkomnar framväxten och utvecklingen av kombinerade mobilitetstjänster. Det är enligt utskottets bedömning viktigt att integrera olika färdmedel genom samlokalisering av t.ex. cykelpooler och andra mobilitetstjänster vid eller nära knutpunkter för kollektivtrafik. Det är också viktigt att det finns cykelparkeringar vid bl.a. arbetsplatser och hållplatser för kollektivtrafik.

När det gäller motionsförslaget om att kunna ta med sig cyklar på tåg påminner utskottet om att det har genomförts ett omfattande arbete på EU-nivå. År 2021 antogs en ny tågpassagerarförordning som började tillämpas i juni 2023, och utgångspunkten är att en resenär ska få ta med sig cykeln ombord på tåget. Utskottet välkomnar detta. I sammanhanget kan utskottet konstatera att det i dag går att ta med sig cyklar på exempelvis pendeltåg runt de stora städerna men att antalet cyklar som får plats varierar. Utskottet förutsätter, liksom regeringen, att järnvägsföretagen och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ser över utrymmet för cyklar i ljuset av kraven i den nya tågpassagerarförordningen.

Utskottet menar sammanfattningsvis att de frågeställningar som tas upp i motionsyrkandena är väl beaktade i det pågående arbetet och finner därför inte anledning att ta något initiativ i frågan om kombinerade resor med cykel. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2023/24:398 (SD) yrkande 5, 2023/24:961 (MP) yrkandena 9 och 10 samt 2023/24:2465 (C) yrkande 17.

Cykelcentrum vid VTI

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslaget om Cykelcentrum vid VTI. Utskottet konstaterar att en satsning pågick under perioden 2018–2023 och att anslaget till VTI för 2024 får användas bl.a. för driften av ett nationellt kompetenscentrum om cykling. Utskottet anser därför att det inte finns anledning att ta något initiativ med anledning av motionsförslaget.

Jämför reservation 21 (MP).

Motionen

I kommittémotion 2023/24:961 yrkande 8 föreslår Daniel Helldén m.fl. (MP) att Cykelcentrum vid VTI ska ges permanent status. Motionärerna framhåller att Cykelcentrum är en viktig resurs i byggandet av ett resurseffektivt och hållbart samhälle och påminner om att VTI:s uppdrag att vara administrativ värd för Sveriges nationella kunskapscentrum för forskning och utbildning om cykling har varit tidsbegränsat.

Bakgrund

Vid årsskiftet 2017/2018 fick VTI i uppdrag av den dåvarande regeringen att vara administrativ värd för Sveriges nya nationella kunskapscentrum för forskning och utbildning om cykling (Cykelcentrum). Satsningen har uppgått till 5 miljoner kronor per år under perioden 2018–2023. Som administrativ värd ska VTI tillsammans med andra forskare, intresseorganisationer, myndigheter, infrastrukturhållare m.fl. utveckla cyklingens roll i Sverige för att bidra till ett hållbart samhälle med hög livskvalitet i hela landet. Cykelcentrum ska arbeta för att öka det tvärvetenskapliga samarbetet och knyta forskningen närmare till de problem som olika aktörer, t.ex. kommunerna, 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 på universitets- och högskoleutbildningar samt anordna utbildningar för verksamma i branschen. En central uppgift för Cykelcentrum är också att samla och sprida kunskap, t.ex. genom kunskapsställningar, webbportaler och webinarier.

I Cykelcentrums Årsredovisning 2023 från oktober 2023 anges att det ser ut som om Cykelcentrum kommer att kunna drivas vidare, och man planerar därför för en fortsatt stark verksamhet. I VTI:s regleringsbrev för budgetåret 2024 anger regeringen att anslaget 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut får användas bl.a. för driften av ett nationellt kompetenscentrum om cykling.

Tidigare riksdagsbehandling

Frågan om Cykelcentrum vid VTI behandlades senast i utskottets betänkande 2023/24:TU1 Utgiftsområde 22 Kommunikationer. Utskottet konstaterade att satsningen på Cykelcentrum under femårsperioden 2018–2023 uppgick till 5 miljoner kronor per år. Regeringen föreslog i budgetpropositionen för 2024 att anslaget 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut skulle anvisas totalt 86,8 miljoner kronor, och utskottet konstaterade att anslaget bl.a. får användas för driften av ett nationellt kompetenscentrum om cykling. Utskottet hade inga invändningar mot detta. Utskottet tillstyrkte regeringens förslag till anslagsfördelning och riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att satsningen på Cykelcentrum vid VTI uppgick till 5 miljoner kronor per år under perioden 2018–2023. Utskottet konstaterar vidare att anslaget till VTI för 2024 får användas bl.a. för driften av ett nationellt kompetenscentrum om cykling. Utskottet har inga invändningar mot detta och finner därför inte anledning att ta något initiativ med anledning av motionsförslaget. Utskottet avstyrker därmed motion 2023/24:961 (MP) yrkande 8.

Reservationer

1. Mål för cykling, punkt 1 (S)

av Gunilla Svantorp (S), Mattias Ottosson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S) och Inga-Lill Sjöblom (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 20 och
bifaller delvis motionerna
2023/24:961 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 1 och
2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 18.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis slå fast att de transportpolitiska målen är grunden för en hållbar och rättvis infrastruktur. Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Utöver det övergripande målet finns det ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa. Vi menar att dessa mål ska fortsätta att gälla.

Vi vill vidare slå fast att cykling är ett mycket miljö- och klimatsmart färdssätt. Inte minst i storstäderna har cykeln en stor potential att avlasta både kollektivtrafiken och vägarna, och även folkhälsoeffekterna av ökat cyklande är betydande. För att cyklingen ska kunna öka och utvecklas behöver enligt vår mening såväl säkerheten som kapaciteten öka. Vi menar därför att det bör tas fram ett nationellt mål för ökad cykling. I detta arbete bör regeringen beakta de utredningar som har gjorts inom området.

2. Mål för cykling, punkt 1 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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
2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 18 och
bifaller delvis motionerna
2023/24:961 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 1 och
2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 20.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis påminna om att den dåvarande regeringen 2021 gav Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) i uppdrag att ta fram ett nationellt cykelmål med syftet att få fler trafikanter att välja cykeln. Jag kan konstatera att VTI har lämnat ett förslag till mål, och nu menar jag att det är dags att anta ett nationellt cykelmål för att styra arbetet inom cykelpolitiken effektivare. Jag anser att ett sådant mål rimligen bör vara ett tidssatt och kvantifierat cykelandelsmål. Jag menar att ett nationellt mål är en förutsättning för att cyklingen ska prioriteras och kunna medverka till att nå de transportpolitiska målen. Jag noterar att det i flera andra länder redan finns nationella cykelmål. Det är i sammanhanget viktigt att slå fast att målstyrningen behöver baseras på hur vi vill att trafiken ska se ut i framtiden, i stället för den prognosstyrning som jag menar sker i dag. Detta skulle enligt min mening ge myndigheterna möjlighet att arbeta för att klara målen inom både klimat, tillgänglighet och folkhälsa.

3. Mål för cykling, punkt 1 (MP)

av Linus Lakso (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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
2023/24:961 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 1 och
bifaller delvis motionerna
2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 18 och
2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 20.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis välkomna att det finns en bred enighet i både Sveriges riksdag och kommuner runt om i landet om att andelen resor med cykel måste öka. Jag kan konstatera att det pågår ett arbete med att fastställa ett mål för ökad cykling, och VTI har på uppdrag av den dåvarande regeringen tagit fram ett förslag till mål för 2035, vilket innebär en fördubbling av cyklingen från i

dag. Jag menar att riksdagen bör fastställa ett fördubblingsmål för cyklande till 2035. Det är viktigt att cyklandet ökar i hela Sverige och att det sker på ett sådant sätt att tillgängligheten förbättras, folkhälsan stärks och klimat- och miljöpåverkan minskar. För att detta ska kunna ske måste förutsättningarna för cykling avsevärt förbättras. Jag vill betona att cyklande är en central pusselbit i arbetet med att få till ett hållbart transportsystem och att det behövs en trygg, säker och gen cykelinfrastruktur.

4. Cykling, gångtrafik, hållbarhet och folkhälsa, punkt 2 (S)

av Gunilla Svantorp (S), Mattias Ottosson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S) och Inga-Lill Sjöblom (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 19 och
avslår motion

2023/24:1875 av Amanda Lind m.fl. (MP) yrkande 6.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis slå fast att cykling är ett mycket miljö- och klimatsmart färdssätt. Inte minst i storstäderna har cykeln en stor potential att avlasta både kollektivtrafiken och vägarna. Även folkhälsoeffekterna av ökat cyklande är enligt vår bedömning betydande. För att cyklingen ska kunna öka och utvecklas behöver såväl säkerheten som kapaciteten öka. Framför allt i storstadsregionerna är det viktigt att den kommunala planeringen utgår från ett regionalt perspektiv för att underlätta cykelpendling mellan närliggande kommuner. I det sammanhanget finns det också ett behov av att reglera användningen och kontrollen av elsparkcyklar. God planering för att underlätta cykelpendling och regleringen av elsparkcyklar är dock givetvis viktig i alla kommuner.

5. Cykling, gångtrafik, hållbarhet och folkhälsa, punkt 2 (MP)

av Linus Lakso (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:1875 av Amanda Lind m.fl. (MP) yrkande 6 och avslår motion

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 19.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis påminna om att den dåvarande regeringen under förra mandatperioden tillsatte Kommittén för främjande av ökad fysisk aktivitet. Genom ett utåtriktat arbete skulle kommittén dels öka den allmänna kunskapen om de positiva effekter som fysisk aktivitet bidrar till, dels mobilisera och engagera relevanta aktörer i samhället och dels lämna förslag på åtgärder som långsiktigt främjar fysisk aktivitet eller förslag som kan leda till att relevanta aktörer i samhället ges bättre förutsättningar och möjligheter att främja fysisk aktivitet i sina respektive verksamheter. Kommittén lämnade en delrapport 2022 och sitt slutbetänkande i juni 2023 med många förslag inom olika politikområden för hur den fysiska aktiviteten i samhället kan främjas. Jag menar att regeringen snarast möjligt bör gå vidare med flera av förslagen. Det är viktigt för folkhälsan för alla, för barns och ungas välmående och för utvecklingen av en meningsfull fritid.

Ett av förslagen från kommittén är att ge Boverket i uppdrag att i samverkan med Trafikverket, Folkhälsomyndigheten och Naturvårdsverket, och efter samråd med SKR, utreda och ta fram ett förslag till en nationell plan för stärkt gångtrafik. Utredningen lyfter fram promenader som svårslagen vardagsmotion som det råder bred konsensus om inom forskarvärlden. Jag konstaterar att det inte finns några studier av samhällsekonomiska effekter på motsvarande sätt som för cykling, och inte heller någon nationell strategi eller något mål för gångtrafiken, utöver miljömålssystemets gemensamma etappmål för gång, cykel och kollektivtrafik. Det saknas även tillräckliga vägledningar för planering. Jag menar att kommitténs förslag till ett sammanhållet strategiskt arbete för att stärka och utveckla infrastrukturen för promenader verkar klokt och vill därför uppmana regeringen att gå vidare och ge detta uppdrag till Boverket.

6. Infrastruktur för cykling, punkt 3 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2023/24:398 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 1–3 och
2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 21,
bifaller delvis motionerna
2023/24:961 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 4,
2023/24:2457 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 36,
2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 16, 19 och 21 samt
2023/24:2609 av Alireza Akhondi m.fl. (C) och
avslår motionerna
2023/24:216 av Daniel Helldén och Annika Hirvonen (båda MP),
2023/24:303 av Lina Nordquist (L),
2023/24:825 av Rickard Nordin (C) yrkande 1,
2023/24:961 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkandena 2, 3 och 5,
2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 43,
2023/24:1226 av Martina Johansson (C),
2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 35,
2023/24:2059 av Kristoffer Lindberg m.fl. (S),
2023/24:2458 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 34 och
2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 15, 20, 22 och 23.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis peka på vikten av att det skapas säkra ytor för cyklar och mopeder när nya vägar anläggs. Vi anser att det är viktigt att separera olika trafikantgrupper i så stor utsträckning som möjligt, och därför menar vi att alla nya vägprojekt ska innehålla separata körfält för cyklister och bilister där så är möjligt och där det bedöms att vägarna trafikerades av ett rimligt antal cyklister.

För att uppmuntra till ökad cykling anser vi vidare att sammanhängande cykelstråk och snabbcykelvägar bör prioriteras i utbyggnaden av cykelinfrastrukturen. När nya stadsdelar eller områden byggs ut måste cykelbanor ha en tydlig roll i planeringen och vara väl genomtänkta. Ju färre vägar som korsas, desto säkrare blir cyklingen. Vi vill även lyfta fram att det är viktigt med bra belysning och att cykelbanor dras i gena stråk eftersom det ökar viljan att cykla. Det är också önskvärt att cykelbanor om möjligt inte förläggs längs starkt trafikerade vägar.

Slutligen vill vi uppmärksamma att väglagen innebär allvarliga begränsningar av möjligheten att anlägga nya cykelbanor. Som vägarna är utformade i dag anläggs cykelvägar i direkt anslutning till befintliga vägar för motortrafik, vilket enligt vår bedömning leder till att cykelvägarna blir mindre attraktiva att cykla på. Det kan också innebära att en cykelväg blir längre – och en extra kilometer spelar större roll för den som cyklar än för den som kör bil. Vi menar att det behövs en översyn och modernisering av lagstiftningen så att det blir lättare att anlägga friliggande cykelvägar.

7. **Infrastruktur för cykling, punkt 3 (C)**

av Ulrika Heie (C).

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 motionerna

2023/24:2457 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 36,

2023/24:2458 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 34 och

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 15, 16 och 19–23,

bifaller delvis motionerna

2023/24:398 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 1–3,

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 21,

2023/24:825 av Rickard Nordin (C) yrkande 1,

2023/24:961 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkandena 2 och 4 samt

2023/24:2609 av Alireza Akhondi m.fl. (C) och

avslår motionerna

2023/24:216 av Daniel Helldén och Annika Hirvonen (båda MP),

2023/24:303 av Lina Nordquist (L),

2023/24:961 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkandena 3 och 5,

2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 43,

2023/24:1226 av Martina Johansson (C),

2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 35 och

2023/24:2059 av Kristoffer Lindberg m.fl. (S).

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis lyfta fram att det är viktigt att säkerställa att cykling prioriteras som ett eget trafikslag i infrastrukturplaneringen i förhållande till andra. Det är viktigt att uppvärdera cykeltrafikens roll i transportplaneringen, och därför bör också cykeln behandlas som ett nationellt trafikslag. Jag vill särskilt understryka vikten av att Trafikverket i större utsträckning planerar för nationella cykelvägar och cykelleder. Alltför ofta sker dagens planering utifrån ett motorfordonsperspektiv och inte från ett cykelperspektiv. Det är därför viktigt att man under utbildningstiden i stadsplanering och motsvarande lägger stor vikt vid att tänka in cykelperspektivet i planeringen. Jag anser att cyklister och gångtrafikanter ska ges en säkrare plats i trafikplaneringen genom exempelvis cykelfartsgator och säkra korsningar samt genom att parkeringsplatser längs gator omvandlas till cykelfält.

Det är också viktigt att se över behovet av åtgärder, regelförenklingar och lagändringar som gör det möjligt att cykla i hela landet. Jag kan med glädje konstatera att intresset för cykeln som transportmedel har ökat. Med bra

cykelleder, bättre vinterunderhåll av cykelvägarna och bättre bytespunkter mellan cykel och kollektiva färdmedel skulle cyklandet kunna öka ytterligare. Jag vill därför lyfta fram behovet av en förbättrad framkomlighet för cyklister. Jag kan konstatera att cykeln tar mindre plats än bilen, och den genererar inga utsläpp. Ökat cyklande vore bra såväl för miljön och folkhälsan som för att minska trängseln i städerna. Därför vill jag att man ökar framkomligheten för cyklar genom att bygga fler lokala och regionala cykelbanor och s.k. cykelmotorvägar samt genom att man minskar barriäreffekter från korsande spår och vägar. Arbetet med att skapa ett sammanhängande cykelvägnät i de största städerna behöver snabbas på, och det är också viktigt att cykelanpassa motorvägarna. Det är vidare betydelsefullt att nya vägar, som utgångspunkt, byggs med en tydlig anpassning till cykling. Jag vill lyfta fram att det är angeläget för en framtida hållbar stadsutveckling att kunna transportera sig med cykel.

Också på landsbygden behöver det finnas en mångfald av transportmedel. Jag menar att det är viktigt att människor har flera möjligheter att förflytta sig. Med moderna elcyklar har nu cykeln blivit ett tydligare alternativ också på längre sträckor, och därför behöver tillgången till cykelvägar öka på landsbygden. Kommunerna har i dag rådighet över anläggandet av gång- och cykelvägar på kommunal mark. Däremot, om man vill bygga gång- och cykelvägar parallellt med en statlig väg eller järnväg, regleras detta i väglagen, och därmed blir Trafikverket huvudman för projektet. Jag anser att väglagen i dag är omodern och att cykelvägar borde likställas med bilvägar. I dag får Trafikverket enligt väglagen inte anlägga friliggande cykelvägar där det inte finns ett samband med en statlig allmän väg. Jag menar att detta behöver ändras så att det blir möjligt att bygga friliggande cykelvägar utan samband med en anslutande bilväg. Väglagen innebär i praktiken att många viktiga infrastrukturinvesteringar i gång- och cykelvägar försvåras. Jag anser att det finns skäl att se över lagstiftningen och andra regelverk, och därför bör perspektiv och aspekter av en ändring i väglagen utredas. I samband med en sådan översyn är det viktigt att markägarperspektivet tydligt finns med så att cykelvägar inte blir ytterligare en åtgärd som legitimerar en ökad expropriering.

Jag vill vidare betona att det behövs arbete på flera fronter för att underlätta framkomligheten för cyklister. Jag menar därför att man behöver inventera vilka arbetsvägar som löper parallellt med vägar och järnvägar som skulle kunna klassas och nyttjas som cykelvägar. Lämpligen bör regeringen ge ett sådant uppdrag till Trafikverket.

För att kunna nå målen om att förbättra för cyklingen i framtiden krävs det slutligen också att myndigheterna har resurser och att de gör rätt prioriteringar för att arbetet ska gå i rätt riktning. Jag kan konstatera att regeringens styrning av myndigheterna till stor del sker via regleringsbrev. Jag menar därför att regleringsbrevet till Trafikverket ska innehålla tydliga instruktioner om att ge arbetet med cykeltrafik högre prioritet. Inriktningen bör vara att cykeltrafik, där det är lämpligt, ska prioriteras framför biltrafik på vägarna.

8. **Infrastruktur för cykling, punkt 3 (MP)**

av Linus Lakso (MP).

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 motionerna

2023/24:961 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkandena 2–5,

2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 43 och

2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 35,

bifaller delvis motionerna

2023/24:398 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 1 och 3,

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 21,

2023/24:825 av Rickard Nordin (C) yrkande 1,

2023/24:1226 av Martina Johansson (C),

2023/24:2059 av Kristoffer Lindberg m.fl. (S),

2023/24:2457 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 36,

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 15, 16 och 21 samt

2023/24:2609 av Alireza Akhondi m.fl. (C) och

avslår motionerna

2023/24:216 av Daniel Helldén och Annika Hirvonen (båda MP),

2023/24:303 av Lina Nordquist (L),

2023/24:398 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 2,

2023/24:2458 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 34 och

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 19, 20, 22 och 23.

Ställningstagande

Jag kan inledningsvis konstatera att transportsektorn står för omkring en tredjedel av Sveriges växthusgasutsläpp. För att klara Sveriges klimatmål för transportsektorn krävs det en radikal omställning av transportsystemet. Det måste bli enklare och billigare att resa med låg klimatpåverkan. Bland annat måste cyklandet och gångtrafiken bli säkrare. Att cykla är ett resurssnålt och samhällsekonomiskt fördelaktigt transportsätt. Jag vill betona att transportpolitiken ska säkerställa en god mobilitet i hela landet och en välfungerande godstransportinfrastruktur på ett sätt som säkerställer att klimatmålet till 2030 nås. Det är därför viktigt att förbättra förutsättningarna för att fler ska kunna använda cykeln som transportmedel. Detta kräver bl.a. stora investeringar i cykelns infrastruktur.

Cyklandet i hela Sverige måste öka på ett sådant sätt att tillgängligheten förbättras, folkhälsan stärks och klimat- och miljöpåverkan minskar. För att detta ska kunna ske måste förutsättningarna för cyklingen avsevärt förbättras.

Jag menar att cykeln är en central pusselbit i arbetet med att få till ett hållbart transportsystem, och därför behövs det en trygg, säker och gen cykelinfrastruktur. Bland annat måste kommunerna få större rådighet över åtgärder som leder till ett transportsnålt samhälle där fler väljer gång, cykel och kollektivtrafik samt delad mobilitet. Jag menar att reglerna för cykelplanering behöver ändras. Det behövs också ökade statliga investeringar och förbättrade förutsättningar för att fler ska kunna använda cykeln som transportmedel. Jag menar dessutom att regeringen bl.a. bör ta fram en nationell cykelplan, inklusive förslag på ett nationellt cykelvägnät, och följa upp den nationella cykelstrategin med konkreta åtgärder för att fler ska kunna cykla. Det behöver vidare byggas fler och bättre cykelvägar såväl i städer som i glesbygd och på landsbygden. Dessutom bör Trafikverket kunna bygga cykelvägar i högre utsträckning än i dag.

Jag vill framhålla att gång- och cykelmöjligheter ska vara standard på och i anslutning till det nationella och regionala vägnätet. För gående och cyklister ska det finnas möjlighet att färdas på samma villkor som motorfordonstrafiken. Det innebär att det måste finnas ett fungerande gång- och cykelvägnät i anslutning till allmänna vägar. Dessa kan utformas på olika sätt, men som grund ska man kunna cykla och gå där man kan åka bil.

Trots alla positiva effekter av att cykla kan jag konstatera att cyklingen under decennier har minskat om man bortser från städer och större tätorter. En bidragande orsak till denna negativa trend är att vägnätet i allt mindre utsträckning lämpar sig för cykling. Allt bredare fordon med högre hastigheter på vägar med minimal eller ingen vägren gör det direkt farligt att använda cykeln som ett vardagstransportmedel på landsbygden. Här har även de trafik-säkerhetskänsliga åtgärder som har satts in för biltrafiken i form av sidoräcken och två-plus-ett-vägar ställt till det ytterligare för de oskyddade trafikanterna. Det lilla utrymme som fanns kvar äts upp helt och hållet. Jag menar att detta hämmar cyklingen på ett olyckligt sätt. När Trafikverket bygger två-plus-ett-vägar med vajerräcken i syfte att öka bilars trafiksäkerhet blir det i princip omöjligt för oskyddade trafikanter att använda vägen. Många gånger låter man oskyddade trafikanter ta andra vägar som är längre eller av mycket dålig kvalitet. Jag vill starkt understryka att detta inte är acceptabelt eftersom det är en fråga om vikten av ett rättvist förhållningssätt till gång och cykel inom det nationella trafiksystemet och en fråga om en rättvis tillgång till landets transportvägar. Förfarandet går dessutom på tvärs mot de nationella klimat-, miljö- och hälsomålen. Det kan också konstateras att det ofta målas sidolinjer som är upphuggna i ett sicksackmönster på landsvägarna, vilket ska skapa en vibration i den bil som kommer för långt ut åt sidan. Denna lösning har fördelar för bilarna men skapar en problematisk situation för cyklarna eftersom den som cyklar då måste studsas fram på denna målning. En viktig del av den yta som cyklister använder är just där sådan målning finns, och bilisterna förväntar sig ofta att cyklarna också befinner sig där. Ett annat problem handlar om avkörningsräcken som sätts upp längs vägarna, inte minst vid hastighetskameror. Dessa placeras nära väggkanten så att ytan för gående och cyklister

minskar och det uppstår en inträngningseffekt som försvårar för oskyddade trafikanter. Vid dessa typer av åtgärder bör ytor breddas eller separeras för gående och cyklister. Sammanfattningsvis måste Trafikverket ta hänsyn till de oskyddade trafikanterna när man genomför trafiksäkerhetshöjande åtgärder. I dag skapar verket i stället en trafikosäker miljö för de mest utsatta.

Jag vill vidare påminna om att ett återkommande problem som står i vägen för en förbättrad cykelinfrastruktur är att väglagen innebär att cykelvägar på landsbygden och utanför tätorterna i princip alltid måste läggas intill allmänna vägar för motortrafik. Genom väglagens definition av väg och kraven på funktionellt samband och samfärdsel försvåras avsevärt möjligheten att få till smarta, gena och logiska cykelstråk. Det är därför i dag tyvärr ofta inte möjligt att bygga cykelvägar med en egen sträckning som är fristående från bilvägar och som i många fall skulle ha varit både smartare och billigare. När det gäller utbyggnad av cykelvägar för arbetspendling och turiststråk finns det åtskilliga exempel där problemet med markåtkomst har aktualiserats. En markägare kan i dag blockera en cykelvägsutbyggnad men skulle inte kunna förhindra en utbyggnad av en vanlig väg. Trafikverket hindras också från att göra satsningar på cykelvägar som inte har ett funktionellt samband med deras anläggning. Dessa juridiska svårigheter har varit kända länge och behöver snarast åtgärdas. Trafikverket har på uppdrag av den förra regeringen utrett om och i så fall hur markåtkomst utgör ett hinder för tillkomsten av cykelvägar eller i genomförandet av regionala cykelplaner. Trafikverket konstaterar att deras samlade bedömning är att framkomligheten i cykelprojekten ofta upplevs hindras av svårigheter att få åtkomst till mark. Verket menar samtidigt att det i många fall skulle kunna lösas genom att kommunerna tar fram en detaljplan. Att förvänta sig att kommuner ska ta fram detaljplaner på landsbygden för att säkerställa markåtkomst för cykelbanor är dock enligt min bedömning en orimlig förväntan på kommunerna eftersom det är en mycket komplicerad process. Jag menar att det borde vara rimligt att staten, och därmed Trafikverket, tar ett större ansvar för tillgängligheten för cykel mellan tätorter och på landsbygden på samma sätt som man tar ett större ansvar för motsvarande bilvägar. För att få till möjligheten att bygga funktionella cykelvägar behöver väglagens begrepp allmän samfärdsel ändras så att cykelvägar inbegrips liksom att begreppet funktionellt samband omdefinieras. För allmän samfärdsel och funktionellt samband torde det enligt min bedömning räcka med att regeringen och riksdagen uttrycker att begreppen ska ha en annan tolkning. Lagtexten i sig skulle alltså inte behöva skrivas om. Hur det rent praktiskt görs är enligt min mening egalt så länge en ändring kommer till stånd. Jag vill även påminna om att riksdagen i januari 2021 beslutade om ett tillkännagivande till regeringen om att återkomma med ett förslag som gör det möjligt att anlägga friliggande cykelvägar utan krav på direkt anslutning till vägar för motortrafik. Uppmaningen till regeringen var att skyndsamt se över lagstiftningen på detta område. Lagstiftningens problem har utretts ett antal gånger och ännu finns inget som tyder på att ändringar är på gång, samtidigt som projekt som är efterfrågade ligger för fåfot, vilket ställer till det för

möjligheten att säkerställa en funktionell, säker och trygg cykelinfrastruktur. Att nå målet om ökad cykling försvåras därmed avsevärt. Därför bör regeringen skyndsamt återkomma med en uppdaterad lagstiftning på detta område som säkerställer likvärdig markåtkomst till cykelvägar så som i dag gäller för vägar avsedda för motorfordonstrafik.

Slutligen kan jag konstatera att bl.a. elcyklar kortar restiderna och att det därmed blir möjligt att göra längre arbets- och fritidsresor på cykel. Samtidigt kan jag konstatera att denna positiva utveckling på cykelområdet inte kommer hela landet till godo. I stället hänvisas merparten av resenärerna till bilen eller en kollektivtrafik som ofta saknar den flexibilitet som cykeln ger. Med dagens trafikfarliga infrastruktur saknar boende på landsbygden i princip möjligheten att välja cykeln, vilket begränsar deras valfrihet och hämmar utvecklingen av en resurssnål, ekonomiskt fördelaktig och miljömässigt smart mobilitet. Jag vill framhålla att potentialen för cykling på landsbygden och utanför tätorterna är avsevärd och utgör en möjlighet som i dag inte tas till vara. För att det ska kunna ske måste det till en förändring av väginfrastrukturen och att transportsätten får likvärdiga förutsättningar. För att komma åt problemet med att dagens vägnät i princip gör att cykling är olämpligt på landsbygden menar jag att det bör införas en s.k. servicenära cykelinfrastruktur. Med detta menar jag en trygg och säker cykelinfrastruktur i anslutning till de platser där service i form av t.ex. skolor och affärer är lokaliserad. Det handlar om separata cykelbanor i anslutning till lokal service eller, i väntan på ny infrastruktur, att motsvarande zoner skapas där respektavstånd mellan motorfordon och cyklar införs. Tanken är att man inom en radie av ca 10 kilometer från ett mindre samhälle eller samhällsservice skapar en fungerande cykelinfrastruktur som möjliggör säker och trygg vardagscykling för de som bor inom ett rimligt avstånd. Därmed skulle landsbygden stärkas och lokalsamhället bli mer flexibelt och motståndskraftigt samtidigt som cykling lokalt i hela landet skulle främjas. Det är framför allt inom det vägnät som i dag klassas som riksvägar eller primära länsvägar som behovet finns. I det mer finmaskiga nätet är oftast trafikvolymerna begränsade och hastigheterna lägre, vilket gör att behovet där inte är lika stort, även om det finns sträckor som bör inbegripas. Med dagens cyklar når man en målpunkt på 1 mil under en halvtimme med en vanlig cykel i normal hastighet, och för de som föredrar moderna elcyklar med assistans når man en målpunkt avsevärt snabbare. Merparten kommer att ha kortare ressträckor och därmed en betydligt snabbare färd med cykel till sin dagliga verksamhet. Detta utgör en avsevärd resandepotential som i dag inte kan nyttjas på grund av en bristande cykelinfrastruktur. Jag vill avslutningsvis också peka på att det i dag finns ett stort antal andra enpersonsfordon som utgör en ny potential för ett smidigt och lokalt resande på cykelbanor.

9. Utformning av cykelbanor, punkt 4 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (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 motionerna

2023/24:398 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 4 och

2023/24:825 av Rickard Nordin (C) yrkande 4,

bifaller delvis motion

2023/24:961 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 7 och

avslår motion

2023/24:825 av Rickard Nordin (C) yrkande 3.

Ställningstagande

Vi menar att det behövs fler anpassningar i infrastrukturen som beaktar cyklisternas villkor, och vi vill särskilt framhålla att trafiksäkerhetsfrågan är extra viktig i detta sammanhang. Vi kan konstatera att många kommuner som arbetar aktivt med trafiksäkerhet väljer att markera hela eller delar av cykelbanorna med färg, exempelvis vid trafik Korsningar för att uppmärksamma bilister och andra trafikanter på korsande cykelbanor. Vi anser att denna ambition är god och på många håll också efterfrågad, men samtidigt kan det konstateras att det saknas en standardisering av färgvalet. Enligt vår mening bör färgsättningen vara enhetlig oavsett vilken kommun man cyklar i. Enhetliga markeringar av cykelbanor tillhör de åtgärder som kan förenkla och underlätta för både cyklister och fotgängare. Vi anser att färgsättningen av cykelbanor därför bör standardiseras.

10. Utformning av cykelbanor, punkt 4 (MP)

av Linus Lakso (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:961 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 7,

bifaller delvis motionerna

2023/24:398 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 4 och

2023/24:825 av Rickard Nordin (C) yrkande 4 och
avslår motion
2023/24:825 av Rickard Nordin (C) yrkande 3.

Ställningstagande

Jag kan konstatera att det i dag saknas en enhetlig färgkodning av cykelbanor i Sverige. Jag menar att det bör skapas en enhetlig färgkodex och att ett arbete därför bör sättas igång för att hitta ett lämpligt system och hållbara metoder för att färga cykelbanor.

11. Bestämmelser för ökad säkerhet för cyklister, punkt 5 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (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
2023/24:398 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 6–8,
bifaller delvis motionerna
2023/24:326 av Cecilia Rönn (L) och
2023/24:1364 av Johan Andersson m.fl. (S) samt
avslår motionerna
2023/24:142 av Jörgen Grubb (SD),
2023/24:825 av Rickard Nordin (C) yrkandena 2 och 5,
2023/24:961 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 6,
2023/24:979 av Camilla Brunsberg (M),
2023/24:1407 av Peter Ollén (M),
2023/24:1893 av Yasmine Bladelius (S) och
2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 29.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis uppmärksamma att reglerna för vem som har väjningsplikt vid cykelpassager och cykelöverfarer många gånger är snåriga. Exempelvis tror många felaktigt att cyklister alltid har väjningsplikt gentemot bilister. Därför efterfrågar vi en översyn av lagstiftningen för cykelpassager och cykelöverfarer i syfte att likställa regelverket. Regelverket skulle kunna förenklas genom att cyklister vid såväl cykelpassager som cykelöverfarer ska lämna företräde gentemot bilister. En sådan förändring och förenkling skulle enligt vår bedömning ligga i linje med trafiksäkerhetsintresset och samhällets mål om att minska antalet svårt skadade och döda i trafiken.

Vidare menar vi att ett utökat krav på att använda cykelhjälm bör utredas. Cykelhjälmen ger ett bevisat gott skydd vid cykelolyckor. Varje år skadas fler än 2 000 cyklister svårt i trafiken, och det har varit en något uppåtgående trend de senaste tio åren. Studier från Folksam visar att cirka två av tre skullskador och över 40 procent av dödsolyckorna hade kunnat undvikas om alla hade använt cykelhjälm. Vi vet att allvarliga huvudskador alltför ofta leder till ett livslångt handikapp. Om fler barn använder hjälm kan det även bidra till att fler vuxna använder hjälm. Vi vill därför utreda möjligheten att successivt höja gränsen för krav på att bära cykelhjälm från dagens 15 år till 18 år. För att få en naturlig övergång menar vi att detta kan göras genom att åldersgränsen höjs ett år i taget.

Slutligen vill vi ta upp frågan om mobilförbud. I Sverige är det sedan den 1 februari 2018 förbjudet för en person att hålla en mobiltelefon i handen när man kör ett motorfordon. Syftet är att minska det trafikfarliga användandet och därigenom skydda föraren och andra i hans eller hennes omgivning. Vi konstaterar att trafikpolisen i olika delar av landet uppger att mobilsurfande cyklister har blivit ett allt vanligare inslag i trafiken. Vi vill framhålla att mobiltelefonen är ett distraktionsmoment som inte hör hemma i handen vid cykling. Som cyklist är man en oskyddad trafikant och fokus måste ligga på trafiken, inte på mobilen. Även andra länder har uppmärksammat problemet med mobilsurfande cyklister. Enligt vad vi har erfart är det i Danmark redan förbjudet att prata i en handhållen mobiltelefon under cykling, och i Nederländerna infördes förbud för cyklister att använda mobiltelefonen i trafiken sommaren 2019. Ett av argumenten för mobilförbud på cykel är enligt vår mening den ökade användningen av elcyklar som i och med en högre hastighet bidrar till en större trafikfara. Ett förbud mot användande av mobiltelefon under cykelfärd behöver därför utredas.

12. Bestämmelser för ökad säkerhet för cyklister, punkt 5 (C)

av Ulrika Heie (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
2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 29 och
avslår motionerna
2023/24:142 av Jörgen Grubb (SD),
2023/24:326 av Cecilia Rönn (L),
2023/24:398 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 6–8,
2023/24:825 av Rickard Nordin (C) yrkandena 2 och 5,
2023/24:961 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 6,

2023/24:979 av Camilla Brunsberg (M),
2023/24:1364 av Johan Andersson m.fl. (S),
2023/24:1407 av Peter Ollén (M) och
2023/24:1893 av Yasmine Bladelius (S).

Ställningstagande

Jag kan konstatera att cykling har många positiva aspekter. Cykeln tar mindre plats än bilen och genererar inga utsläpp, samtidigt som cykling är bra för folkhälsan. Det är därför viktigt att öka framkomligheten med cykel. Jag menar att regeringen därför bör låta utreda förutsättningarna för att via regeländringar förbättra framkomligheten för cyklar. Det är viktigt att se över behovet av åtgärder, regelförenklingar och lagändringar som möjliggör cykling i hela landet. Jag vill särskilt lyfta fram att det behövs en ändring av regelverket som gör det möjligt för cyklister att cykla mot fordonstrafiken på enkelriktade gator. Jag kan konstatera att Stockholms stad på egen hand för några år sedan försökte tolka Transportstyrelsens föreskrifter och skyltade om så att cyklister kunde cykla mot enkelriktat. Detta överklagades, och nu har Stockholms stad satt upp vägskyltar för enkelriktat med en tillägsskylt om att det inte gäller cyklister. Jag anser att dagens regelverk för att framföra en cykel mot enkelriktat leder till tolkningsproblem och i slutändan sämre möjligheter att främja cykeltrafiken. Jag vill i stället främja cyklingen, och därför måste detta regelverk ses över i riktning mot regler som ger kommunerna en större rådighet över frågan.

13. Bestämmelser för ökad säkerhet för cyklister, punkt 5 (MP)

av Linus Lakso (MP).

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

2023/24:961 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 6 och
avslår motionerna

2023/24:142 av Jörgen Grubb (SD),

2023/24:326 av Cecilia Rönn (L),

2023/24:398 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 6–8,

2023/24:825 av Rickard Nordin (C) yrkandena 2 och 5,

2023/24:979 av Camilla Brunsberg (M),

2023/24:1364 av Johan Andersson m.fl. (S),

2023/24:1407 av Peter Ollén (M),

2023/24:1893 av Yasmine Bladelius (S) och

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 29.

Ställningstagande

När en cyklist färdas på en väg kommer vanligtvis bilarna alltför nära. Detta skapar enligt min mening en trafikosäker miljö som avskräcker många från att cykla. I dag är dessutom bilar mycket bredare än för några decennier sedan, vilket har ställt till det ännu mer. För att komma till rätta med problemen har det i flera länder införts en s.k. hänsynsregel som betyder att en bil måste hålla minst 1,5 meters avstånd från en cykel vid omkörning. Jag konstaterar att Transportstyrelsen har utrett frågan och att myndigheten menar att hänsynsregeln eller filbyte för bilar vid omkörning av cykel inte är tillrådligt. Det skulle enligt Transportstyrelsen skapa för mycket problem för bilarna. Men jag menar att det är uppenbart att myndigheten i den analysen inte har gjort en rimlig bedömning av de oskyddade trafikanternas behov. Jag kan konstatera att hänsynsregeln i många länder används med framgång, och om den infördes även i Sverige skulle cykling kunna vara ett alternativ till bilresor i mycket högre grad än i dag, t.ex. i anslutning till närsamhällen på landsbygden, vilket skulle främja landsbygdens utveckling, potential och motståndskraft. Att införa en hänsynsregel på utpekade vägavsnitt bör därför bli en möjlighet för väghållarna. Jag vill avslutningsvis betona att tryggheten vid cykling är en avgörande faktor för valet av transportsätt.

14. Elsparkcyklar, punkt 6 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:398 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 9,

bifaller delvis motion

2023/24:1580 av Ulrik Nilsson (M) och

avslår motionerna

2023/24:1649 av Niels Paarup-Petersen (C) och

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 24 och 25.

Ställningstagande

Vi kan konstatera att elsparkcyklar har blivit ett dominerande inslag i stadsmiljön i de större städerna de senaste åren. Fenomenet med elsparkcyklar har, på gott och ont, inneburit ett nytt alternativ för att ta sig fram i städerna. Att

hyra en elsparkcykel är lätt och smidigt, men tyvärr är dagens system inte hållbart. Vi vill understryka att det inte är rimligt att städernas trottoarer och gånggator fylls med felparkerade elsparkcyklar. Kommunerna behöver ta krafttag mot detta eftersom de felparkerade elsparkcyklarna utgör en risk för synskadade, men de är även ett fysiskt hinder för gående och vid städning. Dessutom utgör de ett stökigt och förfulande inslag i stadsbilden. Om inte kommunerna kommer till rätta med denna problematik behövs det en lagreglering. Vi vill vidare lyfta fram att ett ytterligare problem är att antalet olyckor med elsparkcyklar har ökat markant och att det även har förekommit dödsfall. Det är inte ovanligt att två personer färdas på elsparkcyklarna, vilket inte är tillåtet. Skaderisken på elsparkcyklar är markant högre än om man färdas på en vanlig cykel. Frakturer och ansiktsskador är de vanligaste skadetyperna i samband med olyckor där elsparkcyklar är inblandade. Mindre hjul, sämre stabilitet, högre effekt än tillåtna 250 watt och sämre bromsar gör detta transportmedel farligare. Vi menar sammanfattningsvis att det behövs en utredning för att utforma ett tydligt regelverk för elsparkcyklar och därmed minimera både personskador och parkeringsproblem.

15. Elsparkcyklar, punkt 6 (C)

av Ulrika Heie (C).

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 tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2023/24:1649 av Niels Paarup-Petersen (C) och

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 24 och 25 samt avslår motionerna

2023/24:398 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 9 och

2023/24:1580 av Ulrik Nilsson (M).

Ställningstagande

Elsparkcyklar är sedan några år ett vanligt inslag i den urbana mobiliteten. Jag kan konstatera att de är klimatsmarta och att de underlättar framkomligheten på vägarna genom att uppta mindre plats än t.ex. bilar. Dock måste det enligt min bedömning bli mer ordning och reda när det gäller elsparkcyklar i städerna. Detta arbete och denna dialog bör i första hand föras mellan kommunerna, i egenskap av markägare, och leverantörerna av elsparkcyklar. På nationell nivå är det viktigt att ge aktörerna fler verktyg för att det ska bli en långsiktigt hållbar lösning. Jag menar t.ex. att kommunerna måste få bättre förutsättningar att se till att det blir mer ordning och reda på elsparkcyklarna.

Regeringen bör därför se över hur kommuner kan få större möjlighet att, genom upphandlingsverktyget, reglera och kravställa vilka elsparkcykeloperatörer med s.k. friflytande flottor som bör få vara verksamma i kommunen. Jag vill särskilt framhålla att upphandlingsinstrumentet behöver ses över för att ge kommunerna större rådighet.

En annan del som bör ses över handlar om en mer teknisk och regulatorisk aspekt av elsparkcykeln. Jag menar att begränsningen av motoreffekten på 250 watt för cyklar utan tramp- eller vevanordning bör tas bort, i enlighet med Transportstyrelsens förslag i utredningen om behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon. Detta förslag bör genomföras för att kvaliteten och därmed användarvänligheten i detta transportslag ska bli bättre.

16. Insatser för cykling bland barn och unga, punkt 7 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (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

2023/24:398 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 10 och
bifaller delvis motion

2023/24:1875 av Amanda Lind m.fl. (MP) yrkande 5.

Ställningstagande

Cykling är utmärkt vardagsmotion för alla, inte minst för barn och unga. Dessvärre kan det konstateras att många barn i dag lär sig cykla sent i livet och ibland inte alls. Det behövs därför utbildning och insatser för ökad cykling bland både barn och vuxna. I vissa kommuner pågår projekt om trafiksäkerhet och för att barn och vuxna ska lära sig cykla. Att främja barns cykling och att utbilda barn i trafiksäkerhet stärker enligt vår mening också barnens hälsa. Det finns föräldrar som inte kan cykla t.ex. på grund av en funktionsnedsättning och därmed har svårt att lära sina barn cykla. Vi anser mot denna bakgrund att det behöver övervägas hur samhället kan ta ett utökat ansvar för att barn ska lära sig cykla och få kunskap i trafiksäkerhet. Tidig kunskap om trafiksäkerhet och ökad medvetenhet om faror i trafiken bör enligt vår bedömning leda till avsevärt färre olyckor.

17. Insatser för cykling bland barn och unga, punkt 7 (MP)

av Linus Lakso (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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

2023/24:1875 av Amanda Lind m.fl. (MP) yrkande 5 och
bifaller delvis motion

2023/24:398 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 10.

Ställningstagande

Att rörelse och motion är bra för hälsan och elevers lärande är välbelagt. Daglig rörelse alla skoldagar och åtgärder för ett aktivt liv har blivit allt viktigare i takt med att barn rör sig mindre på fritiden än tidigare. Ett sätt att främja daglig rörelse hos elever är att möjliggöra motion på vägen till och från skolan. I dag cyklar färre barn än förut till skolan och många blir skjutsade med bil, även när avstånden är korta. Det har på många platser blivit en ond cirkel där trafiksäkerheten runt skolor blir sämre med fler stressade föräldrar som lämnar av sina barn på väg till jobbet. Därmed vågar färre föräldrar låta barnen gå eller cykla själva till skolan. Jag menar att det därför är mycket viktigt att skapa säkra skolvägar för att alla barn ska kunna gå och cykla tryggt till skolan. Därför menar jag att det behövs ett regelverk om att i närheten av skolor inrätta s.k. skolzoner med en hastighetsgräns på maximalt 30 kilometer i timmen. Dessutom bör kommunerna få möjlighet att sätta upp fartkameror och det bör göras ytterligare satsningar för att kommunerna ska kunna planera och bygga om till säkra skolvägar. I sammanhanget vill jag också peka på att alla barn bör få lära sig cykla säkert för att uppmuntra till daglig fysisk aktivitet och grundlägga goda vanor för resten av livet. I och med den utvidgade undervisningstiden i ämnet idrott och hälsa bedömer jag att det finns förutsättningar att inom ramen för dagens timplan få plats med undervisning där man lär alla barn cykla. Undervisningen behöver inkludera trafikregler och trafiksäkerhet.

18. Kombinerade resor med cykel, punkt 8 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (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

2023/24:398 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 5,
bifaller delvis motion

2023/24:961 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 10 och
avslår motionerna

2023/24:961 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 9 och

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 17.

Ställningstagande

Vi kan konstatera att allt fler väljer cykeln före andra transportalternativ. Cyklandet har på vissa sträckor en fördel i snabbhet gentemot både bil- och kollektivtrafik. För en del är det dock inte möjligt att cykla hela sträckan till arbetet eller andra aktiviteter. För att öka cyklingens attraktivitet är det viktigt med säkra cykelparkeringar och att cykelpooler kan anläggas vid bilpooler och bytespunkter. Genom att utbudet av hyrcyklar och säkra cykelparkeringar ökas skapas enligt vår mening ökade möjligheter till mobilitet och fler kan ta cykeln hela eller delar av resan.

19. Kombinerade resor med cykel, punkt 8 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 17,
bifaller delvis motion

2023/24:961 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 9 och
avslår motionerna

2023/24:398 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 5 och

2023/24:961 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 10.

Ställningstagande

Jag vill lyfta fram vikten av att underlätta för resenärer att ta med sig cykeln på tåget. I dag är det inte helt enkelt att göra det. Utifrån ett hela resanperspektiv tillåter ett flertal regionala tågoperatörer resenärer att ta med sig cyklar ombord även om det finns begränsningar som främst betingas av platsbrist och säkerhetsaspekter. Det är huvudsakligen i städer och tätorter som

cyklingen är utbredd eftersom de långa avstånden på landsbygden ofta begränsar cykelanvändningen. En av de frågor som behandlades i Cyklingsutredningens betänkande (SOU 2012:70) var möjligheten att ta med sig cykeln på tåget och bussen. Utredningen lämnade emellertid inga förslag för att göra det enklare för resenärer att ta med sig cykeln i kollektivtrafiken. Jag menar därför att regeringen bör låta utreda hur det ska bli enklare att ta med sig cykeln på tåget inom ramen för den nationella kollektiv- och fjärrtågtrafiken.

20. Kombinerade resor med cykel, punkt 8 (MP)

av Linus Lakso (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:961 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkandena 9 och 10 samt bifaller delvis motionerna

2023/24:398 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 5 och

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 17.

Ställningstagande

Jag menar att det är viktigt att främja cyklandet som en del i ett trafikslagsövergripande system. Det bör därför tas fram en standard för hur cyklar ska kunna tas med på tåg. Syftet bör vara att utveckla en regel om att cyklar kan tas med på tåg. Samtidigt bör Trafikverket få i uppdrag att utforma en standardlösning för säkra cykelgarage vid stationslägen, dvs. landets regionaltåg- och järnvägsstationer.

21. Cykelcentrum vid VTI, punkt 9 (MP)

av Linus Lakso (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:961 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 8.

Ställningstagande

Vid årsskiftet 2017/18 fick VTI i uppdrag av den dåvarande regeringen att vara administrativ värd för Sveriges nationella kunskapscentrum för forskning och utbildning om cykling (Cykelcentrum). Jag vill framhålla att VTI som administrativ värd tillsammans med andra forskare, intresseorganisationer, myndigheter, infrastrukturhållare m.fl. har utvecklat cyklingens roll i Sverige och därmed bidragit till ett hållbart samhälle med hög livskvalitet i hela landet. Jag kan konstatera att satsningen sträckte sig t.o.m. 2023. Jag vill betona att Cykelcentrum är en viktig resurs i byggandet av ett resurseffektivt och hållbart samhälle. Därför bör Cykelcentrum få en permanent status och integreras som en permanent verksamhet inom ramen för VTI.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden 2023/24

2023/24:142 av Jörgen Grubb (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbjuda framförande av alla typer av mopeder på cykelbanor inom detaljplanerat område och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:216 av Daniel Helldén och Annika Hirvonen (båda MP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att gående och cyklister ska kunna ta sig över Kalmarsund utan kostnad så som gäller för motorfordon och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:303 av Lina Nordquist (L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att nya cykelvägar bör övervägas i samband med ny- och ombyggnation av järnväg och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:326 av Cecilia Rönn (L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ändra trafikförordningen (1998:1276) till att den som är under 18 år och färdas med en tvåhjulig cykel ska använda cykelhjälm eller annat lämpligt huvudskydd och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:398 av Patrik Jönsson m.fl. (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det på anpassade vägar bör skapas säkra ytor för cyklister och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att cykelstråk och snabbcykelvägar bör prioriteras i utbyggnaden av cykelinfrastrukturen och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över väglagen i syfte att möjliggöra friliggande cykelvägar och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att färgsättningen av cykelbanor bör standardiseras och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av säkra cykelparkeringar och att cykelpooler kan anläggas vid bilpooler och tillkännager detta för regeringen.

6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över lagstiftningen gällande cykelpassage och cykelöverfart i syfte att likställa regelverket och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett utökat krav på att använda cykelhjälm och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett förbud mot användande av mobiltelefoner och smarta telefoner under cykelfärd och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett regelverk gällande elsparkcyklar och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka möjligheten för barn att lära sig cykla och få kunskap om trafiksäkerhet och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD):

21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det på anpassade vägar bör skapas säkra ytor för mopeder och cyklisterna och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:825 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 standardisering av nya cykelbanor och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att standardisera färgsättning av cykelbanor och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över reglerna för väjningsplikt mellan cyklisterna och biltrafik och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:961 av Daniel Helldén m.fl. (MP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett fördubblingsmål för cyklande till 2035 och tillkännager detta för regeringen.

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att gång- och cykelmöjligheter ska vara standard på och i anslutning till det nationella och regionala vägnätet och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att gång- och cykelmöjligheter inte får försämrats vid trafiksäkerhetsförbättringsåtgärder eller upprustning av befintligt nationellt och regionalt vägnät och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ändra väglagen för att det säkerställs likvärdig markåtkomst för cykelvägar så som gäller för vägar för motorfordonstrafik och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa servicenära cykelinfrastruktur på landsbygden och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa möjligheten till användning av hänsynsregel vid cykling och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skapa en enhetlig färgkodex för cykelbanor och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Cykelcentrum vid VTI ska ges permanent status och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram en standard för hur cykel ska kunna tas med på tåg och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att uppdra till Trafikverket att utforma en standardlösning för säkra cykelgarage vid svenska stationslägen och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:979 av Camilla Brunsberg (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om trafiksäkerhet avseende att överväga att tillåta klass 1-mopederna att köra på cykelväg i lägre hastighet och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP):

43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ökade statliga investeringar samt att förbättra förutsättningarna för att fler ska kunna använda cykel som transportmedel, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2023/24:1226 av Martina Johansson (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att ge i uppdrag till Trafikverket att öka fokuset på cykelvägar på landsbygden och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:1364 av Johan Andersson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att utvidga omfattningen på hjälmkrav och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:1407 av Peter Ollén (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda regler för deformationszoner på lådcyklar och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP):

35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra förutsättningarna för att fler ska kunna använda cykel som transportmedel och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:1580 av Ulrik Nilsson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om åtgärder för att minska olyckor med nya mobilitetslösningar och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:1649 av Niels Paarup-Petersen (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra det möjligt för kommuner att använda upphandling som åtgärd för att få bättre ordning på elsparkcyklar och andra fordon inom friflytande mikromobilitet i stadsmiljön och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:1875 av Amanda Lind m.fl. (MP):

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om åtgärder för säkra skolvägar och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en nationell plan för att stärka gångtrafiken och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:1893 av Yasmine Bladelius (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga en översyn av om det ska vara obligatoriskt för alla att använda cykelhjälm när man cyklar och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:2059 av Kristoffer Lindberg m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att i den nationella planen för transportinfrastruktur utöka satsningarna på cykelinfrastrukturen i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:2457 av Muharrem Demirok m.fl. (C):

36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att väglagen bör ändras så att friliggande cykelvägar kan byggas utan samband med en anslutande bilväg och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:2458 av Muharrem Demirok m.fl. (C):

34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att uppvärdera cykeltrafikens roll i transportplaneringen, genom att cykel klassificeras som ett nationellt transportslag, och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C):

15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga fler lokala och regionala cykelbanor i syfte att öka framkomligheten med cykel och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att driva frågan om en översyn av nuvarande lagstiftning avseende GC-vägar och allmänna vägar i syfte att förenkla lagstiftningen för anläggning och vidmakthållande av GC-vägar och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska utreda hur det ska bli enklare att kunna ta med sig cykeln på tåget inom ramen för den nationella kollektiv-, fjärr- och fjärrtågtrafiken och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att anta ett nationellt cykelmål och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snabba på arbetet för att skapa ett sammanhängande cykelvägnät i våra största städer och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att cykelanpassa motorvägar och säkerställa att cykling prioriteras i infrastrukturplaneringen som ett eget trafikslag gentemot andra och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att nya vägar som byggs ska, som utgångspunkt, byggas med en tydlig anpassning för cykling och tillkännager detta för regeringen.

22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regleringsbrevet till Trafikverket ska innehålla tydliga instruktioner att cykeltrafik, där så är lämpligt, ska prioriteras framför biltrafik och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en inventering av de arbetsvägar som löper parallellt med vägar och järnväg och som skulle kunna klassas och utnyttjas som cykelvägar och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hur kommuner kan ges större möjligheter att, genom upphandlingsverket, reglera och kravställa vilka elsparkcykeloperatörer med s.k. friflytande flottor som bör få vara verksamma i kommunen, och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att begränsningen av motoreffekten på 250 watt för cyklar utan trampeller vevanordning bör tas bort, i enlighet med Transportstyrelsens förslag i slutrapporten Utredning behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon – slutsatser, förslag och bedömningar, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
29. 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.

2023/24:2609 av Alireza Akhondi m.fl. (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över åtgärder enligt motionens intentioner vad gäller cyklar och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S):

19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ökad och säker cykling kan bidra till att minska resandets miljöpåverkan och trängsel i tätorter samt bidra till en bättre folkhälsa och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram ett nationellt mål för ökad cykling och tillkännager detta för regeringen.