

Trafikutskottets betänkande 2024/25:TU10

Cykelfrågor

Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen avslår motionsyrkanden om olika cykelfrågor, bl.a. mål, infrastruktur och bestämmelser för ökad säkerhet 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 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 betänkandet finns 22 reservationer (S, SD, V, C, MP) och ett särskilt yttrande (V).

Behandlade förslag

4 yrkanden i följdmotioner väckta med anledning av proposition 2024/25:28
Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera.
60 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2024/25.

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, hållbarhet och folkhälsa	15
Infrastruktur för cykling	22
Utformning av cykelbanor.....	43
Bestämmelser för ökad säkerhet för cyklister.....	47
Elsparkcyklar och elcyklar	61
Cykelregister	69
Insatser för cykling bland barn och unga.....	72
Kombinerade resor med cykel.....	78
Cykelcentrum vid VTI.....	85
Reservationer	87
1. Mål för cykling, punkt 1 (S, V)	87
2. Mål för cykling, punkt 1 (C).....	88
3. Mål för cykling, punkt 1 (MP).....	88
4. Cykling, hållbarhet och folkhälsa, punkt 2 (S)	89
5. Infrastruktur för cykling, punkt 3 (S).....	90
6. Infrastruktur för cykling, punkt 3 (SD).....	91
7. Infrastruktur för cykling, punkt 3 (C)	92
8. Infrastruktur för cykling, punkt 3 (MP)	94
9. Utformning av cykelbanor, punkt 4 (SD)	97
10. Utformning av cykelbanor, punkt 4 (MP)	98
11. Bestämmelser för ökad säkerhet för cyklister, punkt 5 (SD)	98
12. Bestämmelser för ökad säkerhet för cyklister, punkt 5 (V, C).....	100
13. Bestämmelser för ökad säkerhet för cyklister, punkt 5 (MP)	101
14. Elsparkcyklar och elcyklar, punkt 6 (S).....	102
15. Elsparkcyklar och elcyklar, punkt 6 (SD).....	102
16. Cykelregister, punkt 7 (S).....	103
17. Insatser för cykling bland barn och unga, punkt 8 (S)	104
18. Insatser för cykling bland barn och unga, punkt 8 (SD)	104
19. Kombinerade resor med cykel, punkt 9 (SD)	105
20. Kombinerade resor med cykel, punkt 9 (C).....	106
21. Kombinerade resor med cykel, punkt 9 (MP).....	106
22. Cykelcentrum vid VTI, punkt 10 (MP)	107
Särskilt yttrande.....	108
Cykelfrågor (V)	108
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	109
Motioner väckta med anledning av proposition 2024/25:28	109
Motioner från allmänna motionstiden 2024/25	109

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Mål för cykling

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:1871 av Lili André (KD),

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 43,

2024/25:3063 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 1,

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 23 och 76 samt

2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 19 och 35.

Reservation 1 (S, V)

Reservation 2 (C)

Reservation 3 (MP)

2. Cykling, hållbarhet och folkhälsa

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 22 och

2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 18.

Reservation 4 (S)

3. Infrastruktur för cykling

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:205 av Lina Nordquist (L),

2024/25:621 av Emma Berginger (MP),

2024/25:737 av Magnus Manhammar (S),

2024/25:990 av Rickard Nordin (C) yrkande 1,

2024/25:1428 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 1–3,

2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 10,

2024/25:1879 av Lili André (KD) yrkandena 1 och 2,

2024/25:1881 av Mathias Bengtsson (KD),

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 94,

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 44, 46 och 47,

2024/25:2954 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 25,

2024/25:2955 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 33,

2024/25:3063 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 2 och 5–7,

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 75 i denna del och

2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 34 i denna del.

Reservation 5 (S)

Reservation 6 (SD)

Reservation 7 (C)

Reservation 8 (MP)

4. Utformning av cykelbanor

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:990 av Rickard Nordin (C) yrkandena 3 och 4,
2024/25:1428 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 4 och
2024/25:3063 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 9.

Reservation 9 (SD)

Reservation 10 (MP)

5. Bestämmelser för ökad säkerhet för cyklister

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:252 av Hans Eklind (KD),
2024/25:540 av Yasmine Bladelius (S),
2024/25:971 av Cecilia Rönn (L),
2024/25:990 av Rickard Nordin (C) yrkandena 2 och 5,
2024/25:1428 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 6–9,
2024/25:1552 av Jörgen Grubb (SD),
2024/25:2107 av Lars Beckman (M),
2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 42 och
2024/25:3063 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 8.

Reservation 11 (SD)

Reservation 12 (V, C)

Reservation 13 (MP)

6. Elsparkeyklar och elcyklar

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:325 av Erik Hellsborn (SD),
2024/25:1046 av Denis Begic (S),
2024/25:1428 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 10,
2024/25:1888 av Anne-Li Sjölund (C) yrkandena 1–3 och
2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 77 och 78.

Reservation 14 (S)

Reservation 15 (SD)

7. Cykelregister

Riksdagen avslår motion

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 79.

Reservation 16 (S)

8. Insatser för cykling bland barn och unga

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:1428 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 11,
2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 75 i denna del och
2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 34 i denna del.

Reservation 17 (S)

Reservation 18 (SD)

9. Kombinerade resor med cykel

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:1428 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 5,

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 45 och

2024/25:3063 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 3 och 4.

Reservation 19 (SD)

Reservation 20 (C)

Reservation 21 (MP)

10. Cykelcentrum vid VTI

Riksdagen avslår motion

2024/25:3063 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 10.

Reservation 22 (MP)

Stockholm den 27 februari 2025

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), Sten Bergheden (M), Kadir Kasirga (S), Helena Gellerman (L), Ann-Sofie Lifvenhage (M), Malin Östh (V), Magnus Jacobsson (KD), Oskar Svärd (M), Linus Lakso (MP), Johanna Rantsi (M), Patrik Jönsson (SD), Inga-Lill Sjöblom (S) och Fredrik Stenberg (S).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet fyra yrkanden i följdmotioner väckta med anledning av proposition 2024/25:28 Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera. Vidare behandlas 60 yrkanden från allmänna motionstiden 2024/25. En förteckning över behandlade förslag finns i bilagan. I sammanhanget kan nämnas att utskottet tidigare under hösten 2024 behandlade frågor som i vissa delar berör cykling i betänkande 2024/25:TU5 Infrastrukturfrågor och att utskottet avser att senare under riksmötet behandla frågor som i vissa delar berör cykling i ett betänkande om trafiksäkerhet.

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 lefordon
2. ett eldrivet fordon med en tramp- eller vevanordning om elmotorn endast förstärker kraften från tramp- eller vevanordningen, inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen och har en kontinuerlig märkeffekt som inte överstiger 250 watt
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
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 självbalanserande.

Fordon under punkt 2 kan vara t.ex. en cykel med elassistans eller en elsparkcykel, under punkt 3 kan det t.ex. vara en elrullstol eller en elskoter och under punkt 4 kan det t.ex. handla om en Segway.

Cyklingens omfattning

I augusti 2024 publicerades det senaste nationella cykelbokslutet (Trafikverket 2024:120). I cykelbokslutet beskriver Nationella cykelrådet cyklandets utveckling på nationell nivå, med fokus på ökad och säker cykling. Av det senaste bokslutet framgår att det görs färre resor totalt med cykel, och cykeln

har också förlorat färdmedelsandelar gentemot andra trafikslag. I cykelbokslutet anförts att cyklingen ser ut att ha minskat under 2023, men förändringarna är inom felmarginalen. Det finns dock en statistiskt säkerställd minskning av antalet cykelresor sedan 2019.

Utifrån den nationella resvaneundersökningen beräknas 588 miljoner resor ha gjorts med cykel i Sverige under 2023. Den vanligaste typen av cykelresa är den till arbete och skola, vilken utgör drygt hälften av alla cykelresor och tre femtedelar av den cyklade sträckan. Under 2023 ökade sträckan som har cyklats till arbete och skola, medan antalet resor minskade. Det syns också en svag ökning för såväl antalet som sträckan för cykelresor med annat ärende. I alla andra kategorier syns en svag minskning under 2023. En stor majoritet av alla cykelresor gjordes med vanlig cykel, dvs. en cykel utan elhjälp. Antalet cykelresor med elcykel har ökat de senaste åren, och under 2022 var andelen resor med elcykel signifikant större än tidigare år. Under 2023 minskade andelen resor med elcykel något, men skillnaden ligger inom felmarginalen.

Under en genomsnittlig dag cyklade ca 814 000 personer i åldrarna 6–84 år, eller nästan 9 procent av befolkningen. Dessa cyklade i genomsnitt 7,9 kilometer var, fördelat på knappt två resor. Detta innebär att en genomsnittlig cykelresa var 3,9 kilometer. Det är statistiskt säkerställt att andelen 6–14-åringar som cyklat en genomsnittlig dag har minskat från 2019 till 2023 och att alla åldrar tillsammans har minskat cyklingen en genomsnittlig dag från 2020 till 2023.

Under 2023 cyklades 2,5 miljarder kilometer i Sverige. Det är en liten ökning sedan året innan, även om siffrorna enligt cykelbokslutet ligger inom felmarginalen. År 2020 var det en tydlig men tillfällig uppgång i antalet cyklade kilometer som sannolikt berodde på covid-19-pandemin.

Cykel används framför allt på kortare resor. På resor upp till 5 kilometer gjordes knappt var sjätte resa med cykel, och på resor mellan 5,1 och 10 kilometer var cirka var trettonde resa en cykelresa. Det är mycket ovanligt med cykelresor över en mil; endast några få procent av cykelresorna är längre än så. Under 2023 gjordes knappt var tionde resa med cykel.

Cykelinfrastrukturen

Cykelvägnätet är alla vägar som är avsedda för cykeltrafik eller gång- och cykeltrafik, men inte vägar för blandtrafik. Exempelvis kan det vara cykelbana, cykelfält, vägpassager i plan avsedda för cykeltrafik med eller utan vägmarkering samt sträckor som knyter samman vägnätet för cykel med övriga vägnätet. Vägar för blandtrafik som det är tillåtet att cykla på ingår inte i cykelvägnätet. Den cykelinfrastruktur som kan sägas vara mer specifik för cykel registreras separat i en nationell vägdatas. Infrastrukturen för cykel består bl.a. av cykelvägar, cykelparkeringar, trafiksignaler, cykelvägvisning och s.k. GCM-passager för gång, cykel och moped. Det är möjligt att cykla på en stor del av vägnätet, men det inkluderas inte i de mått som används nedan.

Av det senaste nationella cykelbokslutet (Trafikverket 2024:120) framgår att flera av de mått som används visar på ökade investeringar och ökade kostnader. I bokslutet konstateras att med tanke på de senaste årens inflation är det osäkert om ökningen faktiskt har inneburit mer infrastruktur och bättre underhåll eller om inflationen innebär att man endast har kunnat upprätthålla samma nivå men betalat mer. Cyklisternas nöjdhet med cykelinfrastrukturen ökade något under 2023.

Det totala cykelvägnätet, oberoende av väghållare, omfattade 26 922 kilometer vid årsskiftet 2023/24 enligt den nationella vägdatan. I det nationella cykelbokslutet konstateras att detta är en ökning med 1 192 kilometer registrerad cykelväg jämfört med det föregående nationella cykelbokslutet. År 2023 var 3 446 kilometer cykelväg registrerat på statligt vägnät, 21 573 kilometer på kommunalt vägnät och 1 913 kilometer på enskilt vägnät. I bokslutet konstateras att den sammanlagda längden kommunala cykelvägar varierar kraftigt mellan kommuner och län. För många mindre kommuner kan det handla om någon eller några kilometer, medan det i de större kommunerna kan handla om mer än 500 kilometer 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 den nationella planen för transportinfrastruktur, dvs. cykelinfrastruktur längs det nationella stamvägnätet som finansieras genom den nationella planen. 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 forum för samverkan inom det nationella arbetet med ökad och säker cykling. Rådet leds av Trafikverket. Omvärldsbevakning och erfarenhetsutbyte är viktiga delar i rådets arbete. Vartannat år tar rådet fram ett nationellt cykelbokslut som beskriver cyklandet utveckling på nationell nivå. Följande organisationer och myndigheter ingick i rådet 2024: Boverket, Cykelfrämjandet, Finspångs kommun, Folkhälsomyndigheten, Göteborgs stad, Komexp (Region Värmland och Region Gävleborg), Naturvårdsverket, Svensk Cykling, Svenska Cykelstäder, Sveriges Kommuner och Regioner (SKR), Trafikverket, Transportstyrelsen, Umeå kommun samt VTI och Cykelcentrum.

SKR uppger på sin webbplats att man satsar på att förbättra villkoren för cyklisterna. I flera kommuner och regioner pågår arbete med att ta fram planer, program och strategier för cykel. SKR uppger att man arbetar aktivt med att förbättra förutsättningarna för alla som väljer att cykla så att de kan göra det

på ett säkert och smidigt sätt. SKR arrangerar konferenser och seminarier, bevakar cykelfrågor på nationell nivå samt sprider goda exempel och kunskap i form av handböcker, rapporter och skrifter. SKR deltar i samverkan för en gemensam inriktning för säker trafik med cykel och moped, som en del av det gemensamma arbetet Tillsammans för nollvisionen.

Utskottets överväganden

Mål för cykling

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om mål för cykling. Utskottet påminner om att det redan finns flera mål inom transportområdet och konstaterar att en av preciseringarna av funktionsmålet och ett etappmål i miljömålssystemet handlar om cykling samt att det numera även finns en europeisk förklaring om cykling. Utskottet konstaterar att det därmed inte finns anledning att ta något initiativ i frågan.

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

Motionerna

I kommittémotion 2024/25:3126 anför Gunilla Svantorp m.fl. (S) att det bör tas fram ett nationellt mål för ökad cykling (yrkande 23). Motionärerna menar att ett ambitiöst nationellt mål för cykling bör antas och att regeringen bör beakta de utredningar som har gjorts inom området (yrkande 76). Gunilla Svantorp m.fl. (S) lämnar motsvarande förslag i kommittémotion 2024/25:3236 yrkandena 19 och 35.

I kommittémotion 2024/25:2947 yrkande 43 tar Ulrika Heie m.fl. (C) upp frågan om att anta ett nationellt cykelmål. Motionärerna vill sätta upp nationella cykelmål för att styra arbetet inom cykelpolitiken effektivare, och de menar att det rimligen bör röra sig om ett tidsatt och kvantifierat cykelandelsmål.

I kommittémotion 2024/25:3063 yrkande 1 anför Linus Lakso m.fl. (MP) att det bör införas ett fördubblingsmål för cyklande till 2035. Motionärerna uppmärksammar att VTI har tagit fram ett förslag för ökad cykling till 2035 som innebär en fördubbling av cyklingen och menar att riksdagen bör fastställa ett mål i enlighet med VTI:s förslag.

I motion 2024/25:1871 lyfter Lili André (KD) upp frågan om att anta nationella mål för cykling. Motionären framhåller att målstyrning på nationell nivå gör att det blir enklare och tydligare för statliga myndigheter, kommuner och regioner att prioritera sitt arbete, och regeringen bör därför anta nationella mål för cykling genom att utgå från de mål som VTI har föreslagit.

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, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljökvalitetsmålen 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 jämnt ställt, 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 miljökvalitetsmål och ett antal etappmål. Ett av de 16 miljökvalitetsmålen är God bebyggd miljö. Varje miljökvalitetsmål 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.

I budgetpropositionen för 2025 (prop. 2024/25:1 utg.omr. 20) bedömer regeringen att det är osäkert om etappmålet nås till mållåret 2025. Regeringen konstaterar att personbilen är det klart dominerade trafikslaget inom persontransporterna. Andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik var 2022 ca 21 procent av det totala inrikesresandet.

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. I rapporten föreslås som övergripande mål att cyklingen i hela Sverige ska öka så att tillgängligheten förbättras, folkhälsan stärks och klimat- och miljöpåverkan minskar. Vidare föreslås två etappmål: att 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 samt att cykelresornas andel av det totala persontransportarbetet i Sverige ska öka till 3 procent till 2035 utan att gång- eller kollektivtrafiken minskar. Dessutom föreslås två delmål: att 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 samt att 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. Vidare lämnas förslag till sju indikatorer med tillhörande mått som kan kopplas till de föreslagna målen och som kan följas upp. 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 slutbetänkandet 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 cyklingens 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.

Den 3 april 2024 undertecknades cykelförklaringen av Europaparlamentet, ministerrådet och kommissionen (C/2024/2377).

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om mål för cykling behandlades senast i utskottets betänkande 2023/24:TU12 Cykelfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet konstaterade 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 framhöll att det redan finns flera mål inom bl.a. transportområdet och påminde om att en av preciseringarna av funktionsmålet och ett etappmål i miljömålssystemet handlar om cykeltrafik. Utskottet konstaterade att det inte fanns anledning att ta något initiativ i frågan.

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.

När det gäller motionsförslagen om att ta fram mål för ökad cykling vill utskottet påminna om att det inom transportområdet redan finns ett antal olika 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 även om att en av preciseringarna av transportpolitikens funktionsmål är att förutsättningarna för att välja gång-, cykel- och kollektivtrafik ska förbättras.

Vidare vill utskottet lyfta fram målen inom miljömålssystemet. Utskottet konstaterar att det finns 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.

Slutligen kan utskottet konstatera att det numera även finns en europeisk förklaring om cykling som anger ett antal olika principer med vidhängande åtaganden för att öka cyklingen, bl.a. att utveckla och stärka cykelpolitiken.

Mot denna bakgrund anser utskottet att det för närvarande inte finns anledning att ta något initiativ i frågan om mål för cykling och avstyrker därmed motionerna 2024/25:1871 (KD), 2024/25:2947 (C) yrkande 43, 2024/25:3063 (MP) yrkande 1, 2024/25:3126 (S) yrkandena 23 och 76 samt 2024/25:3236 (S) yrkandena 19 och 35.

Cykling, hållbarhet och folkhälsa

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om cykling, hållbarhet och folkhälsa. Utskottet betonar att cykling bl.a. främjar folkhälsan, ökar människors mobilitet och har liten miljö- och klimatpåverkan. Vidare konstaterar utskottet att fysiskt aktiva transporter dessvärre ligger på en alltför låg nivå och välkomnar därför att det pågår en rad olika statliga och kommunala insatser för att förbättra villkoren för cyklisterna. Utskottet konstaterar att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och finner inte anledning att för närvarande ta något initiativ i dessa frågor.

Jämför reservation 4 (S).

Motionerna

I kommittémotionerna 2024/25:3126 yrkande 22 och 2024/25:3236 yrkande 18 anför Gunilla Svantorp m.fl. (S) att ökad och säker cykling kan bidra till att minska resandets miljöpåverkan och trängsel i tätorter samt bidra till en bättre

folkhälsa. Motionärerna betonar att cykling är ett mycket miljö- och klimatsmart färdssätt som har stor potential att avlasta både kollektivtrafiken och vägarna och som dessutom har betydande hälsoeffekter.

Bakgrund

Cykling 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 hälso- klyftorna 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 cykelbokslutet (Trafikverket 2024:120) framgår att fysisk aktivitet bidrar till bättre fysiskt och psykiskt välbefinnande, förebygger ohälsa och kan lindra eller bota många fall av psykisk ohälsa, smärta i rörelseorganen samt välfärdssjukdomar såsom hjärt-kärlsjukdomar, demens och cancer. Även en liten ökning av fysisk aktivitet kan enligt bokslutet ge stora hälsovinster på både kort och lång sikt, både för individen och samhället i stort. Forskning visar att rörelse varje dag har större betydelse för hälsan och välbefinnandet än man tidigare har trott, och Folkhälsomyndigheten anser därför att gå eller cykla är en av de viktigaste formerna av fysisk aktivitet. Även Världshälsoorganisationen (WHO) framhåller aktiva transporter som en effektiv åtgärd för att öka den fysiska aktiviteten och få en bättre folkhälsa. De framhåller också samhälls- ekonomiska vinster med ökade aktiva transporter. Om cykel och gång ersätter motordrivna transportsätt uppnås också positiva hälsoeffekter genom bl.a. minskat buller och bättre luftkvalitet. Minskad andel motordriven trafik skapar också en tryggare och säkrare trafikmiljö. Av cykelbokslutet framgår att det finns olika metoder för att beräkna hälsoeffekter av cykling och gång. Resultaten kan användas som underlag vid prioriteringar av åtgärder i stads- och trafikplaneringen, men också som ett sätt att följa upp utvecklingen av aktiva resor.

I den europeiska förklaringen om cykel betonas bl.a. att cykling bidrar till människors fysiska och psykiska hälsa och välbefinnande. Det är en måttlig fysisk aktivitet som minskar hälsorisker och förtida dödsfall i samband med stillasittande livsstilar.

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 risken för hjärt-kärlsjukdomar med ca 20 procent genom att cykla 5 kilometer om dagen. Dessutom ökar kroppens förbränning.

I en rapport från VTI, 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 färd sättet 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.

Vidare kan bl.a. det skolbaserade forskningsprojektet Aktiva skoltransporter nämnas. Det är ett projekt som ska främja barns hälsosamma och aktiva skoltransporter med fokus på att barnen går eller cyklar till och från skolan. Projektet har utvecklat ett medskapande skolprojekt som genomförs av pedagoger och vävs in i skolämnen och skoldagen. Projektet har sedan 2016 drivits och utformats av forskare vid Luleå tekniska universitet. Det har gjorts i nära samarbete med skolor och pedagoger i Luleå och Norrbotten, som dels har genomfört projektet i skolan, dels har bidragit till att utveckla det vidare.

Cykling, hållbarhet och trängsel

I den europeiska förklaringen om cykling framhålls att cykling är ett av de mest hållbara, hälsosamma och effektiva transportsätten, med stor potential att stödja utfasningen av fossila bränslen i stadstransporter och bidra till att uppnå det EU-omfattande målet att minska nettoutsläppen av växthusgaser med minst 55 procent fram till 2030 jämfört med 1990 och klimatneutralitet fram till 2050 i enlighet med den europeiska klimatlagen (Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 av den 30 juni 2021 om inrättande av en

ram för att uppnå klimatneutralitet och om ändring av förordningarna (EG) nr 401/2009 och (EU) 2018/1999). Att ytterligare utveckla cyklingen är enligt förklaringen viktigt för europeiska städer som en del av klimatmålen.

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.

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. 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 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.

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.

Pågående arbete

I budgetpropositionen för 2025 (prop. 2024/25:1 utg.omr. 22) anför regeringen att fysiskt aktiva transporter, dvs. resande som görs t.ex. till fots eller med cykel, utgör en viktig del av människors totala fysiska aktivitet och bidrar till en god hälsa i befolkningen. Andelen som använder fysiskt aktiva transporter fortsätter enligt regeringen att ligga på en låg nivå. Endast en liten andel barn och unga uppfyller den rekommenderade aktivitetsnivån på 60 minuter per dag via transporterna, 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 3 procent 2022. Andelen vuxna (18–84 år) som använde aktiva transportsätt mer än 30 minuter per dag var knappt 12 procent 2022. Det är enligt regeringen en stor utmaning att hitta en tillförlitlig metod för årliga jämförelser av aktiva transporter. Både Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) och Trafikanalys har arbetat med metodutveckling och genomfört pilotstudier med varierande resultat.

Under utgiftsområde 9 Hälsovård, sjukvård och social omsorg betonar regeringen att fysisk aktivitet bidrar positivt till den enskilda personens fysiska och psykiska hälsa och till förbättrad hälsa i befolkningen i stort, vilket leder till samhällsekonomiska vinster, såsom lägre kostnader för hälso- och sjukvården. Även den psykiska hälsan påverkas positivt av fysisk aktivitet. Under 2025 avser regeringen att fortsätta arbeta med insatser för att främja och utveckla möjligheterna till ökad fysisk aktivitet och rörelse i vardagen. Det behöver vara lätt för personer att få in rörelse i sin vardag eftersom det är en viktig komponent för att uppnå och bibehålla en god hälsa. För att stimulera detta behövs det insatser som t.ex. ökar kunskapen om vikten av fysisk aktivitet och insatser som skapar bättre förutsättningar för en mer fysiskt aktiv vardag. Det kan t.ex. handla om insatser som främjar aktiva transporter, dvs. vardagstransport genom gång eller cykel. Regeringen ser därför behov av fortsatt och intensifierat tvärsektorielt arbete – på statlig nivå samt på regional och lokal nivå. För att aktörer från samhällets alla delar ska kraftsamla och strategiskt arbeta tillsammans för bättre hälsa och ökad fysisk aktivitet behövs en samlade aktör som har en kunskapsförmedlande och samordnade roll i arbetet. Regeringen avsätter därför 2 miljoner kronor årligen fr.o.m. 2025 för att stärka Folkhälsomyndighetens strategiska arbete för att främja fysisk

aktivitet i befolkningen genom att ett nationellt kompetenscentrum för fysisk aktivitet inrättas. I budgetpropositionen för 2025 avsätter regeringen totalt 19 miljoner kronor som stöd till organisationer som verkar för ökad fysisk rörelse och friluftsliv samt ovannämnda nationella kompetenscentrum för fysisk aktivitet.

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. 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. Utifrån kommitténs förslag gav regeringen i december 2023 två uppdrag som ska bidra till mer och uppdaterad kunskap inom området fysisk aktivitet och som kan leda till bättre förutsättningar för ett större fysiskt och psykiskt välbefinnande i befolkningen. Uppdragen lämnades i regleringsbrevet till Statens beredning för medicinsk och social utvärdering (SBU) och Folkhälsomyndigheten. Socialminister Jakob Forssmed (KD) har i en kommentar framfört att brist på fysisk aktivitet är en starkt bidragande orsak till många hälsoproblem. SBU har fått i uppdrag att göra en översyn av området metoder för att främja hälsa med särskilt fokus på fysisk aktivitet och identifiera behovet av nya eller uppdaterade kunskapsunderlag. Folkhälsomyndigheten har fått i uppdrag att sammanställa beräkningar av samhälls-ekonomiska kostnader för bristande fysisk aktivitet samt potentiella besparingar och vinster av ökad fysisk aktivitet och minskat stillasittande. Båda uppdragen ska senast den 15 februari 2025 redovisas till Socialdepartementet.

Av det senaste nationella cykelbokslutet (Trafikverket 2024:120) framgår att inom ramen för olika regeringsuppdrag arbetar Trafikverket och Folkhälsomyndigheten tillsammans med andra myndigheter och aktörer, dels för att säkra rätt bakgrundsdata om cykling, dels för att om möjligt beräkna hälsoeffekterna av aktiva resor såsom cykling. Ambitionen är att i nästa bokslut kunna redovisa ett kvantitativt mått för de positiva hälsoeffekterna av cykling.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om cykling, hållbarhet och folkhälsa behandlades senast i utskottets betänkande 2023/24:TU12 Cykelfrågor. Utskottet föreslog att

riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet betonade att cykling och gångtrafik har många positiva effekter, inte minst för folkhälsan, mobiliteten, miljön och klimatet. Utskottet hänvisade till att det pågår en rad olika statliga och kommunala insatser för att förbättra villkoren för cyklister och gångtrafikanter. Utskottet konstaterade att de frågor som togs upp i motionerna därmed var väl uppmärksammade och att det inte fanns skäl att ta något initiativ i dessa frågor.

I budgetpropositionens resultatredovisning redovisar regeringen årligen resultatet av statliga insatser. I betänkande 2024/25:TU1 Utgiftsområde 22 Kommunikationer konstaterar utskottet att indikatorn för andelen personer som använder fysiskt aktiva transporter, som att gå eller cykla, är borttagen även i årets redovisning. Utskottet uppmärksammar att regeringen har framfört att det är svårt med en tillförlitlig metod för att kunna göra årliga jämförelser av aktiva transporter. Utskottet har dock i flera sammanhang framhållit betydelsen av fysiskt aktiva transporter såsom cykling, och utskottet understryker betydelsen av att regeringen fortsätter arbetet med att hitta en tillförlitlig metod för årliga jämförelser av personer som använder fysiskt aktiva transporter.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis, liksom tidigare år, betona att aktiva transporter såsom cykling främjar folkhälsan. Cykling är enligt utskottets bedömning utmärkt vardagsmotion för både barn och vuxna. Utskottet framhåller att fysisk aktivitet påverkar hälsan positivt och bidrar till ett ökat välbefinnande, och cykling är ett bra sätt att främja sådan vardaglig aktivitet. Utskottet vill dessutom framhålla att aktiva transporter på ett positivt sätt ökar människors mobilitet. Utskottet vill även lyfta fram att cykling har många positiva miljö- och climateffekter: aktiva transporter är en form av resande som har liten miljö- och klimatpåverkan, och 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 kan dessvärre samtidigt konstatera att fysiskt aktiva transporter ligger på en alltför låg nivå i dag. Mot den bakgrunden välkomnar utskottet att det pågår en rad olika statliga och kommunala insatser för att förbättra villkoren för cyklister. Utskottet vill i sammanhanget även påminna om att arbetet med att ta fram en ny plan för Sveriges transportinfrastruktur pågår. 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 är väl uppmärksammade och finner inte anledning att för närvarande ta något initiativ i dessa frågor. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2024/25:3126 (S) yrkande 22 och 2024/25:3236 (S) yrkande 18.

Infrastruktur för cykling

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om infrastruktur för cykling. Utskottet framhåller att den nationella transportinfrastrukturplanen för 2022–2033 innehåller olika satsningar på infrastrukturen för cykling och välkomnar de satsningar som görs på cykelinfrastrukturen på olika håll i landet. Utskottet välkomnar också det pågående arbetet med att ta fram en ny nationell plan för 2026–2037 och ser med stor tillförsikt fram emot att ta del av resultatet. Utskottet utgår från att planeringen görs så enkelt, effektivt och snabbt som möjligt och understryker att planeringen bl.a. ska säkerställa en god resurshushållning och att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling. Utskottet konstaterar att frågan om friliggande cykelvägar och cykelvägar längs järnvägar har utretts och framhåller särskilt betydelsen av snabba cykelstråk och ett sammanhängande och välskyttat cykelvägnät med en så enhetlig standard som möjligt. Utskottet framhåller likaså att det är viktigt att beakta de oskyddade trafikanternas förutsättningar och behov både när nya vägar byggs och när gamla vägar byggs om. 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 5 (S), 6 (SD), 7 (C) och 8 (MP).

Motionerna

I partimotion 2024/25:2954 yrkande 25 anför Muharrem Demirok m.fl. (C) att cykeltrafikens roll i transportplaneringen bör uppvärderas genom att cykel klassificeras som ett nationellt transportslag. Motionärerna framhåller att Trafikverket i större utsträckning bör planera för nationella cykelvägar och cykelleder.

Vidare anför Muharrem Demirok m.fl. (C) i partimotion 2024/25:2955 yrkande 33 att väglagen bör ändras så att friliggande cykelvägar kan byggas utan samband med en anslutande bilväg. Motionärerna betonar att med moderna elcyklar är cykeln numera ett tydligare alternativ också på längre sträckor och att tillgången till cykelvägar behöver öka på landsbygden.

I kommittémotion 2024/25:3126 yrkande 75 i denna del och i kommittémotion 2024/25:3236 yrkande 34 i denna del uppmärksammar Gunilla Svantorp m.fl. (S) vikten av välplanerade och säkra cykelvägar. Motionärerna betonar att såväl säkerheten som kapaciteten behöver förbättras för att cyklingen ska kunna öka och utvecklas, och framför allt i storstadsregionerna är det viktigt att den kommunala planeringen utgår från ett

regionalt perspektiv för att underlätta cykelpendling mellan närliggande kommuner.

I kommittémotion 2024/25:1428 anför Thomas Morell m.fl. (SD) att det bör skapas säkra ytor för mopeder och cyklisterna där det är viktigt att separera olika trafikantgrupper i så stor utsträckning som möjligt (yrkande 1). Motionärerna anser att alla nya vägprojekt bör innehålla separata körfält för cyklisterna och bilister där så är möjligt och där man bedömer att de trafikeras av ett rimligt antal cyklande. Vidare menar motionärerna att cykelstråk och snabbcykelvägar bör prioriteras i utbyggnaden av cykelinfrastrukturen (yrkande 2). Cykelbanor måste enligt motionärerna ha en tydlig roll i planeringen och vara väl genomtänkta med få korsningar, bra belysning och vara dragna i gena stråk. Motionärerna anser även att väglagen bör ses över i syfte att möjliggöra friliggande cykelvägar (yrkande 3). De konstaterar att väglagen innebär allvarliga begränsningar när det gäller att anlägga nya cykelbanor och framhåller att det behövs en översyn och modernisering av lagstiftningen.

I kommittémotion 2024/25:2947 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att det bör byggas fler lokala och regionala cykelbanor för att öka framkomligheten med cykel (yrkande 44). Motionärerna menar att man bl.a. kan bygga s.k. cykelmotorvägar samt minska barriäreffekter från korsande spår och vägar. Motionärerna menar vidare att man bör snabba på arbetet för att skapa ett sammanhängande cykelvägnät i våra största städer (yrkande 46). Dessutom anför motionärerna att man bör göra en inventering av de arbetsvägar som löper parallellt med vägar och järnvägar och som skulle kunna klassas och utnyttjas som cykelvägar (yrkande 47).

I kommittémotion 2024/25:1772 yrkande 10 uppmärksammar Linus Lakso m.fl. (MP) behovet av att öka de statliga investeringarna och förbättra förutsättningarna för att fler ska kunna använda cykel som transportmedel. Motionärerna understryker att cykling och gång behöver bli säkrare och att kommunerna bör få större rådighet över åtgärder som leder till ett transportsnålt samhälle och att fler väljer gång, cykel och kollektivtrafik.

Även i kommittémotion 2024/25:2613 yrkande 94 uppmärksammar Elin Söderberg m.fl. (MP) behovet av att öka statliga investeringar och förbättra förutsättningarna för att fler ska kunna använda cykel som transportmedel. Motionärerna lyfter fram behovet av investeringar i cykelinfrastruktur, att regeringen tar fram en nationell cykelplan med förslag på ett nationellt cykelvägnät, följer upp den nationella cykelstrategin med konkreta åtgärder för att fler ska kunna cykla och att det byggs fler och bättre cykelvägar i såväl städer som i glesbygden och på landsbygden.

I kommittémotion 2024/25:3063 anför Linus Lakso m.fl. (MP) att gång- och cykelmöjligheter ska vara standard på och i anslutning till det nationella och regionala vägnätet (yrkande 2). Motionärerna betonar att gående och cyklisterna ska ha möjlighet att färdas på samma villkor som motorfordons-trafiken. Vidare anför motionärerna att gång- och cykelmöjligheterna inte får försämrats vid trafiksäkerhetshöjande åtgärder eller upprustning av befintligt

nationellt och regionalt vägnät (yrkande 5). Trafikverket måste ta hänsyn till de oskyddade trafikanterna vid trafiksäkerhetshöjande åtgärder såsom två-plus-ett-vägar och sidolinjer som är upphuggna i ett sicksackmönster. Motionärerna anför dessutom att väglagen bör ändras för att säkerställa likvärdig markåtkomst för cykelvägar så som gäller för vägar för motorfordonstrafik (yrkande 6). Motionärerna påminner om att ett problem som står i vägen för en förbättrad cykelinfrastruktur är att väglagen styr så att cykelvägar på landsbygden och utanför tätorterna i princip alltid måste läggas intill en allmän väg för motortrafik, och de konstaterar att frågan har utretts flera gånger. Slutligen anför motionärerna att det bör införas en servicenära cykelinfrastruktur på landsbygden (yrkande 7). De menar att en trygg och säker cykelinfrastruktur bör skapas i anslutning till skolor, affärer eller platser där annan samhällsservice är lokaliserad.

I motion 2024/25:737 anför Magnus Manhammar (S) att man i infrastrukturplaneringen bör se över förutsättningarna för att en större andel av alla bilvägar i Sverige på sikt ska ha cykelbanor. Motionären menar att man bör planera för cykelbanor utmed alla större vägbyggen från början och bygga till cykelbanor på de vägar där sådana saknas, och målet kan förslagsvis vara att 10 procent av alla vägar i Sverige ska ha cykelbanor 2028, 30 procent 2035 och 40 procent 2040.

I motion 2024/25:990 yrkande 1 anför Rickard Nordin (C) att man måste ta hänsyn till samtliga trafikslag vid vägbyggnationer. Motionären konstaterar att mötesfria vägar med räfflor i vägbanan är en viktig åtgärd för att minska antalet bilolyckor men att det också ofta innebär att bl.a. cyklisterna trängs undan och inte vågar köra längs med sådana vägar längre.

I motion 2024/25:1879 uppmärksammar Lili André (KD) behovet av att effektivisera och förenkla planeringsbehoven för gång- och cykelvägar (yrkande 1). Motionären menar att dagens system för att planera och bygga infrastruktur, oavsett om det handlar om t.ex. cykelvägar eller järnvägar, kräver samma omfattande utredningar och upphandlingsunderlag, och detta leder till att enkla åtgärder som att bygga eller underhålla cykelvägar blir oproportionerligt krångliga och dyra. Motionären tar upp frågan om att anpassa upphandlingsunderlaget för dessa infrastruktursatsningar (yrkande 2). Dagens system innebär att få aktörer kan svara på upphandlingar, vilket försvårar konkurrensen och driver upp kostnaderna.

I motion 2024/25:1881 anför Mathias Bengtsson (KD) att regeringen bör låta utreda hur det kan bli enklare för kommuner och regioner att bygga cykelvägar. Motionären uppmärksammar att dagens krav på att alla cykelvägar som staten medfinansierar måste byggas vid befintliga vägar och enligt Trafikverkets standard orsakar problem på landsbygden.

I motion 2024/25:621 anför Emma Berginger (MP) att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att initiera ett arbete för att göra en nationell cykelled runt Vättern. Motionären betonar vikten av att en sådan led uppfyller de kriterier som Trafikverket har satt upp för cykelleder.

I motion 2024/25:205 framhåller Lina Nordquist (L) vikten av att i samband med infrastruktursatsningar överväga nya cykelvägar utmed järnvägar. Motionären framhåller att cykelleder längs järnvägar har olika fördelar jämfört med cykelvägar utmed bilvägar, bl.a. att de kan byggas raka och plana, följa reseströmmar och samtidigt under långa sträckor slippa korsande biltrafik.

Bakgrund

Den europeiska förklaringen om cykling

I den europeiska förklaringen om cykling (C/2024/2377) 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. För att uppnå sin fulla potential måste cyklingen enligt förklaringen tas upp på lämpligt sätt i politiken för rörlighet i städer på alla nivåer av styrning och finansiering, transportplanering, medvetandehöjande åtgärder, fördelning av utrymme, säkerhetsbestämmelser och lämplig infrastruktur, inbegripet ett särskilt fokus på personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet. Mer och bättre säker cykelinfrastruktur i hela EU är enligt förklaringen avgörande för att locka fler människor till cykling, i och mellan stads- och landsbygdsområden. En bättre cykelinfrastruktur kommer också att gynna andra sätt, såsom mikromobilitetslösningar.

I förklaringens tredje kapitel, Skapa mer och bättre cykelinfrastruktur, anges att det är nödvändigt att förbättra cykelinfrastrukturens kvalitet, kvantitet, kontinuitet och attraktionskraft för att främja en ökad användning av cykling. I förklaringen ingår följande åtaganden:

- avsevärt öka säker och sammanhängande cykelinfrastruktur i hela Europa
- utveckla och använda EU:s vägledning om standarder för kvalitetskrav för oskyddade trafikanter, inklusive cyklister, i enlighet med direktiv (EU) 2019/1936 om förvaltning av vägars säkerhet
- höja säkerhetsnivåerna genom att ge cyklister och andra oskyddade trafikanter tillräckligt utrymme, särskilt genom att när så är lämpligt fysiskt separera cykelbanor från motoriserad trafik, eller genom att säkerställa säkra hastigheter i blandad trafik
- arbeta för att skapa ett sammanhängande cykelnätverk i städer och förbättra förbindelserna mellan förorts- och landsbygdsområden och stadskärnan, inklusive cykelmotorvägar
- säkerställa att det finns trygga och säkra cykelparkeringsplatser i stads- och landsbygdsområden, inbegripet vid järnvägs- och busstationer och mobilitetsknutpunkter
- främja utplaceringen av laddstationer för e-cyklar i stadsplanering och på cykelparkeringsplatser.

Cykling och trafikslagen

I Sverige brukar trafikslagen delas in i vägtrafik, spårbunden trafik (bantrafik), luftfart och sjöfart, och ibland särskiljs inre vattenvägar som ett eget trafikslag. En cykel – liksom t.ex. en bil – betraktas som ett fordon inom trafikslaget vägtrafik.

Ett annat begrepp som brukar användas är transportslag, som delas in i persontransporter och godstransporter.

Planeringsprocessen för cykelinfrastruktur

Trafikverket ansvarar för planeringen av det statliga vägnätet, och där ingår infrastrukturen 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 den statliga cykelinfrastrukturen längs det nationella stamvägnätet finansieras genom den nationella planen för transportinfrastruktur, och åtgärder i cykelinfrastrukturen längs det statliga regionala vägnätet som inte är en del av det nationella stamvägnätet finansieras genom länsplanerna för respektive län. Länsplanerna kan även medfinansiera kommunal cykelinfrastruktur. Trafikverket tar fram underlag för regionernas planering och svarar för byggande, drift och underhåll av statliga regionala vägar.

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, Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28), redovisade regeringen förslag till inriktning på satsningar på transportinfrastrukturen och ekonomiska ramar för perioden 2026–2037. Riksdagen fattade i december 2024 beslut i enlighet med regeringens förslag (bet. 2024/25:TU5, rskr. 2024/25:102). När riksdagen har fattat sitt beslut med anledning av en infrastrukturproposition följer det andra steget, åtgärdsplaneringen, då Trafikverket och planeringsorganen på regional nivå upprättar förslag till nya åtgärdsplaner. Trafikverket lämnar sitt förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen, och efter remittering av Trafikverkets planförslag fastställer regeringen därefter den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastruktur för perioden 2026–2037.

Den nuvarande nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastruktur för perioden 2022–2033 fastställdes av den dåvarande regeringen i juni 2022. Den nuvarande planen innebar 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 har där fått 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.

När det gäller den långsiktiga infrastrukturplaneringen för planperioden 2026–2037 tog Trafikverket fram ett inriktningsunderlag som redovisades i januari 2024 (rapport 2024:003). 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 väghållarna ska precisera sina krav på utformning och underhåll av gång- och cykelvägar. Kravet på att väghållarna ska precisera sina ska-krav på utformning av gång- och cykelvägar bör endast gälla ny- och ombyggnad, inte befintlig infrastruktur. Däremot bör krav ställas på att väghållarna 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 för 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 till 2030.

Trafikverket konstaterade i sitt förra inriktningsunderlag 2020 (rapport 2020:186) att flera regioner (länsplaneupprättare) i sina underlag till Trafikverket efterfrågar en förenklad och mer effektiv planprocess för mindre åtgärder, och de beskrev t.ex. att planprocessen i vissa fall kostar mer än själva byggandet. Det efterfrågades en utredning från Trafikverket av mer kostnadseffektiva åtgärder inom framför allt gång- och cykeltrafik. I underlaget konstaterades att ett antal regioner efterfrågade ett förenklat regelverk för att bygga statliga cykelvägar. Att förenkla planeringsprocessen för mindre åtgärder samt att modernisera väglagen för att underlätta byggandet av cykelvägar var ytterligare exempel på förslag från regionerna. Bland annat föreslogs ett förtydligande i Trafikverkets planeringsdirektiv samt i väglagen av att begreppet allmän samfärdsel ska innefatta cykelvägar. Dessutom

föreslogs att begreppet funktionellt samband omdefinieras i väglagen så att cyklisternas behov prioriteras före kravet på närhet till statlig väg. I inriktningsunderlaget framförde Trafikverket att man delade 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 uppgavs 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 uppgavs även det falla inom Trafikverkets mandat.

Trafikverket konstaterar även i sitt inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037 (rapport 2024:003) att många regioner särskilt önskar 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.

Finansiering av cykelinfrastruktur

Av det nationella cykelbokslutet (Trafikverket 2024:120) framgår att under åren 2015–2023 investerades ca 5,4 miljarder kronor i cykelfrämjande åtgärder längs det statliga vägnätet samt som statlig medfinansiering till det kommunala vägnätet. Cykelåtgärder på det statliga vägnätet kan ingå antingen i den nationella planen för transportinfrastruktur eller i de regionala planerna för transportinfrastruktur. I cykelbokslutet bedöms utvecklingen av investeringar i cykelfrämjande åtgärder vara positiv jämfört med tidigare år, för både den nationella planen och de regionala planerna. Investeringar i cykelfrämjande åtgärder kan vara t.ex. cykelbanor och planskilda cykelpassager samt utbetalning av statlig medfinansiering till cykelåtgärder på det kommunala vägnätet. Cykelåtgärder kan också ingå i andra vägprojekt inom den nationella planen och regionala planer utan att vara utpekade som cykelprojekt.

I cykelbokslutet konstateras att offentliga åtgärder i form av ekonomiska styrmedel, exempelvis investeringar i cykelvägnätet, påverkar förutsättningarna att cykla. Under 2023 har investeringarna ökat, och det är en positiv utveckling för cyklingen, men de senaste årens inflation har enligt bokslutet påverkat kostnaderna med en negativ effekt på investeringarna. Storleken på den negativa effekten är inte klarlagd, och det är därför oklart om de ökade investeringarna enbart har inneburit en jämförbar nivå mot tidigare år eller om investeringarna också har lett till mer cykelvägnät än tidigare. Vidare konstateras att det många gånger är svårt att särskilja åtgärder för cykel

eftersom de ofta är inbakade i infrastruktursatsningar i stort. Kostnaderna för infrastruktur skiljer sig också åt över landet.

De kommunala investeringarna i ny cykelinfrastruktur ökade 2022 jämfört med 2021. Ökningen gäller alla kommuner, oavsett storlek. I genomsnitt har kommunerna investerat 252 kronor per invånare i ny cykelinfrastruktur. De totala driftskostnaderna för kommunala cykelvägar har ökat sedan 2020 för att 2023 ligga på i genomsnitt 71,8 kronor per meter. Andelen invånare som i Statistiska centralbyråns (SCB) medborgarundersökningar har svarat att utbudet av gång- och cykelvägar i kommunen är mycket bra eller ganska bra var 75 procent 2023. Nationellt anser merparterna av cyklister att det finns en god tillgång till cykelvägar, vilket också stämmer in på stora och mellanstora kommuner. Cykelbokslutet visar att ju större kommunerna är, desto nöjdare är cyklisterna med utbudet av cykelvägar.

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 en ökad andel persontransporter med bl.a. cykeltrafik. Trafikverket ska enligt den nuvarande nationella planen fördela upp till 6 miljarder kronor under perioden 2022–2027. Enligt det nationella cykelbokslutet från 2024 har Trafikverket under 2022 och 2023 genom stadsmiljöavtalen beviljat drygt 700 miljoner kronor i stöd till 89 rena cykelåtgärder i kommuner och regioner, och det finns ytterligare åtgärder som innehåller cykelinsatser. I åtgärderna och motprestationerna ingår sammanlagt nästan 65 kilometer nya eller förbättrade gång- och cykelvägar.

I budgetpropositionen för 2025 (prop. 2024/25:1 utg.omr. 22) konstaterar regeringen att arbetet med att främja ökad och säker cykling görs bl.a. genom statlig medfinansiering till regioner och kommuner i form av stadsmiljöavtalen. Regeringen anger att inom stadsmiljöavtalen har 26 ansökningar och stöd på drygt 994 miljoner kronor beviljats under 2023. Regeringen har aviserat att stadsmiljöavtalen ska fasas ut genom att inga nya ansökningar beviljas. Trafikverket konstaterar på sin webbplats att det innebär att det inte blir några fler stadsmiljöavtalsutlysningar i nuläget. De avtal som redan är tecknade kommer att fortlöpa enligt plan.

Statens, regionernas och kommunernas arbete med cykelinfrastruktur

De olika aktörerna

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.

Byggande av nya cykelvägar

I det senaste nationella cykelbokslutet (Trafikverket 2024:120) anføres att cykelinfrastrukturen är viktig för att det ska kännas tryggt och vara säkert att välja cykeln, i synnerhet för barn. I bokslutet lyfts fram att aspekter som framkomlighet, avstånd och komfort också spelar roll för valet att ta cykeln. Den fysiska utformningen kan innefatta cykelfält, separerade cykelvägar, cykelparkering, cykelservicestationer, cykelöverfarter, planskilda korsningar, lägre kantstenar, vägvisning m.m. Det pekas på att även gator med låga hastigheter eller låga flöden av motortrafik är positiva för cyklisten och en viktig del av den användbara cykelinfrastrukturen.

Under 2023 byggdes enligt budgetpropositionen för 2025 (prop. 2024/25:1 utg. omr. 22) 48 kilometer ny statlig cykelväg. Av tidigare budgetpropositioner framgår att det under 2021 byggdes 34 kilometer ny statlig cykelväg, och under 2022 byggdes 24 kilometer ny statlig cykelväg.

Skötsel och underhåll av cykelvägar

De flesta cykelvägar finns i tätorter och sköts av kommunerna. Trafikverket sköter vissa cykelvägar längs de statliga vägarna, och snöröjer, sandar, sopar och röjer sly beroende på säsong. I det senaste nationella cykelbokslutet betonas att hur infrastrukturen sköts har betydelse för valet mellan att cykla eller inte. Ett jämnt underlag att cykla på uppges förbättra förutsättningarna att välja cykeln och ha stor betydelse för trafiksäkerheten. Nationella cykelrådet

anför att det därför är viktigt med en god skötsel av infrastrukturen i form av exempelvis barmarksrenhållning och vinterväghållning.

När det gäller driftskostnaderna för enbart vinterväghållning av kommunala cykelvägar har det skett en kostnadsökning de senaste tre åren. År 2023 låg kostnaden på 36,9 kronor per meter. Andelen invånare som i SCB:s medborgarundersökningar har svarat att skötsel och snöröjning av gång- och cykelvägar i kommunen är mycket bra eller ganska bra var 69 procent för skötsel och 62 procent för snöröjning 2023.

Närmare om cykelbanor

Transportstyrelsen har tagit fram föreskrifter som anger att gator och torg ska utformas utifrån gåendes och cyklandes behov och att cykelbanor ska utformas och gestaltas så att de upplevs så trygga att de faktiskt används. Det gäller även vägar där man kan förvänta sig gång- eller cykeltrafik.

Trafikverket uppger att 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. För att bygga en separat cykelbana längs med en landsväg krävs det enligt Trafikverket 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 t.ex. 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.

Av det senaste nationella cykelbokslutet från 2024 framgår att på nationell nivå anser närmare 44 procent av cyklisterna att det finns en god tillgång till cykelvägar. Andelen för stora kommuner är närmare 54 procent, medan andelen cyklister som anser att det finns en god tillgång till cykelvägar i små kommuner är drygt 32 procent. Statistik från SCB:s medborgarundersökning visar att 75 procent av invånarna 2023 uppfattade att utbudet av gång- och cykelvägar i den egna kommunen var mycket bra eller ganska bra.

I en litteraturstudie om landsbygdscyklning från 2022 (VTI rapport 1124A) ställs forskningsresultat och kunskapsluckor samman och diskuteras när det gäller olika faktorer, bl.a. tillgänglighet, framkomlighet, säkerhet, komfort, attraktivitet och hur cyklning på landsbygden upplevs såväl av cyklisterna själva som av andra trafikanter. Av rapporten framgår att det finns en potential för cyklning 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 för att skapa en klimatsmart transportinfrastruktur i staden krävs det att gång- och cykeltrafiken prioriteras. En

säker, trygg och estetiskt tilltalande utemiljö är enligt Boverket förutsättningar för en hög andel gång- och cykeltrafik. 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.

Närmare om cykling längs mötesseparerade vägar

Mötesseparering av vägar innebär att en mittbarriär som skärmar av mötande biltrafik 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 räckten 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.

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 årsdygns- trafik över 4 000 fordon. 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 Trafikverkets rapport anförts 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.

Närmare om arbetet med cykelstråk

Cykelstråk som förbinder städer, större tätorter eller olika stadsdelar kallas enligt Trafikverket allt från cykelmotorväg till supercykelväg, cykelstrada och cykelexpressrutt. Trafikverket och Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) väljer att som paraplybegrepp kalla dessa cykelstråk för snabba cykelstråk. De snabba cykelstråken – där cyklister ska kunna ta sig fram snabbt, smidigt och bekvämt året runt – uppges vara särskilt viktiga på längre sträckor där restidsvinsterna kan vara stora, och de menar att det därför är angeläget att viktiga stråk för arbetspendling pekas ut och prioriteras i det fortsatta arbetet med regionala cykelplaner.

Trafikverket konstaterade i sin redovisning av ett uppdrag i regleringsbrevet för 2021 (TRV 2021/21964) att 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 är dock att uppvisa tillräcklig samhällsekonomisk lönsamhet för friliggande cykelvägar mellan tätorter och på landsbygden, vilket enligt Trafikverket är detsamma för både kommunerna och Trafikverket. Vidare redovisades 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 cyklning över kommungränser.

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 Uppsala pågår arbete med konceptet snabbcykelled, vilket innebär att snabbcykelleden är bred, har bra underlag och belysning och är tydligt separerad mellan cyklister och fotgängare. 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.

I Skåne pågår ett arbete med att förbättra möjligheterna att resa till och från de större städerna med cykel genom att skapa ett nätverk av s.k. 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 sker genom konceptet supercykelvägar som Region Skåne ansvarar för. Målet är att få fler att välja cykeln för sina vardagsresor och skapa ökad tillgänglighet och valfrihet för de som bor i städernas utkanter eller i samhällena runt omkring. Arbetet handlar i huvudsak om att förbättra redan befintlig infrastruktur så att den uppfyller kravet på supercykelvägar vad gäller tillgänglighet, framkomlighet, komfort samt trygghet och trafiksäkerhet. Som ett led i förbättringarna har två regionala stråk utvärderats när det gäller cykelflöden, hastigheter och typ av cyklar som används. Resultaten visar bl.a. att elcykeln har slagit igenom stort. I en enkätundersökning delade man upp cykelstråk i kortare sträckor, och det fanns tydliga skillnader i hur nöjda de tillfrågade cyklisterna var med olika delar. Det gällde såväl infrastrukturen som interaktionen med andra trafikant. Cyklisterna menade att det hade gjorts flera förbättringar på cykelstråken de senaste åren, men det framkom även en del kritik och ett antal brister på stråken uppmärksammades, t.ex. buskar och träd som växer in över cykelbanan, dålig belysning, ojämnheter i asfalten och dåligt utformade korsningar (VTI Transportforum, Linköping, den 17–18 januari 2024).

Utformningen av snabba cykelstråk följer inte någon nationell standard utan varierar mellan städer och regioner. Det saknas i dag ramverk, standarder och nationell samordning för utveckling av snabba cykelstråk 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.

Närmare om väglagen och anläggande av cykelvägar

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

Trafikverket betonade i en promemoria i januari 2017 (TRV 2014/54842) att det framgår av väglagen att en allmän väg ska vara till för allmän samfärdsel. Enligt Trafikverket har det med allmän samfärdsel 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 pekade 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 konstaterade att det 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 samfärdsel uppfyllt. Av Trafikverkets promemoria framgår vidare att vägrätt är en speciell form av nyttjanderätt som endast en allmän väghållare kan få, dvs. Trafikverket eller en kommun. Vägrätt innebär enligt väglagen att väghållaren har befogenhet att nyttja marken och att bestämma över dess användning under den tid vägrätten består. 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. Trafikverket konstaterade bl.a. att det tycks finnas ett behov av förändringar. I promemorian pekas på två olika möjligheter som man föreslår ska 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 samfärdsel. Därmed borde det räcka med att regeringen och riksdagen på något sätt uttrycker att man i dag kan tolka begreppet allmän samfärdsel annorlunda för att Trafikverket och kommunerna ska kunna frångå den tidigare uppfattningen.
- Alternativt skulle man i väglagen kunna förtydliga begreppet allmän samfärdsel, så att det framgår direkt av lagen att en allmän väg kan tillgodose endast cykel- och/eller gångtrafik.

Trafikverket uppmärksammade i november 2019 (rapport 2019:180) att det sedan 1970-talet pågår en diskussion om markåtkomst samt om hur cykelvägar utanför tätbebyggt (detaljplanlagt) område ska finansieras och byggas. I rapporten konstaterades att cykelvägar utan direkt koppling till bilväg inte betecknas som vägar enligt väglagens definition. Trafikverket konstaterade 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. Det pekades på att det finns en princip som bl.a. innebär att kommuner bekostar cykelvägar där de är väghållare men att det finns möjligheter för dem att söka statlig medfinansiering. När det gäller cykelvägar längs regionala vägnät 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 i de fall som det finns behov av en cykelväg. På landsbygden ska cykelvägar i första hand knytas till ett angränsande regionalt vägnät. Trafikverket konstaterade 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 samfärdslinje 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.

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. Trafikverket konstaterade att det finns en önskan att staten ska ta ett större helhetsansvar för cykelfrågan inklusive finansiering, men något sådant ansvar har inte lagts på Trafikverket. Väghållaransvaret för cykelvägar är delat mellan staten, kommunerna och enskilda väghållare. Trafikverket konstaterade att det framgår av väglagen att en allmän väg ska vara till för allmän samfärdslinje och att det finns möjlighet att bygga en cykelväg med stöd av väglagen 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.

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).

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

I utredningsbetänkandet Rätt för klimatet (SOU 2022:21) konstaterar Klimaträttsutredningen att man övervägde en ändring i väglagen för att möjliggöra att cykelvägar anläggs som allmän väg. 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.

Närmare om 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 noterade Trafikverket i sin utredning om allmänna cykelvägar från 2017 att det med dagens regelverk inte är möjligt att fastställa allmänna vägar avsedda enbart för cykeltrafik (TRV 2014/54842). 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 konstaterade att så inte är fallet med en cykelväg.

Trafikverket betonade vidare att för järnvägar förvärfvas 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. Servitutet får endast nyttjas för det ändamål som anges vid bildandet, dvs. vid beslut i lantmäteriförretningen. Om ett servitut är bildat för exempelvis en väg för Trafikverkets servicefordon kan inte Trafikverket i sin tur upplåta marken för cykeltrafik. Trafikverket menade att det strider mot ändamålet med servitutet men konstaterade 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. Trafikverkets slutsats var 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.

Cykelleder för rekreation och turism

Trafikverket uppger på sin webbplats att man tillsammans med andra aktörer arbetar för att förbättra förutsättningarna för rekreationscykling och cykelturism. Trafikverket framhåller att cykelleder för rekreation och turism har en positiv betydelse för lokal och regional utveckling.

Trafikverket finansierar utmärkningen av regionala och nationella turismcykelleder, även på vägar som inte är statliga. Kommuner, regioner och andra organisationer kan hos Trafikverket ansöka om att märka ut en nationell eller regional turismcykelled. Den s.k. ledhuvudmannen är den som ansöker om utmärkning och som ansvarar för att redovisa att kvalitetskriterierna uppfylls. För både nationella, regionala och lokala leder gäller att ledhuvudmannen kan vara en region, en kommun eller en annan juridisk person.

Trafikverket har tagit fram en rapport om cykelleder för rekreation och turism (rapport 2021:175). Av det senaste nationella cykelbokslutet framgår att det fanns tolv kvalitetssäkrade cykelleder för rekreation och turism i Sverige 2023. Den första kvalitetssäkrade leden var Kattegattleden som invigdes 2015. För att en led ska bli kvalitetssäkrad av Trafikverket ska den uppfylla ett antal kriterier. Det handlar om förankring, tillstånd, tillgänglighet, trafiksäkerhet, trafikmiljö, attraktivitet, kommunikation och kvalitetssäkring. Utöver de cykelleder för rekreation och turism som är kvalitetssäkrade av Trafikverket finns det en stor mängd äldre cykelleder med varierande standard. År 2023 hade de tolv cykellederna en total sträcka på ca 3 100 kilometer. En ny cykelled eller fler kilometer cykelleder betyder inte att det har tillkommit fler cykelvägar, utan cykellederna går på den befintliga infrastrukturen.

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. I januari 2024 redovisade Trafikverket inriktningsunderlaget, som samtidigt skickades ut på remiss. I oktober 2024 presenterade regeringen sitt förslag till inriktning på satsningar på transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 i proposition 2024/25:28. Propositionen innehåller förslag till ekonomiska ramar och vägledning för prioritering av åtgärder i den åtgärdsplanering som följer efter riksdagens beslut. Regeringen föreslog att den statliga planeringsramen för åtgärder i transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 ska uppgå till 1 171 miljarder kronor. I december 2024 beslutade riksdagen i enlighet med regeringens förslag (bet. 2024/25:TU5, rskr. 2024/25:102). Efter riksdagens beslut fortsätter arbetet med åtgärdsplaneringen, vilket innebär att de åtgärder som bör prioriteras in i den

nationella planen samt i länsplanerna identifieras. Utifrån föreslagen inriktning och riksdagens beslut om ekonomiska ramar avser regeringen att ge Trafikverket i uppdrag att ta fram förslag till en ny nationell plan och erbjuda länsplaneupprättarna möjlighet att ta fram länsplaner för den regionala transportinfrastrukturen. Regeringen planerar att fatta beslut om fastställelse av den nationella planen och de ekonomiska ramarna för länsplanerna under 2026.

Vidare kan nämnas att Riksrevisionen för närvarande genomför en granskning av statens insatser för cykeltrafiken. Riksrevisionen konstaterar i sin beskrivning av granskningen att forskning pekar på att det kan vara mycket samhällsekonomiskt effektivt att genomföra cykelinvesteringar. Riksrevisionen anger att riksdagen i flera sammanhang har uppmärksammat cyklingens positiva sidor och uttryckt en vilja att främja detta transportsätt tillsammans med gång- och kollektivtrafik. Riksrevisionen uppmärksammar att trafikutskottet har lyft fram att cykeln ska vara ett attraktivt transportsätt, att det är viktigt att cykelinfrastrukturen hänger samman både lokalt och regionalt och att den behöver utformas så att den blir trafiksäker och har god framkomlighet. Riksrevisionen uppger att det dock finns flera indikationer på att dessa ambitioner inte omsätts i tillräckligt verkningfulla åtgärder. Cyklingen har sannolikt minskat något de senaste åren, framför allt i glesare befolkade områden och bland barn. Vidare konstaterar Riksrevisionen att cyklister är kraftigt överrepresenterade när det gäller allvarliga olyckor jämfört med personbilar. Cykelinfrastrukturen har bl.a. kritiserats för att ofta sakna den systemlogik som karakteriserar vägnätet i stort, och nära hälften av olyckorna bland cyklister bedöms bero på vägarnas utformning och underhåll. Resultatet av granskningen kommer att presenteras i en rapport med planerad publicering i april 2025.

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 samfärdsl eller om en omtolkning kan göras utan att väglagen behöver ändras för att Trafikverket och kommunerna ska kunna frångå den tidigare uppfattningen. Utskottet menade att regeringen skyndsamt borde 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 man ofta upplever att framkomligheten i cykelprojekten 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 anförts 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 infrastruktur för cykling behandlades senast i utskottets betänkande 2023/24:TU12 Cykelfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet konstaterade att insatser för en ökad och säker cykling är väl beaktade i infrastrukturplaneringen på både nationell och regional nivå, och utskottet välkomnade de satsningar som görs på cykelinfrastrukturen på olika håll i landet. Utskottet välkomnade vidare att regeringen har inlett planeringsarbetet för perioden 2026–2037. Dessutom uppmärksammade utskottet 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. Utskottet konstaterade att de frågor som togs upp i motionerna var väl beaktade och att det inte fanns anledning att ta initiativ i dessa frågor.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att den europeiska förklaringen om cykling framhåller att mer och bättre cykelinfrastruktur är avgörande för att

locka fler personer att cykla, både på landsbygden och i städerna. Utskottet delar denna uppfattning och konstaterar att den nu gällande nationella transportinfrastrukturplanen för 2022–2033 innehåller olika satsningar på åtgärder i infrastrukturen för cykling. Vidare vill utskottet påminna om att arbetet med att ta fram en ny nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 nu pågår. Utifrån riksdagsbeslutet i december 2024 om regeringens infrastrukturproposition har åtgärdsplaneringen och arbetet med att ta fram en ny nationell plan och 21 länsplaner nu inletts. Utskottet konstaterar att Trafikverket har tagit fram ett inriktningsunderlag för den nya planperioden, och där uppmärksammas bl.a. gång- och cykelvägar och de problem som finns i infrastrukturen för bl.a. cykling. Utskottet välkomnar det pågående arbetet och ser med stor tillförsikt fram emot att ta del av resultatet av det planeringsarbete som nu pågår.

När det gäller motionsförslaget 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 på olika sätt, bl.a. både i den nationella infrastrukturplanen och i 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 det nuvarande planeringssystemet för cykelvägar kan utskottet konstatera att Trafikverket tar fram planeringsunderlag och standarder för att skapa förutsättningar för en jämn och hög kvalitet på cykelinfrastrukturen. Utskottet uppmärksammar i sammanhanget att många regioner har framfört önskemål om en smidigare och effektivare planprocess för bl.a. gång- och cykelinfrastrukturen. Utskottet utgår från att planeringen görs så enkelt, effektivt och snabbt som det är möjligt inom ramen för regelverket. Utskottet vill i sammanhanget understryka att planeringen bl.a. ska säkerställa en god resurshushållning och att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling.

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 länsplanerna. Utskottet framhåller att den 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 bör ha en positiv påverkan på det aktiva resandet.

När det gäller motionsförslagen om att regelverken behöver ändras för att göra det möjligt att bygga 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 en 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 att anpassa vägar 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.

När det slutligen gäller motionsförslaget om en nationell cykelled runt Vättern påminner utskottet om att detta är en fråga som i första hand hanteras av den ansvariga myndigheten. Utskottet kan konstatera att den ansvariga myndigheten tillsammans med andra aktörer arbetar med cykelleder för rekreation och turism. Utskottet delar Trafikverkets bedömning att sådana leder torde ha en positiv betydelse för lokal och regional utveckling och har i övrigt inga synpunkter på arbetet med nationella och regionala cykelleder.

Mot den bakgrunden konstaterar utskottet sammanfattningsvis 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 2024/25:205 (L), 2024/25:621 (MP), 2024/25:737 (S), 2024/25:990 (C) yrkande 1, 2024/25:1428 (SD) yrkandena 1–3, 2024/25:1772 (MP) yrkande 10, 2024/25:1879 (KD) yrkandena 1 och 2, 2024/25:1881 (KD), 2024/25:2613 (MP) yrkande 94, 2024/25:2947 (C) yrkandena 44, 46 och 47, 2024/25:2954 (C) yrkande 25, 2024/25:2955 (C) yrkande 33, 2024/25:3063 (MP) yrkandena 2 och 5–7, 2024/25:3126 (S) yrkande 75 i denna del och 2024/25:3236 (S) yrkande 34 i denna del.

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 pekar bl.a. på att cykelbanor ska märkas ut på ett sätt som är förenligt med regelverket. 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 2024/25:1428 yrkande 4 anför Thomas Morell m.fl. (SD) att färgsättningen av cykelbanor bör standardiseras. Motionärerna konstaterar att det i dag saknas en standardisering av färgval och framhåller att enhetliga markeringar av cykelbanor skulle förenkla och underlätta för både cyklister och fotgängare.

I kommittémotion 2024/25:3063 yrkande 9 anför Linus Lakso m.fl. (MP) att det bör skapas en enhetlig färgkodex för cykelbanor. Motionärerna konstaterar att det nu saknas en enhetlig färgkodning för cykelbanor i Sverige och att ett arbete bör inledas för att hitta ett lämpligt system och hållbara metoder för att färga cykelbanor.

I motion 2024/25:990 uppmärksammar Rickard Nordin (C) behovet av standardisering av nya cykelbanor (yrkande 3). Motionären konstaterar att det inte finns någon standardisering av cykelbanors utformning och menar att en enhetlig standard skulle kunna tas fram av Trafikverket och därmed underlätta arbetet med cykeltrafiken. Motionären tar även upp behovet av att standardisera färgsättningen av cykelbanor (yrkande 4). Han menar att tydligheten och trafiksäkerheten skulle öka genom en nationell standardisering av färgval.

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 cykelinfrastrukturen. 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, rapport 2022:020). 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 huvudmannskap 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. Ett exempel kan hämtas från Stockholm där man i Henriksdal i november 2023 asfalterade 250 meter cykelväg med röd asfalt för att få en tydligare avgränsning och därigenom uppmärksamma avgränsningen mellan gång- och cykelbana. Syftet var också att tydliggöra avgränsningen för bilister för att göra det enklare och tryggare att cykla.

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 cyklister prioritet i korsningar.

Frågan om vägmarkeringar 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 vägmarkeringar på vägens yta för cyklande där det behövs och att det är viktigt att dessa vägmarkeringar underhålls och hålls i sådant skick att de ger cyklister 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 vägmarkeringar används men också att det har pågått diskussioner bland väghållarna om vilken färg vägmarkeringarna 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 cyklister 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 betonas 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 utformning av cykelbanor behandlades senast i utskottets betänkande 2023/24:TU12 Cykelfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet betonade 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 konstaterade att de frågeställningar som togs upp i motionsyrkandena var väl beaktade och fann inte anledning att ta något initiativ i dessa frågor.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill liksom tidigare år 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. När det gäller frågan om färgsättning av cykelbanor påminner utskottet om att cykelfält kan markeras med en avvikande färg och att detta ofta görs 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 2024/25:990 (C) yrkandena 3 och 4, 2024/25:1428 (SD) yrkande 4 och 2024/25:3063 (MP) yrkande 9.

Bestämmelser för ökad säkerhet för cyklister

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om bestämmelser för ökad säkerhet för cyklister. Utskottet framhåller att det är viktigt att reglerna för cyklister är utformade så att de underlättar en ökad och säker cykling. Utskottet understryker att arbetet för nollvisionen är en central utmaning i arbetet, och utskottet avser att fortsätta följa utvecklingen när det gäller allvarligt skadade cyklister och användningen av cykelhjälm. Vidare uppmärksammar utskottet att bilisters avstånd till cyklister när de kör om är en viktig trafiksäkerhetsfråga och konstaterar att frågan har utretts. Utskottet konstaterar även att reglerna vid cykelpassager och cykelöverfarer har uppmärksammats av myndigheterna och framhåller bl.a. att det är mycket angeläget att minska cyklisters utsatthet vid högersvängar. Utskottet menar 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.

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

Motionerna

I kommittémotion 2024/25:1428 anför Thomas Morell m.fl. (SD) att det behövs en översyn av lagstiftningen om cykelpassager och cykelöverfarer för att likställa regelverket (yrkande 6). Motionärerna menar att reglerna för vem som har väjningsplikt många gånger är snåriga, och de skulle kunna förenklas genom att cyklister vid såväl cykelpassager som cykelöverfarer lämnar företräde gentemot bilister. Motionärerna betonar vidare att utformningen av regelverket för cykel ska utgå från empiri och fakta (yrkande 7). De understryker att man inte ska utsätta cyklister för farliga experiment och öka risken för cyklister i trafiken och framhåller att de motsätter sig att det t.ex. ska vara tillåtet att cykla mot enkelriktat eller mot rött vid högersväng. Dessutom menar motionärerna att man bör utreda ett utökad krav på att använda cykelhjälm (yrkande 8). De framhåller att cykelhjälm ger ett bevisat gott skydd vid cykelolyckor och vill därför utreda möjligheten att successivt höja gränsen för kravet på att bära cykelhjälm från dagens 15 år till 18 år genom att åldersgränsen höjs ett år i taget. Slutligen anser motionärerna att det behövs en utredning av ett förbud mot användande av mobiltelefoner och smarta telefoner under cykelfärd (yrkande 9). De konstaterar att mobilsurfande cyklister är ett allt vanligare inslag i trafiken och menar att mobiltelefonen är ett distraktionsmoment som inte hör hemma i handen vid cykling.

I kommittémotion 2024/25:2947 yrkande 42 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att förutsättningarna för att via regelförändringar förbättra framkomligheten med cykel bör utredas. Motionärerna vill öka framkomligheten genom att bl.a. se

över behovet av åtgärder, regelförenklingar och lagändringar, ge cyklister en säkrare plats i trafikplaneringen genom exempelvis cykelfartsgator och säkra korsningar och ge möjlighet att införa anpassade trafikföreskrifter för cykel, t.ex. förtur vid rött ljus eller möjlighet att cykla mot enkelriktat.

I kommittémotion 2024/25:3063 yrkande 8 tar Linus Lakso m.fl. (MP) upp att man bör införa en möjlighet till att använda en hänsynsregel vid cykling. Motionärerna pekar på att bilar som kommer alltför nära cyklister skapar en trafikosäker miljö och avskräcker från cyklande, och 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 2024/25:540 anför Yasmine Bladelius (S) att man bör överväga en översyn av om det ska vara obligatoriskt för alla att använda cykelhjälm när man cyklar. Motionären noterar att cykelolyckorna ökar i antal och ger lika många personskador som bilolyckor, och hon framhåller att i likhet med vad som gäller för andra trafiksäkerhetsregler, t.ex. i fråga om säkerhetsbälte och hastighetsbegränsningar, bör regelverket självklart omfatta alla åldrar.

I motion 2024/25:1552 tar Jörgen Grubb (SD) upp frågan om att förbjuda framförande av alla typer av moped på cykelbanor inom detaljplanerat område. Motionären framhåller att cykelbanor ska vara trygga och säkra och att det är ett problem att vissa typer av mopeder får möjlighet att använda cykelbanorna eftersom det har blivit vanligt att mopeder används för att råna cyklister.

I motion 2024/25:2107 uppmärksammar Lars Beckman (M) vikten av att minska antalet personskador för cyklister. Motionären menar att det behövs en nollvision för cykelolyckor med personskador och att samhället kan vidta många olika åtgärder för att minska dem, t.ex. verka för att så många som möjligt använder cykelhjälm, att det finns en god tillgång till trafiksäkra cykelbanor och att verka för dubbdäck på cykel vintertid.

I motion 2024/25:990 menar Rickard Nordin (C) att man bör ställa krav på att minimera döda vinkeln på tunga fordon (yrkande 2). Många olyckor i stadsmiljö sker mellan cyklister och tunga fordon, och det finns enligt motionären ett stort behov av att säkerhetsanpassa den tunga trafiken och minska döda vinkeln. Vidare anser motionären att man bör se över reglerna för väjningsplikt mellan cyklister och biltrafik (yrkande 5). Han menar att reglerna för vem som har väjningsplikt många gånger är snåriga, inte minst när det gäller skillnaden mellan cykelpassager och cykelöverfarter.

I motion 2024/25:252 efterlyser Hans Eklind (KD) en utredning för att kunna införa en regel i trafikförordningen om minst 1,5 meters avstånd vid omkörning av cyklist. Motionären menar att dagens godtyckliga regelverk måste ersättas med något konkret och konstaterar att en internationell utblick visar att en rad länder har konkreta regler för avstånd vid omkörning.

I motion 2024/25:971 anför Cecilia Rönn (L) att regeringen bör 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. Motionären betonar att dagens krav som gäller upp till 15 år har gjort skillnad

sedan det infördes, men när många ungdomar fyller 15 år slutar de att använda cykelhjälm av t.ex. estetiska skäl.

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.

Transportstyrelsen har i uppdrag att utforma regler och följa upp att de efterlevs genom tillsyn. I uppdraget ingår bl.a. att ta fram regler för vägtrafik och fordon samt att utforma vägmärken. I vägtrafiken ingår cykeltrafik och som följd finns regler om vilken utrustning en cykel måste ha samt hur en cyklist ska framföras i trafiken.

Olycksfallsutvecklingen för cyklister

Av det senaste nationella cykelbokslutet (Trafikverket 2024:120) framgår att antalet omkomna cyklister ökade något under 2023, medan antalet allvarligt skadade cyklister ser ut att ha minskat.

Som allvarligt skadad definieras den som i samband med en vägtrafikolycka har fått en skada som riskerar ge minst 1 procent medicinsk invaliditet, och tas fram genom en beräkning baserat på sjukvårdens rapportering av skadade. I statistiken för cykel ingår bl.a. vanlig cykel, elcykel, elsparkcykel och eldriven rullstol. Antalet allvarligt skadade personer i olyckor på cykel ser enligt cykelbokslutet ut att ha minskat under 2023 jämfört med 2022, men det

finns en osäkerhet i siffran för 2023. Under 2023 skadades 2 405 personer allvarligt i cykelolyckor, mot 2 680 personer 2022. Cirka 2 000 personer, eller 83 procent, av personerna som blev allvarligt skadade blev det i en singelolycka, dvs. utan att kollidera med en annan trafikant. Av bokslutet framgår vidare att 15 procent skadades i en olycka med en annan trafikant (fotgängare, cykel, moped eller motorfordon) och 2 procent räknas som övrigt.

Antalet omkomna i cykelolyckor ökade mellan 2022 och 2023. År 2023 omkom 30 personer jämfört med 25 omkomna 2022. Antalet omkomna cyklister minskade från 2017 till 2020, men därefter har siffrorna vänt och antalet omkomna 2023 är enligt cykelbokslutet den högsta noteringen under perioden. Hälften av de omkomna var över 75 år, och 87 procent av de omkomna var män. Två tredjedelar av de omkomna färdades på en vanlig trampcykel.

Enligt den senaste statistiken från Transportstyrelsen (2025-01-14) minskade antalet omkomna i vägtrafiken 2024 med nästan 20 personer jämfört med året innan. Nedgången märks tydligast för skyddade trafikanter, dit personbil, lastbil och buss räknas. För oskyddade trafikanter såsom cyklister, motorcyklister och fotgängare märks däremot ingen nedgång, utan det har skett en liten uppgång jämfört med de senaste fem årens genomsnitt. År 2024 omkom 26 cyklister, vilket är i nivå med åren innan (14 dog i singelolyckor och 12 i kollisionsoolyckor med motorfordon).

Användning av cykelhjälm

Cykelhjälmansvändningen 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 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 skallskador 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 cykelhjälmansvändningen har varit att minst 70 procent av cyklisterna skulle använda hjälm 2020. Av det senaste nationella cykelbokslutet (Trafikverket 2024:120) framgår att under 2023 syntes en tydlig ökning av antalet barn som använder cykelhjälm. Andelen vuxna på cykelstråk och vid grundskolor som observerades med cykelhjälm var 42 procent 2023. Den siffran är densamma som 2021. Av barn under 16 år som cyklar och som observerats vid skolor och på cykelstråk använde 69 procent hjälm, jämfört med 64 procent för 2021. År 2023 var den observerade sammantagna cykelhjälmansvändningen 47 procent, vilket var en ökning med 1 procentenhet jämfört med 2021.

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. Trafikverket konstaterar i sin analys av trafik-säkerhetsutvecklingen 2020 (rapport 2021:099) att cykelhjälmsanvändningen i Sverige ligger på en ganska blygsam nivå, speciellt hos vuxna, och att det finns en stor potential att öka användningen. 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 med hjälm. En åtgärd som cykelhjälm skulle enligt rapporten därmed främst vara effektiv mot de mer allvarliga skadorna. Enligt rapporten går utvecklingen av cykelhjälmsanvändningen 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 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 Trafikverkets rapport Allmänhetens syn på trafiksäkerhet – Resultat från Trafiksäkerhetsenkäten 2024 (2025:009) redovisas att användningen av cykelhjälm har fortsatt att öka och ligger nu på 39 procent bland de som alltid eller nästan alltid använder hjälm. Trots detta sjunker andelen som anser att hjälm borde vara obligatoriskt till 67 procent, särskilt bland män. Kvinnor är dock fortsatt betydligt mer positiva än män till ett hjälmtvång. I 2024 års redovisning av trafiksäkerhetsarbetet i vägtrafiken (2024:118) presenterar Trafikverket olika initiativ som Regeringskansliet kan ta för att bidra till att etappmålet för trafiksäkerhet för 2030 kan uppnås. Trafikverket tar upp behovet av att utreda effekten av att skärpa lagkraven på hjälm för cyklister på elcyklar, cyklar och elsparkcyklar och menar att man bör överväga ett stegvist införande av lagkrav på hjälm genom att börja med elsparkcyklister.

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.

Analys av olika regelfrågor

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. Transportstyrelsen skulle även bl.a. analysera s.k. allgrönt för cyklister och om och hur cyklister på ett trafiksäkert sätt kan medges undantag från reglerna om stopplikt vid röd signal när cyklisten gör en högersväng och om det bedöms lämpligt lämna förslag om detta.

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. 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. I den andra delrapporten från oktober 2022 bedömer Transportstyrelsen att det inte är lämpligt att införa möjligheten för väghållningsmyndigheter att reglera röd fordonssignal eller cykelsignal så att den röda signalen generellt eller i vissa situationer tillåter cyklande och förare av moped klass II att åka mot röd trafiksignal vid högersväng. Transportstyrelsen anser vidare att signalregleringen allgrönt är möjlig att genomföra redan i dag – det finns inga juridiska hinder.

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.

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. cyklister. VTI har genomfört en litteratursammanställning om omkörning av cyklister 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 cyklister har ökat under de senaste tio åren. Författaren till rapporten menar bl.a. att cyklister aldrig borde få köras om av motorfordon inom samma fil (körfält) enligt förutsättningen att cyklar ”ska köras om som om de vore en bil”.

Som framgår ovan fick Transportstyrelsen i oktober 2021 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 cyklisterna. 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 cyklisterna och andra oskyddade trafikanter samt de trafiksäkerhetsrisker som en omkörning innebär.

I en VTI-rapport från 2023, Omkörning av cyklisterna i blandtrafik – Kunskapsunderlag till rekommendationer för tryggare cykling, sammanställs kunskap om cyklisternas utrymmesbehov vid omkörning, främst på landsväg med beaktande av cyklisternas framkomlighet, tillgänglighet, trafiksäkerhet och trygghet. Rapporten berör frågor om cyklisternas placering i sidled och cykling i bredd. Forskningen visar att det krävs åtgärder för att säkerställa att bilars omkörningar av cyklisterna 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 cyklisterna. En svårighet med dagens regelverk är att avgöra vad som avses med ”betryggande avstånd”, och här behövs det ytterligare forskning för att kunna ge tydligare vägledning.

Cykelpassager och cykelöverfarter

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

- Vid en cykelöverfart har bilister väjningsplikt mot cyklisterna och mopeder som är ute på eller just ska färdas ut på cykelöverfarten. En cykelöverfart måste märkas ut med vägmarkeringar och vägmärke.
- Vid en cykelpassage har cyklisterna och mopeder väjningsplikt, och bilister ska anpassa hastigheten så att det inte uppstår fara för cyklisterna och mopeder 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 cyklisterna som är ute på eller just ska färdas ut

på cykelöverfarten (3 kap. 61 a § trafikförordningen). En förare som närmar sig en obehavkad 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 obehavkad 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 obehavade cykelpassager. Vid obehavade 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 fordonsförare i god tid ska sänka hastigheten eller stanna. Man får köra vidare bara om man kan göra det utan fara eller hinder. Regler om företräde och väjningsplikt vid övergångsställen finns i trafikförordningen. Enligt reglerna är det inte förbjudet för cyklister att korsa en väg på ett övergångsställe, men de får bara korsa vägen om de kan göra det utan fara. En cyklist som korsar en väg på ett övergångsställe har alltid väjningsplikt både mot gående och mot fordon på vägen. Om man däremot leder sin cykel över vägen räknas man som gående, och då har alla fordonsförare väjningsplikt.

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 gångtrafikanten 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.

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 markerar 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.

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 tygodkännande 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. nödstoppssignal 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.

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 cyklisterna 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 cyklisterna och cykling på enkelriktade gator tas upp (TSG 2021-10413).

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om bestämmelser för ökad säkerhet för cyklisterna behandlades senast i utskottets betänkande 2023/24:TU12 Cykelfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet framhöll 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 konstaterade att frågor om säkerhetsavstånd vid omkörning, cykling på enkelriktade gator samt cykelpassager och cykelöverfarer har utretts. Utskottet uppmärksammade även bl.a. utvecklingen av cykelhjälmsanvändningen och framhöll att det är angeläget att minska cyklisters utsatthet vid högersvängar. 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.

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 mycket viktigt att man kan cykla på ett tryggt och säkert sätt.

När det gäller motionsförslaget om vikten av att minska antalet personskador för cyklister vill utskottet påminna om att det ständigt pågår ett trafik-säkerhetsarbete för att nå nollvisionen, dvs. att ingen ska dö eller skadas allvarligt i trafiken. Utskottet tvingas dock konstatera att antalet omkomna cyklister ökade något under 2023, men att antalet allvarligt skadade cyklister då såg ut att minska. Utskottet noterar att ny statistik för 2024 visar att antalet omkomna cyklister dessvärre inte minskade förra året. Utskottet understryker därför att arbetet för nollvisionen är en central utmaning i arbetet för ökad och säker cykling. Utskottet avser att återkomma till frågor om trafiksäkerhet i ett särskilt betänkande senare under våren 2025.

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 skallskador vid en olycka minskar betydligt om man använder hjälm, och enligt det nuvarande regelverket ska den som är under 15 år och färdas med en tvåhjulig cykel använda cykelhjälm. Utskottet konstaterar att cykelhjälmsanvändningen i Sverige ligger på en blygsam nivå, speciellt hos vuxna, och konstaterar också att målet för cykelhjälmsanvändningen 2020 inte uppnåddes. Utskottet anser att detta är en viktig fråga och avser att fortsätta följa utvecklingen när det gäller allvarligt skadade cyklister och användningen av cykelhjälm.

När det gäller motionsförslaget om att förbättra framkomligheten med cykel genom regeländringar vill utskottet påminna om att Transportstyrelsen har haft i uppdrag att analysera regelfrågor så att andelen som reser med cykel kan öka. Frågan har även uppmärksammats av Trafikverket. Utskottet är därför i nuläget inte berett att ta något initiativ i dessa frågor.

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 denna beredning och är i avvaktan på detta inte berett att vidta några åtgärder i frågan.

Utskottet konstaterar vidare att det finns motionsförslag som gäller reglerna vid cykelpassager och cykelöverfarter samt väjningsplikt mellan cyklister och bilister. Utskottet påminner om att trafikförordningen innehåller regler för hur cyklister och bilister ska förhålla sig vid cykelpassager och cykelöverfarter. Utskottet noterar i sammanhanget att frågan även har uppmärksammats av bl.a. Transportstyrelsen och VTI. Utskottet anser att det är viktigt att följa den fortsatta utvecklingen och är för närvarande inte berett att vidta några åtgärder i fråga om de aktuella reglerna.

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 högersvingar. 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 slutligen 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”, vilket kan användas i förekommande fall för att öka tryggheten.

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 2024/25:252 (KD), 2024/25:540 (S), 2024/25:971 (L), 2024/25:990 (C) yrkandena 2 och 5, 2024/25:1428 (SD) yrkandena 6–9, 2024/25:1552 (SD), 2024/25:2107 (M), 2024/25:2947 (C) yrkande 42 och 2024/25:3063 (MP) yrkande 8.

Elsparkcyklar och elcyklar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om elsparkcyklar och elcyklar. Utskottet framhåller att elsparkcyklar minskar trängseln och ökar människors mobilitet men konstaterar samtidigt med oro att antalet elsparkcykelolyckor har ökat kraftigt. Utskottet välkomnar att regeringen har beslutat om skärpta regler för elsparkcyklar. Utskottet konstaterar vidare att det inte finns några regler om bl.a. förarutbildning eller åldersgräns för elsparkcyklar, men det finns åldersgränser för att få hyra elsparkcyklar. Dessutom konstaterar utskottet att marknaden för elsparkcyklar har förändrats och att många numera är privatägda. Utskottet konstaterar att olika batterier medför olika risker och att det därför har tagits fram rekommendationer för hanteringen av dem. Utskottet menar att de frågeställningar som tas upp i motionsyrkandena därmed är väl beaktade och finner därför inte anledning att ta något initiativ i dessa frågor.

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

Motionerna

I kommittémotion 2024/25:3126 tar Gunilla Svantorp m.fl. (S) upp frågor om behovet av en gemensam standard för elcyklar inom EU (yrkande 77). Motionärerna konstaterar att det finns en lång rad olika laddsätt och batterilösningar och menar att det vore önskvärt med en gemensam standard i hela EU. Motionärerna lyfter även fram behovet av utökad forskning om brandsakerheten bland cykelbatterier (yrkande 78). De pekar på att bränder och explosioner som förekommer bland elcykelbatterier är oroväckande.

I kommittémotion 2024/25:1428 yrkande 10 anför Thomas Morell m.fl. (SD) att man bör låta utreda ett regelverk för elsparkcyklar. Motionärerna konstaterar att det är lätt och smidigt att hyra en elsparkcykel men lyfter fram problem med felparkerade elsparkcyklar och att olyckorna med elsparkcyklar har ökat markant.

I motion 2024/25:1046 efterfrågar Denis Begic (S) en utredning av möjligheten att införa en standard för laddning och elkoppling för elcyklar i Sverige. Motionären uppmärksammar att det finns en stor variation av olika laddsystem och kontakter på marknaden, vilket skapar förvirring och osäkerhet hos konsumenterna och försvårar möjligheten att utveckla gemensamma infrastrukturinitiativ som t.ex. laddstationer på offentliga platser.

I motion 2024/25:325 menar Erik Hellsborn (SD) att svenska kommuner bör få rätt att själva besluta huruvida hyrbara elsparkcyklar ska få framföras på de kommunala gatorna och cykelbanorna. Motionären uppmärksammar att

hyrbara elsparkcyklar har orsakat problem och irritation och menar att kommunerna i dag inte har någon möjlighet att helt stoppa oönskad uthyrning av elsparkcyklar.

I motion 2024/25:1888 anför Anne-Li Sjölund (C) att det behövs en översyn av regelverket för uthyrning av elsparkcyklar (yrkande 1). Motionären menar att den nuvarande bristen på reglering av elsparkcyklars användning kan leda till allvarliga konsekvenser för både förare och andra trafikanter. Motionären framhåller vidare behovet av att utreda möjligheten till förarutbildning (yrkande 2). Motionären konstaterar att många förare av elsparkcyklar saknar både erfarenhet av trafik och grundläggande kunskaper om trafikregler, vilket utgör en allvarlig säkerhetsrisk. Dessutom menar motionären att man bör utreda möjligheten att införa en åldersgräns för att få framföra elsparkcykel (yrkande 3). Elsparkcyklar kan nå hastigheter som liknar mopeder, vilket innebär att de har potential att orsaka allvarliga olyckor.

Bakgrund

Elsparkcyklar

Gällande rätt

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.

Transportstyrelsens uppdrag

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. 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. Den andra delen av utredningens resultat presenterades i november 2020, och i mars 2021 redovisade Transportstyrelsen sin slutrapport. Där föreslogs att en elsparkcykel inte ska få framföras på gångbanan, och 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 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 (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall.

Ändringar i regelverket

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. Sedan den 1 september 2022 får elsparkcyklar inte 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 självbalanserande eldrivna cyklar utan tramp- och vevanordning. Om man bryter mot förbudet kan påföljden bli penningböter. De nya reglerna innebär också att kommuner och polisen 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 många elsparkcyklar och andra eldrivna enpersonsfordon blev trafikförsäkringspliktiga den 23 december 2023 (prop. 2022/23:142, bet. 2023/24:CU6, rskr. 2023/24:23).

Trafikanalys uppdrag

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.

I oktober 2024 redovisade Trafikanalys rapporten Användning, marknad och konsekvenser av elsparkcyklar och andra eldrivna enpersonsfordon (2024:7). Där konstaterar Trafikanalys att marknaden för eldrivna enpersonsfordon har förändrats de senaste åren. Från att den tidigare har dominerats av hyrda elsparkcyklar har det blivit vanligt att köpa en egen elsparkcykel eller ett annat eldrivet enpersonsfordon. Samtidigt har andelen unga inblandade i olyckor med dessa fordon ökat över tid. Med anledning av denna utveckling fick Trafikanalys i uppdrag av regeringen att kartlägga tillhandahållandet och användningen av eldrivna enpersonsfordon i Sverige. Utbudet av eldrivna enpersonsfordon består av en rad olika typer av fordon med varierande teknisk utformning och egenskaper, och de används som transportmedel av en bred målgrupp, som inkluderar både unga och vuxna. De används framför allt för att uträtta ärenden, ta sig till fritidsaktiviteter och för ren nöjeskörning, men också för resor till och från arbete och skola. Informationen i butiker om produkttegenskaper och de lagar och regler som gäller för eldrivna enpersonsfordon är enligt Trafikanalys ofta bristfällig eller otydlig. Konsumenter som köper eldrivna enpersonsfordon söker ofta information om fordonens egenskaper men inte lika ofta om vilka lagar och regler som gäller för användningen av dem. Trafikanalys undersökning visar att användarnas kunskap om lagar och regler för eldrivna enpersonsfordon generellt sett är låg, och många har felaktiga uppfattningar om vad som gäller för just det fordon som de äger och använder. Den förändrade marknaden med fler privatägda eldrivna enpersonsfordon har enligt Trafikanalys medfört både positiva och negativa effekter. Positivt är att fordonen erbjuder en flexibel transportlösning som ger ökad tillgänglighet för användarna. En negativ utveckling är att olyckorna med elsparkcyklar har ökat, särskilt bland unga, och att de nu inträffar i allt fler kommuner. Trafikanalys analys av olyckor visar att en betydande andel av dessa olyckor involverar privatägda elsparkcyklar. En elsparkcykel får framföras enligt samma regler som en cykel förutsatt att fordonet inte går fortare än 20 kilometer i timmen och har en kontinuerlig märkeffekt på högst 250 watt. Överstiger fordonet dessa egenskaper är rättsläget lite mer oklart. Enligt ett regelsystem, lagen om vägtrafikdefinitioner, kan fordonet definieras som en moped. Denna definition har domstolarna tillämpat när de prövat frågan om föraren gjort sig skyldig till olovlig körning eller trafiknykterhetsbrott. Medan fordonet enligt andra regelsystem, bl.a. EU-parlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013, inte uppfyller de fordonstekniska kraven för en moped. Detta skapar enligt Trafikanalys en otydlighet som påverkar myndigheter, återförsäljare, försäkringsbolag och användare. Otydligheten påverkar polisens förmåga att förebygga, förhindra och upptäcka brott som sker i vägtrafikmiljön. Den gör det svårare för försäkringsbolagen att erbjuda anpassade försäkringar för eldrivna enpersonsfordon och för återförsäljarna att ge relevant information till konsumenterna. Ytterst bidrar otydligheten till att användarna i dag har en

bristfällig kunskap om vilka regler som gäller för just deras fordon. Trafikanalys anser att det är angeläget att ta fram en tydlig och myndighetsgemensam information till både allmänheten och återförsäljare som på ett bättre sätt än i dag beskriver vilka regler som gäller för eldrivna enpersonsfordon. Sådana förtydliganden skulle enligt Trafikanalys underlätta för konsumenter, återförsäljare, försäkringsbolag och rättstillämpande myndigheter att förstå och följa reglerna. Konsekvenserna av den relativt nyligen införda trafikförsäkringsplikten för vissa eldrivna enpersonsfordon är ett annat område som Trafikanalys bedömer behöver följas upp och analyseras djupare. Det är även angeläget att fortsätta att följa och analysera marknadsutvecklingen för och användningen av eldrivna enpersonsfordon och annan mikromobilitet.

I oktober 2024 publicerade Trafikanalys även sin promemoria Trafikolyckor med elsparkcyklar – en djupdykning i Strada (2024:10). Trafikanalys konstaterar där att delade elsparkcyklar har blivit ett vanligt inslag i många svenska städer och att förekomsten av privatägda elsparkcyklar och andra eldrivna enpersonsfordon har ökat. Denna utveckling ger en ökad tillgänglighet för användarna, men samtidigt ökar antalet olyckor där dessa fordon är inblandade. Olyckorna kryper enligt Trafikanalys dessutom ned i åldrarna. Under åren 2016–2023 inträffade nära 11 000 olyckor med en elsparkcykel inblandad i olyckan, vilket kan jämföras med drygt 110 000 olyckor med minst en personbil inblandad under samma tidsperiod. År 2023 uppgick antalet olyckor med elsparkcykel till 3 425, vilket kan jämföras med 3 317 olyckor 2022. Trafikanalys konstaterar att olyckorna har spridits till allt fler kommuner. Att olyckorna har spridit sig över landet speglar enligt Trafikanalys troligen att förekomsten av privata elsparkcyklar har spridit sig över landet. Flest olyckor inträffar under sommarmånaderna. Nära hälften, 47 procent, av olyckorna skedde under perioden juni–augusti. Flest olyckor inträffade under veckosluten – 18 procent av olyckorna inträffade under lördagar, 16 procent under fredagar och 15 procent under söndagar. De flesta skador är enligt Trafikanalys lindriga och de flesta som skadade sig befann sig på elsparkcykeln. År 2023 var 25 procent av personerna som blev skadade på en elsparkcykel i olyckan under 18 år och merparten av barnen och ungdomarna var i åldern 7 till 14 år. Fler män än kvinnor skadades i olyckor med elsparkcykel, vilket delvis beror på att fler män än kvinnor använder elsparkcyklar. Av de olyckor där man känner till var olyckan har skett inträffade 39 procent på gång- och cykelbana, 35 procent på en gata eller vägsträcka, 12 procent i en korsning och 9 procent på gångbana eller trottoar.

Enligt Trafikverkets senaste analys av trafiksäkerhetsutvecklingen (2024:091) omkom fyra personer på elsparkcykel under 2023.

VTI:s forsknings- och utvecklingsprojekt

VTI har konstaterat att andelen barn som skadar sig när de kör elsparkcykel ökar. Forskare vid VTI har i ett forsknings- och utvecklingsprojekt undersökt vad som orsakar olyckstrenden för personer under 18 år. Åren 2021 och 2022

visade olycksstatistiken för personer som använder elsparkcykel att sammanlagt 5 290 personer var inblandade i olyckor, och av dessa var 23 procent barn, jämfört med 8 procent 2019. Detta innebär att andelen skadade barn tredubblades på tre år. Forskare vid VTI konstaterar i rapporten *Elsparkecyklar och barn – Olycksstatistik och intervjuer om användning (2024:5)* att olyckorna med elsparkcyklar har ökat från drygt 700 olyckor 2019 till drygt 3 400 olyckor 2023. Det sistnämnda året utgjorde barn (0–17 år) en fjärdedel av skadade personer på elsparkcykel vid personskadeolyckor med minst en elsparkcykel inblandad. Rapporten visar att singelolyckor var vanligast (85 procent) när det gäller barns skadefall på elsparkcykel, och varannan av dessa berodde på brister i drift och underhåll av infrastrukturen, framför allt ojämnheter och löst grus. Trottoarkanter bidrog också till en stor del av skadefallen. I kollisionsolyckor med motorfordon, som utgjorde 11 procent av alla skadefall hos barn på elsparkcykel, inträffade tre av fyra fall när barnen skulle korsa vägen vid en korsning, ett övergångsställe eller en cykelöverfart. VTI konstaterar att det med andra ord var vid ett dedikerat ställe där bilisterna är extra uppmärksamma och barnen har försökt att göra rätt, men ändå inträffade kollisionerna. I rapporten konstateras att infrastrukturen oftast är utformad och anpassad efter bilismen, där framkomlighet är det primära. Vid möjliga korsningspunkter mellan skyddade och oskyddade trafikanter är det enligt VTI viktigt att bygga infrastrukturen så att eventuella kollisioner inte ger upphov till allvarliga skador. När det gäller elsparkcyklarna i sig framkommer att det finns vissa problem, t.ex. att barn har skurit sig på ståplattan eller stödet, att styret lossnat eller att bromsarna har gett tvärnit eller tagit dåligt. I studien framkommer vidare aspekter som har med regelefterlevnad att göra. Det gäller om elsparkcykeln är laglig att använda som en cykel beroende på hastighetsgräns och motorstyrka, och i rapporten konstateras att det finns en gråzon. När det gäller frågan om en åldersgräns för att få framföra elsparkcykel konstaterar VTI i rapporten att det finns en åldersgräns för att få framföra hyrda elsparkcyklar medan det inte finns någon för ägda elsparkcyklar. I VTI-rapporten konstateras att en åldersgräns på 12 år har införts i Norge med anledning av det ökande antalet olyckor. Åldersgränser finns även i bl.a. Polen (10 år), Österrike (12 år), Tyskland, Italien och Frankrike (14 år), Danmark (15 år) samt Belgien, Bulgarien och Schweiz (16 år). Det finns enligt VTI ingen åldersgräns i Finland eller Portugal. I VTI-rapporten föreslås att en lägsta åldersgräns för att få framföra elsparkcykel i Sverige bör utredas, och VTI konstaterar att den europeiska sammanslutningen European Transport Safety Council (ETSC) rekommenderar en åldersgräns. De rekommendationer som ges i övrigt i studien handlar framför allt om ökad information. Det gäller att försäljare ska ge rätt information om elsparkcykelns laglighet och krav på försäkring. Föräldrar och barn behöver enligt VTI information om regler för var man får framföra fordonet, om hjälmkrav och förbud att skjutsa samt att barnen behöver träna på hur man interagerar och samspelar med andra trafikanter.

I sammanhanget kan även nämnas att Trafikverket i 2024 års redovisning av trafiksäkerhetsarbetet i vägtrafiken (2024:118) från maj 2024 presenterar olika initiativ som Regeringskansliet kan ta för att bidra till att etappmålet för trafiksäkerhet för 2030 kan uppnås. Enligt Trafikverket finns det olika regeländringar som är nödvändiga för en säker cykeltrafik, t.ex. ålderskrav för alla typer av eldrivna cyklar. En utredning föreslås även i syfte att motverka trimning och försäljning av icke godkända elcyklar samt när det gäller promillegräns för cyklister.

Elcyklar och batterier

I alla laddbara produkter finns någon form av batterier. Cyklar med elassistans är utrustade med en elmotor som vanligtvis aktiveras när man börjar trampa. Många elcykelmodeller har ett löstagbart batteri som laddas med den laddare som följer med elcykeln och är avsedd för just det batteriet. Det rekommenderas ofta att batteriet laddas i rumstemperatur eller något svalare. De flesta elcyklar har ett litiumjonbatteri som kan brinna explosivt om det skulle antända, och därför ska batteriet inte lämnas utan uppsikt när det laddas. Laddhastigheten påverkas av batteriets storlek, den initiala laddnivån och laddarens effekt. Det tar enligt Vattenfall vanligtvis 4–6 timmar att ladda ett urladdat batteri fullt.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) konstaterar att olika batterier medför olika risker. En vanlig batterityp är litiumjon, och sådana batterier finns i bl.a. elcyklar och elsparkcyklar. Olika batterier har olika risker. Under 2022 inträffade totalt 106 bränder i olika transportmedel som drivs helt eller delvis med el. Flest var det i elsparkcyklar med 38 bränder, följt av brand i 23 personbilar och 20 elcyklar. Resterande bränder inträffade enligt MSB i bl.a. mopeder, motorcyklar och hoverboards. MSB rekommenderar att den som har t.ex. en elcykel ska följa leverantörens anvisningar för produkten och hantera batterierna på rätt sätt.

VTI Cykelcentrum uppger att antalet litiumjonbatterier har ökat kraftigt de senaste decennierna. De används dagligen i bl.a. cyklar, elsparkcyklar och hoverboards. I en kunskapsöversikt, initierad av Cykelcentrum, har en forskare undersökt den tillgängliga kunskapen om hur litiumjonbatterier ska förvaras, hanteras och laddas på ett säkert sätt på arbetsplatser. Forskaren har också granskat om elcykelbatterier sticker ut i statistiken över bränder och vilken typ av batteri som brinner mest.

Tidigare riksdagsbehandling

Riksdagens tillkännagivande om hyrcyklar och elsparkcyklar

Riksdagen har tillkännagett för regeringen det som utskottet anför om behovet av förtydliganden av regelverket för hyrda cyklar och elsparkcyklar (bet. 2021/22:TU11, rskr. 2021/22:280). Regeringen redovisade i budgetpropositionen för 2025 att den har beslutat om regeländringar för elsparkcyklar

genom ändringar i trafikförordningen (1998:1276). Ändringarna trädde i kraft den 1 september 2022 och innebär att elsparkcyklar inte längre får framföras på gångbana (1 kap. 4 § trafikförordningen) och att elsparkcyklar inte får parkeras på en gång- eller cykelbana annat än på en uppställningsplats eller anordning för parkering av cyklar (3 kap. 48 § trafikförordningen). Inom Landsbygds- och infrastrukturdepartementet har en genomgång av problembilden med hyrcyklar genomförts (LI2023/00906). Det konstaterades att ordningsproblemen med hyrcyklar är små och att det därmed inte är motiverat att gå vidare med ytterligare åtgärder. Regeringen ansåg att tillkännagivandet med detta var slutbehandlat. Utskottet hade inget att invända mot regeringens redovisning (bet. 2024/25:TU1).

Motionsyrkanden om elsparkcyklar och elcyklar

Motionsyrkanden om elsparkcyklar och elcyklar behandlades senast i utskottets betänkande 2023/24:TU12 Cykelfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. 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 regler som innebär att elsparkcyklar inte längre får framföras på gångbanor och inte heller parkeras annat än vid cykelställ eller andra uppställningsplatser. Vidare konstaterade utskottet bl.a. att frågan om begränsningen av motoreffekten på elcyklar har utretts. Utskottet menade att de frågor som togs upp i motionerna därmed var väl beaktade och att det inte fanns anledning att ta något initiativ.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att elsparkcyklar har blivit ett vanligt inslag i stadsmiljön de senaste åren, och samtidigt har antalet cykelresor med elcykel ökat signifikant. Det har under det senaste decenniet 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 använda en elsparkcykel är ofta både lätt och smidigt. Utskottet konstaterar dock samtidigt med oro att antalet elsparkcykelolyckor har ökat kraftigt under senare år, inte minst bland barn. Utskottet välkomnar därför att regeringen har beslutat om skärpta regler för elsparkcyklar. Sedan den 1 september 2022 gäller nya regler, vilket bl.a. innebär att elsparkcyklar 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 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 behovet av förarutbildning och åldersgräns för elsparkcyklar och om kommunernas möjligheter att besluta om huruvida hyrda elsparkcyklar ska få framföras på kommunala gator och cykelbanor kan utskottet konstatera att elsparkcyklar definieras som cyklar och att det inte finns några regler om bl.a. förarutbildning eller åldersgräns, men det finns åldersgränser för att få hyra elsparkcyklar. Dessutom kan utskottet konstatera att Trafikanalys har pekat på att marknaden för elsparkcyklar har förändrats och att fler eldrivna enpersonsfordon numera är privatägda. Elsparkcyklar ska köras på samma sätt som andra cyklar, och utskottet ser inte behov av att för närvarande vidta någon åtgärd i dessa frågor, men det är viktigt att fortsätta att följa frågan. Utskottet noterar samtidigt att både Trafikanalys och VTI pekar på bl.a. behovet av tydlig information till både allmänheten och återförsäljare.

När det gäller motionsförslagen om batterier och standarder för elcyklar vill utskottet peka på att batterier normalt sett laddas med den laddare som följer med elcykeln vid inköpet. Vidare kan utskottet konstatera att olika batterier medför olika risker. MSB har därför tagit fram rekommendationer för hur den som har t.ex. en elcykel ska hantera batterierna, och utskottet vill också peka på att VTI har genomfört en undersökning om vilken kunskap som finns om förvaring, hantering och laddning av batterier.

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 2024/25:325 (SD), 2024/25:1046 (S), 2024/25:1428 (SD) yrkande 10, 2024/25:1888 (C) yrkandena 1–3 och 2024/25:3126 (S) yrkandena 77 och 78.

Cykelregister

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslaget om cykelregister. Utskottet konstaterar att cykelstölder är det vanligaste egendomsbrottet och välkomnar att problemet med cykelstölder uppmärksammas på olika sätt och att regeringen prioriterar rättspolitik. Utskottet pekar på att det redan i dag finns möjligheter att stölmärka cyklar. Enligt utskottets bedömning finns det därmed inte anledning att ta något initiativ i denna fråga.

Jämför reservation 16 (S).

Motionen

I kommittémotion 2024/25:3126 yrkande 79 anför Gunilla Svantorp m.fl. (S) att man bör se över behovet av att inrätta ett cykelregister för att motverka cykelstölder och annan organiserad kriminalitet riktad mot cykelägare.

Bakgrund

Cykelstöld

Cykelstöld är det vanligaste egendomsbrottet. Av det senaste nationella cykelbokslutet (Trafikverket 2024:120) framgår att antalet anmälda cykelstöldar minskade under 2023. Under 2023 polisanmäldes 57 765 cykelstöldar i Sverige. Antalet anmälda cykelstöldar har enligt bokslutet legat relativt stabilt de senaste tio åren, runt 65 000. År 2023 var antalet anmälda cykelstöldar det lägsta på tio år. I ungefär 10 procent av hushållen har någon fått minst en cykel stulen det senaste året. Även i budgetpropositionen för 2025 (prop. 2024/25:1 utg.omr. 4) konstaterar regeringen att egendomsbrotten mot hushåll har minskat sedan mätningarna startade 2006, vilket enligt regeringen beror på att de fordonsrelaterade brotten har blivit färre över tid.

Brottsförebyggande rådet (Brå) uppger på sin webbplats att det är vanligare att hushåll i flerfamiljshus råkar ut för cykelstöld än villahushåll. De senaste åren har både antalet anmälda och självrapporterade cykelstöldar minskat, enligt Brå. Brå genomför årligen den nationella trygghetsundersökningen (NTU) som innehåller frågor om utsatthet för brott, otrygghet och oro för brott, förtroende för rättsväsendet och brottsutsattas kontakter med rättsväsendet. NTU omfattar självrapporterad utsatthet för 13 vanliga brottstyper som drabbar enskilda personer och hushåll. NTU mäter bl.a. egendomsbrott mot hushåll. Nationella cykelrådet anför i cykelbokslutet att man kan se en svagt minskande trend i antalet självskattade stöldar i NTU sedan toppen 2020. Detta tyder på att stölderna minskar i antal, men det kan enligt bokslutet även vara ett tecken på att färre använder sina cyklar. I NTU svarar en betydande del att de har blivit bestulna på mer än en cykel. Siffrorna tyder på att det sker över en halv miljon cykelstöldar i Sverige varje år. Mörkertalet är enligt cykelbokslutet i så fall närmare 90 procent jämfört med antalet anmälda cykelstöldar.

Antalet personer som lagförs har minskat de senaste åren, från knappt 400 personer 2015 till 89 personer 2023. Nationella cykelrådet anför i cykelbokslutet att det är statistiskt sett nästintill riskfritt att begå en cykelstöld. Andelen cykelstöldar som lagförs är därmed nära 0 procent.

VTI Cykelcentrum konstaterar på sin webbplats att det har blivit större fokus på att cykelstöld är ett stort samhällsproblem. Svenska Stöldskyddsföreningen (SSF) är en ideell förening som har till ändamål att främja trygghet och säkerhet för person och egendom genom förebyggande arbete mot brott samt att verka som opinionsbildare och informationsspridare i det brottsförebyggande arbetet. SSF har visat att det är tre gånger större risk att få sin cykel stulen om den endast är låst med cykelns tillverkningslås än om den är fastlåst i ett fast objekt med ett extra lås. Även cykeldelar stjäls, framför allt i storstäder och i universitetsstäder. Det som är mest stöldbegärligt är batterier till elcyklar, sadlar och hjul. Polismyndigheten uppger på sin webbplats att en låst cykel är svårare att stjäla än en olåst och att all stöldbegärlig egendom alltid ska låsas om det är möjligt, eller förvaras i ett låst utrymme. Polisen menar att detta är en enkel åtgärd som oftast stoppar tillfällestjuven.

I den europeiska cykelförklaringen åtar sig parterna att förbättra säkerheten vid offentliga cykelparkeringsplatser (inklusive cykeldelning och multimodala knutpunkter) och öka insatserna för att ta itu med problemet med cykelstölder. Den 3 april 2024 undertecknades cykelförklaringen av Europaparlamentet, ministerrådet och kommissionen (C/2024/2377).

Registrering och märkning av cyklar

Alla cyklar har ett ramnummer. Polismyndigheten uppmanar på sin webbplats ägare av cyklar att skriva ned cykelns ramnummer. Polisen uppger att man ofta får in stulna cyklar, och med ett ramnummer går det att identifiera en stulen cykel. En del cyklar märks med andra typer av stöldskydd, utöver ramnumret. Bland annat SSF har stöldmärkning för cyklar. I t.ex. Danmark finns Bikekey som betecknar sig som Danmarks nationella cykelägarregister.

Av en sammanställning från Polismyndigheten i juni 2023 om kvaliteten på registrerad och sökbar information om cyklar som är registrerade hos polisen under perioden 2020–2023 framgår att 44 procent av de anmälda tillgreppen av elcykel (brottskod 9829) och 17 procent av de anmälda tillgreppen av cykel som inte är elcykel (brottskod 9830) hade ramnummer eller någon märkning registrerad.

Stöldskyddsföreningen har framfört krav på ett nationellt cykelregister för att försvåra för tjuvar och hälare.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan dessvärre konstatera att cykelstölder är det vanligaste egendomsbrottet mot hushåll i Sverige. Utskottet ser allvarligt på detta och välkomnar att problemet med cykelstölder uppmärksammas på olika sätt och att det tas upp i bl.a. den europeiska förklaringen om cykling. Utskottet välkomnar att regeringen prioriterar rättspolitikerna och att bl.a. fler brott ska utredas och leda till lagföring. När det gäller motionsförslaget om att inrätta ett cykelregister för att motverka cykelstölder vill utskottet peka på att det redan i dag finns möjligheter att stöldmärka cyklar. Enligt utskottets bedömning finns det mot den bakgrunden i dagsläget inte anledning att ta något initiativ i dessa frågor. Därmed avstyrker utskottet motion 2024/25:3126 (S) yrkande 79.

Insatser för cykling bland barn och unga

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om insatser för cykling bland barn och unga. Utskottet betonar att det är viktigt att främja ökad cykling och framhåller särskilt vikten av att barn och unga börjar cykla. Utskottet finner det 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, och utskottet uppmärksammar att det görs olika insatser för detta. Det är också viktigt att beakta behovet av säkra cykelvägar för barn och unga till skolor och fritidsverksamheter. Utskottet menar 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.

Jämför reservation 17 (S) och 18 (SD).

Motionerna

I kommittémotion 2024/25:3126 yrkande 75 i denna del och i kommittémotion 2024/25:3236 yrkande 34 i denna del uppmärksammar Gunilla Svantorp m.fl. (S) vikten av välplanerade och säkra cykelvägar, framför allt för barnens skull. Motionärerna framhåller vikten av att goda cykelvanor uppmuntras och sätter sig redan från början.

I kommittémotion 2024/25:1428 yrkande 11 anför Thomas Morell m.fl. (SD) att möjligheten för barn att lära sig cykla och få kunskap om trafiksäkerhet bör utökas. 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 i trafiksäkerhet.

Bakgrund

Cyklingens omfattning och utveckling bland barn och unga

Av det senaste nationella cykelbokslutet (Trafikverket 2024:120) framgår att trots minskad nyförsäljning av cykel har majoriteten av befolkningen tillgång till en cykel. Totalt sett har sju av tio personer tillgång till en cykel som de har använt någon gång under det senaste året. Framför allt har barn (6–14 år) tillgång till cykel i stor utsträckning: nio av tio. Av cykelbokslutet framgår att nästan 12 procent av barn i åldern 6–14 år och ca 9 procent av unga i åldern 15–24 år cyklade under en genomsnittlig dag 2023. Det är statistiskt säkerställt att andelen 6–14-åringar som cyklat en genomsnittlig dag har minskat från 2019 till 2023. Barn och ungdomar cyklar i genomsnitt ca 0,5 kilometer per 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 konstaterade 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 augusti 2022 presenterade Svenska Cykelstäder en skoltrafikundersökning som visar att färre barn cyklar eller går till skolan i dag jämfört med för tre år sedan. En majoritet av landets rektorer ser ökad trafik och sämre trafiksäkerhet vid skolan som ett problem, och var tredje rektor uppges att föräldrarna inte följer trafikreglerna. Undersökningen visar att 8 procent har en bilfri zon runt skolan och 33 procent upplever att det är mer trafik än för tre år sedan. En femtedel av alla rektorer har varit med om en incident under sin tid som rektor. Skoltrafikundersökningen visar att allt färre barn cyklar eller går till skolan trots att forskningen visar att barn som får chans till fysisk aktivitet på väg till skolan har bättre hälsa och mer koncentration i klassrummet. En sammanställning från Svenska Cykelstäder i januari 2020 visar bl.a. att många barn själva vill cykla men att föräldrarna inte litar på deras förmåga. 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.

Nationella trafiksäkerhetsförbundet (NTF) menar på sin webbplats att det är svårt att säga en exakt ålder för när barn är redo att cykla på egen hand i trafiken, bl.a. för att barn utvecklas olika och har olika erfarenhet av att vistas i trafik, men framför allt för att trafikmiljön ser olika ut. I en trafikmiljö med säkra cykelbanor och ett fåtal korsningar med lite trafik som håller låg hastighet kan enligt NTF även yngre barn ta sig fram på egen hand. Enligt NTF har många skolor en regel som innebär att eleverna får cykla till skolan fr.o.m. årskurs 4.

Olyckor med barn och cyklar

Enligt den officiella statistik om vägtrafikskador som Trafikanalys årligen presenterar omkom totalt 204 personer i vägtrafiken under 2020, varav 15 barn (under 18 år). Av de 15 barn som omkom befann sig ett barn på cykel. Enligt Trafikverkets analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2023 (2024:091) var singelolyckor med cykel den vanligaste olyckstypen för allvarligt skadade barn 0–17 år, som står för en stor del av skadorna.

En sammanställning från Svenska Cykelstäder i januari 2020 visar bl.a. 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. 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.

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 trafiksäkerhet och ökad cykling bland barn och unga

Trafikverket främjar genom stödfinansiering och bidrag utvecklingen för cykel, bl.a. genom statlig medfinansiering, skyltfonden och bidrag till ideella organisationer. Trafikverket finansierar också forskning inom området. Trafikverket tar vidare fram kunskapsstöd och planeringsunderlag för aktörer som verkar i samhällsplaneringen samt standarder för att skapa förutsättningar för en jämn och god kvalitet på cykelinfrastrukturen, även på det vägnät där Trafikverket inte är väghållare (Trafikverkets arbete med främjande av cykel, TRV 2021/21964).

I juni 2017 fick Trafikverket i uppdrag att ta fram ett målgruppsanpassat informations- och utbildningsmaterial som kan användas i projekt som syftar till att främja ökad och säker cykling. Barn och unga samt nyanlända och andra grupper av utrikesfödda var särskilt prioriterade målgrupper. Trafikverket besvarade uppdraget genom rapporten Uppdrag att ta fram informations- och utbildningsmaterial för ökad och säker cykling som publicerades i januari 2018. Trafikverkets bedömning 2021 var att behovet av ett eventuellt nytt och kvalitetssäkrat informations- och utbildningsmaterial var svårbedömt (TRV 2021/21964).

VTI har i det redovisade uppdraget Mål för ökad andel cykling föreslagit att ett av de två delmålen ska handla om att främja barns cyklande (VTI rapport 1125). I rapporten betonas att många vanor grundläggs i tidig ålder och att aktiv mobilitet är viktig 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 tog VTI och Luleå tekniska universitet i januari 2023 fram en barnkonsekvensanalys (Prövning och analys av barnets bästa när det gäller nationell rekommendation för aktiva skolresor). Analysen togs 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 bl.a. 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.

Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) har pekat på behoven av att integrera trafiksäkerhet i andra påverkansåtgärder, t.ex. när det gäller arbetet med säkra skolvägar, vandrande skolbussar och undervisning i säker cykling. Många kommuner 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 cykelparkeringar. Exempelvis pekar många erfarenheter på att trafiksäkerheten blir bättre med färre bilar runt skolorna, vilket gör området tryggare för både barn och vuxna.

Trafikverket delar ut bidrag till ideella organisationer för projekt som syftar till att nå de transportpolitiska målen. Under första halvåret 2021 beviljades fyra projekt som rör cykel medel om totalt ca 5,4 miljoner kronor. 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. Projekten handlar bl.a. om ökad och säker cykling för utlandsfödda samt barns gång- och cykelvägar (TRV 2021/21964).

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 Helnkyterhetsförbund (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.

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 Europaparlamentets resolution framfördes 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 uppmanade vidare kommissionen att föreslå riktlinjer för säker cykling, inklusive bl.a. användning av cykelhjälmar, åldersgränser och transporter av barn. I oktober 2023 presenterade kommissionen ett meddelande (COM(2023) 566 final) med förslag till en europeisk förklaring om cykling. I förklaringen åtar sig parterna bl.a. att öka användningen av cykling för att främja social integration genom att särskilt uppmärksamma behoven hos kvinnor, barn, äldre och utsatta och marginaliserade grupper. Vidare åtar sig parterna att tillhandahålla riktad cykelutbildning, särskilt för barn och utsatta och marginaliserade grupper. I förklaringen åtar sig parterna dessutom att stärka cykelutbildningen – bl.a. undervisa barn och ungdomar i att cykla – och genomföra medvetandehöjande kampanjer om trafiksäkerhet, särskilt om de största riskerna för cyklister, och stödja en säker användning av cyklar och elcyklar samt höja medvetenheten om säkerheten för utsatta trafikanter under körkortsutbildningen. Den 3 april 2024 undertecknades cykelförklaringen av Europaparlamentet, ministerrådet och kommissionen (C/2024/2377).

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om insatser för cykling bland barn och unga behandlades senast i utskottets betänkande 2023/24:TU12 Cykelfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. 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. Det är också viktigt att i det fortsatta arbetet beakta behovet av säkra cykelvägar för barn och unga. Utskottet

konstaterade att de frågor som togs upp i motionerna var väl beaktade och fann därför inte anledning att ta något initiativ i dessa frågor.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att andelen skol- och fritidsresor med gång och cykel dessvärre fortsätter att minska. Utskottet vill samtidigt påminna om att det i rapporter har pekats på att barns säkerhet i vägtrafiken i allmänhet är hög i Sverige. Mot den bakgrunden vill utskottet, liksom tidigare år, starkt betona att det är viktigt att främja ökad cykling bland både barn och unga, inte minst eftersom cykling är utmärkt vardagsmotion. Utskottet vill särskilt framhålla vikten av att barn och unga börjar cykla, inte minst för att i tidig ålder grundlägga hälsosamma vanor. 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 menar 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 2024/25:1428 (SD) yrkande 11, 2024/25:3126 (S) yrkande 75 i denna del och 2024/25:3236 (S) yrkande 34 i denna del.

Kombinerade resor med cykel

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om kombinerade resor med cykel. Utskottet betonar vikten av ett hela resan-perspektiv och möjligheten att kombinera cykling med kollektivtrafikresor. Utskottet välkomnar kombinerade mobilitetstjänster och det arbete som pågår på olika håll i landet. Utskottet pekar på betydelsen av säkra cykelparkeringar och konstaterar att det pågår insatser för detta. Utskottet välkomnar EU:s nya tågpassagerarförordning och förutsätter att järnvägsföretagen och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ser över utrymmet för cyklar. Utskottet menar att de frågeställningar som tas upp i motionsyrkandena är väl beaktade och finner därför inte anledning att ta något initiativ i frågan om kombinerade resor med cykel.

Jämför reservation 19 (SD), 20 (C) och 21 (MP).

Motionerna

I kommittémotion 2024/25:1428 yrkande 5 uppmärksammar Thomas Morell m.fl. (SD) vikten av säkra cykelparkeringar och att cykelpooler kan anläggas vid bilpooler. Motionärerna menar att cykling på vissa sträckor är snabbare än både bil- och kollektivtrafik, men för en del är det inte möjligt att cykla hela sträckan till arbetet eller andra aktiviteter.

I kommittémotion 2024/25:2947 yrkande 45 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att regeringen bör utreda hur det ska bli enklare att kunna ta med sig cykeln på tåget inom ramen för den nationella kollektiv- och fjärrtågstrafiken. Motionärerna vill underlätta för resenärer att ta med cykeln på tåget och konstaterar att flertalet regionala tågoperatörer tillåter resenärer att ta med sig en cykel ombord, även om det finns begränsningar främst på grund av platsbrist och säkerhetsaspekter.

I kommittémotion 2024/25:3063 anför Linus Lakso m.fl. (MP) att det bör tas fram en standard för hur cyklar ska kunna tas med på tåg (yrkande 3). Vidare menar motionärerna att regeringen bör Trafikverket i uppdrag att utforma en standardlösning för säkra cykelgarage vid svenska stationslägen (yrkande 4). Motionärerna menar att detta skulle främja cyklandet som en del i ett trafikslagsövergripande system.

Bakgrund

Kombinerade resor med cykel

I det senaste nationella cykelbokslutet (Trafikverket 2024:120) anføres att det ska vara attraktivt och enkelt att använda en cykel för hela resan och även i

kombination med andra färdssätt. Det krävs god tillgänglighet till viktiga målpunkter jämfört med andra färdmedelsalternativ.

I Europaparlamentets resolution om utveckling av en EU-strategi för cykling från februari 2023 uppmuntras 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. I den europeiska förklaringen framhålls att cykling bör spela en viktig roll för att förbättra multimodal konnektivitet och turism, särskilt i kombination med tåg, bussar och andra transportsätt, både i stadsområden och på landsbygden. Därför ska man främja och genomföra multimodala lösningar i stads-, förorts- och landsbygdsområden samt för långdistansutfärder, genom att skapa en ökad synergi mellan cykling och andra transportsätt, såsom att möjliggöra transport av fler cyklar på bussar och tåg. Vidare ska man stödja cykelindelningssystem som en lösning för tillgång på den första och sista sträckan till kollektivtrafiktjänster. Den 3 april 2024 undertecknades cykel-förklaringen av Europaparlamentet, ministerrådet och kommissionen (C/2024/2377).

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

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 kollektivtrafikesor 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 det 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

Den 29 april 2021 antogs Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/782 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (2021 års tågpassagerarförordning). 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 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 tåg-sammansättning 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. Kravet på cykelplatser i nya eller uppgraderade tåg börjar 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. Regeringen menar att det därför i dagsläget saknas 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 tågpassagerarförordningen blir direkt tillämplig i Sverige. Propositionen behandlades i betänkande 2022/23:CU18, där civilutskottet ställde sig bakom regeringens förslag, och riksdagen biföll utskottets förslag i maj 2023 (rskr. 2022/23:180).

I det senaste nationella cykelbokslutet (Trafikverket 2024:120) betonas att det ska vara attraktivt och enkelt att använda cykel för hela resan och även i kombination med andra färdssätt. Bara 12 procent av de som har svarat på den

s.k. cyklistvelometern från Cykelfrämjandet anser att det finns bra möjligheter att ta med sig cykeln i kollektivtrafiken. Det konstateras dock att på en stor majoritet av tåglinjerna i Sverige är det möjligt att ta med cykeln. I de flesta län kan man ta med sin cykel på de regionala tågen. Det går också att ta med cykeln på pendeltåg, men då kan det vara begränsat till att enbart gälla under lågtrafik. På många tåg finns det bara plats för ett fåtal cyklar. På SJ:s fjärrtåg går det endast att ta med sin cykel på resan om den monteras ned eller fälls ihop och förvaras i väska.

Cykelparkeringar

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 litteraturoversikt 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 till åtgärder, betonas att parkeringsplatser för cyklar behöver vara säkra och ligga nära kollektivtrafikens hållplatser.

Trafikverket framhåller att verket på vissa platser i landet bygger ett antal pendelparkeringar för bilar och cyklar för att underlätta för resenärer att byta färdväg 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 menar vidare att en faktor som är viktig för att främja cykling i detaljplaneringen är lokaliseringen och utformningen av cykelparkeringar. Andra åtgärder är bl.a. belysning vid cykelparkeringar.

Trafikverket framhåller vidare att lokaliseringen av cykelparkeringen är den viktigaste faktorn för hur mycket den kommer att användas. Den måste enligt verket placeras i direkt anslutning till målpunkten och i närheten av cykelvägar och attraktiva gatunät. Avståndet från målpunkten bör inte överstiga 25 meter, men kan variera beroende på hur lång tid cykeln ska stå parkerad. Cykelparkeringen ska gärna vara lokaliserad närmare ingången till målpunkten än vad bilparkeringen är. Trafikverket uppger att det finns flera typer av cykelparkeringar som passar olika parkeringsändamål, från korttidsparkering till nattförvaring. Vid korttidsparkering, upp till 30 minuter, bör cykeln kunna ställas på stöd eller i ett ställ nära entrén med möjlighet att låsa fast ramen. För dagsparkering vid arbetsplatser och bytespunkter m.m. bör det

finnas tak och möjlighet att låsa fast ramen, helst ska det också finnas övervakning.

I Europaparlamentets resolution om utveckling av en EU-strategi för cykling från februari 2023 anförts 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. I den europeiska förklaringen åtar sig parterna att uppmuntra företag, organisationer och institutioner att främja cykling genom bl.a. lämpliga cykelparkeringar. Vidare finns ett åtagande om att säkerställa att det finns trygga och säkra cykelparkeringsplatser i stads- och landsbygdsområden, inbegripet vid järnvägs- och busstationer och mobilitetsknutpunkter. Dessutom åtar sig parterna att främja utplaceringen av laddstationer för elcyklar i stadsplaneringen och på cykelparkeringsplatser. I förklaringen framhålls att man bör främja och genomföra multimodala lösningar i stads-, förorts- och landsbygdsområden samt för långdistansutfärder, genom att bl.a. tillhandahålla tryggare och säkrare parkeringsplatser för cyklar vid stationer och mobilitetsknutpunkter.

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 kombinerade resor med cykel behandlades senast i utskottets betänkande 2023/24:TU12 Cykelfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottet betonade vikten av hela resan-perspektivet och att det är positivt att resenärer får 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 de frågor som togs upp i motionerna var väl beaktade och fann därför inte anledning att ta något initiativ i dessa frågor.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis betona att det är viktigt att ha ett hela resan-perspektiv 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. Utskottet vill lyfta fram 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 – inte minst från miljö- och folkhälsosynpunkt – att resenärer får en möjlighet att kombinera t.ex. kollektivtrafikresor med cykel.

Utskottet välkomnar mot den bakgrunden framväxten och utvecklingen av kombinerade mobilitetstjänster. Det kan enligt utskottets bedömning vara viktigt att integrera olika färdmedel genom samlokalisering av t.ex. cykel-pooler och andra mobilitetstjänster vid eller nära knutpunkter för kollektivtrafik. Utskottet välkomnar det arbete som pågår på olika håll i landet och välkomnar dessutom att frågan om multimodala lösningar som skapar ökad synergi mellan cykling och andra transportsätt tas upp i den europeiska förklaringen om cykling. Det är i sammanhanget också viktigt att peka på betydelsen av att det finns säkra cykelparkeringar vid bl.a. arbetsplatser och hållplatser för kollektivtrafik. Utskottet konstaterar att det pågår insatser för detta, både i kommunerna och inom Trafikverket, och noterar att Trafikverket menar att det finns flera typer av cykelparkeringar som passar för olika parkeringsändamål.

När det gäller motionsförslagen om att kunna ta med sig cykeln på tåget påminner utskottet om att det har genomförts ett omfattande arbete på EU-nivå när det gäller denna fråga. 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 cykeln 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 2024/25:1428 (SD) yrkande 5, 2024/25:2947 (C) yrkande 45 och 2024/25:3063 (MP) yrkandena 3 och 4.

Cykelcentrum vid VTI

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslaget om Cykelcentrum vid VTI. Utskottet konstaterar att en satsning pågick 2018–2023 och att anslaget till VTI för 2025 får användas bl.a. för driften av ett nationellt kompetenscentrum om cykling. Utskottet finner därför inte anledning att ta något initiativ med anledning av motionsförslaget.

Jämför reservation 22 (MP).

Motionen

I kommittémotion 2024/25:3063 yrkande 10 anför Linus Lakso m.fl. (MP) att Cykelcentrum vid VTI behöver vara en permanent verksamhet inom ramen för VTI. Motionärerna framhåller att Cykelcentrum är en viktig resurs i byggandet av ett resurseffektivt och hållbart samhälle, och som administrativ värd har VTI tillsammans med andra forskare, intresseorganisationer, myndigheter, infrastrukturhållare m.fl. utvecklat cyklingens roll i Sverige.

Bakgrund

Cykelcentrum vid VTI är en plattform för samverkan och spridning av forskningsresultat kring cykling. Cykelcentrum startades 2018 då VTI fick i uppdrag av den dåvarande regeringen att t.o.m. 2023 vara administrativ värd för ett nationellt kunskapscentrum för forskning och utbildning om cykling. Satsningen uppgick till 5 miljoner kronor per år under perioden 2018–2023. Som administrativ värd skulle 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.

Från och med 2024 driver VTI, som en del av den anslagsfinansierade ordinarie verksamheten, Cykelcentrum vidare i liknande format som tidigare. Cykelcentrum samlar forskningsresultat, arrangerar webinarier och ger regelbundet ut ett nyhetsbrev med information om aktuell forskning, kurser, konferenser och seminarier.

Anslaget 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut får enligt budgetpropositionen för 2025 (prop. 2024/25:1 utg.omr. 22) användas för driften av ett nationellt kunskapscentrum om cykling. I VTI:s regleringsbrev för budgetåret 2025 anger regeringen på motsvarande vis att anslaget 1:9 får användas bl.a. för driften av ett nationellt kompetenscentrum om cykling.

Tidigare riksdagsbehandling

Ett motionsyrkande om Cykelcentrum vid VTI behandlades senast i utskottets betänkande 2023/24:TU12 Cykelfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandet, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet konstaterade 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 ansåg därför att det inte fanns anledning att ta något initiativ med anledning av motionsförslaget.

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 2025 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 2024/25:3063 (MP) yrkande 10.

Reservationer

1. Mål för cykling, punkt 1 (S, V)

av Gunilla Svantorp (S), Mattias Ottosson (S), Kadir Kasirga (S), Malin Östh (V), Inga-Lill Sjöblom (S) och Fredrik Stenberg (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 motionerna

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 23 och 76 samt

2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 19 och 35 samt bifaller delvis motionerna

2024/25:1871 av Lili André (KD),

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 43 och

2024/25:3063 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 1.

Ställningstagande

Vi kan inledningsvis konstatera att 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 kan vidare konstatera att transporter har en avgörande påverkan på klimatet. Nästan en tredjedel av landets totala utsläpp orsakas av inrikes transporter, och huvuddelen kommer från vägtrafiken. För att uppfylla klimatmålen och stärka landets självförsörjning är det avgörande att vi fokuserar på att ställa om till ett klimatsmart trafik- och transportsystem. Det är viktigt att framhålla att cykling är ett mycket miljö- och klimatsmart färdssätt med betydande folkhälsoeffekter. 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. Vi menar att ett ambitiöst nationellt mål för ökad cykling bör antas och att regeringen bör 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 motionerna

2024/25:1871 av Lili André (KD) och

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 43 och

bifaller delvis motionerna

2024/25:3063 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 1,

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 23 och 76 samt

2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 19 och 35.

Ställningstagande

Jag kan inledningsvis konstatera att cykeln tar mindre plats än bilen och att den inte genererar några utsläpp, och samtidigt är cykling bra för folkhälsan. Jag menar därför att det bör sättas upp nationella mål för att effektivare styra arbetet inom cykelpolitiken. Jag vill påminna om att regeringen 2021 gav Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) i uppdrag att ta fram ett nationellt cykelmål i syfte att få fler att välja cykeln och att detta uppdrag redovisades 2022. Jag menar att ett nationellt mål rimligen bör handla om ett tidsatt och kvantifierat cykelandelsmål. Jag menar också att ett nationellt mål är en förutsättning för att cyklingen ska prioriteras och på så sätt kunna medverka till att de transportpolitiska målen nås. Jag vill i sammanhanget påminna om att det i flera andra länder redan finns nationella cyklingmål. Jag vill även betona att den svenska målstyrningen behöver baseras på hur vi vill att trafiken ska se ut i framtiden i stället för den prognosstyrning som sker i dag. Det skulle ge myndigheterna möjlighet att arbeta för att klara målen inom 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

2024/25:3063 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 1 och bifaller delvis motionerna
2024/25:1871 av Lili André (KD),
2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 43,
2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 23 och 76 samt
2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 19 och 35.

Ställningstagande

Jag kan inledningsvis konstatera att det finns en bred enighet både i riksdagen och i kommunerna runt om i landet om att andelen resor med cykel måste öka. Jag kan också konstatera att VTI har tagit fram ett förslag till mål för ökad cykling. Jag menar mot bakgrund av detta att riksdagen bör fastställa ett fördubblingsmål för cyklande till 2035. Jag vill i sammanhanget betona att 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 cykling förbättras avsevärt. Jag vill betona att cykling är en central pusselbit i arbetet med att skapa ett hållbart transportsystem, och det innebär bl.a. att det behövs en trygg, säker och gen cykelinfrastruktur.

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

av Gunilla Svantorp (S), Mattias Ottosson (S), Kadir Kasirga (S), Inga-Lill Sjöblom (S) och Fredrik Stenberg (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 motionerna

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 22 och

2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 18.

Ställningstagande

Vi menar att en ökad och säker cykling kan bidra till att minska resandets miljöpåverkan och trängsel i tätorterna samt bidra till en bättre folkhälsa. Vi vill starkt betona att det är avgörande att vi fokuserar på att ställa om till ett klimatsmart trafik- och transportsystem för att både uppfylla klimatmålen och stärka landets självförsörjning. Att cykla är ett mycket miljö- och klimatsmart färdssätt, och inte minst i storstäderna har cykeln en stor potential att kunna avlasta både kollektivtrafiken och vägarna. Vi vill också betona att folkhälsoeffekterna av ökat cyklande är betydande.

5. **Infrastruktur för cykling, punkt 3 (S)**

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

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

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 75 i denna del och

2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 34 i denna del,

bifaller delvis motion

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 44 och 46 samt avslår motionerna

2024/25:205 av Lina Nordquist (L),

2024/25:621 av Emma Berginger (MP),

2024/25:737 av Magnus Manhammar (S),

2024/25:990 av Rickard Nordin (C) yrkande 1,

2024/25:1428 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 1–3,

2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 10,

2024/25:1879 av Lili André (KD) yrkandena 1 och 2,

2024/25:1881 av Mathias Bengtsson (KD),

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 94,

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 47,

2024/25:2954 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 25,

2024/25:2955 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 33 och

2024/25:3063 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 2 och 5–7.

Ställningstagande

Vi vill framhålla att cykling är ett mycket miljö- och klimatsmart färdssätt, och inte minst i storstäderna har cykeln en stor potential att avlasta både kollektivtrafiken och vägarna. För att cyklingen ska kunna öka och utvecklas behöver såväl säkerheten som kapaciteten öka. Det är därför mycket viktigt med välplanerade och säkra cykelvägar. Framför allt i storstadsregionerna är det viktigt att den kommunala planeringen utgår från ett regionalt perspektiv för att underlätta cykelpendling mellan närliggande kommuner. Vi vill därför betona att det är viktigt med god planering i alla kommuner för att underlätta cykelpendling.

6. Infrastruktur för cykling, punkt 3 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (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

2024/25:1428 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 1–3,
2024/25:2955 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 33 och
2024/25:3063 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 6,
bifaller delvis motionerna
2024/25:737 av Magnus Manhammar (S),
2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 44,
2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 75 i denna del och
2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 34 i denna del och
avslår motionerna
2024/25:205 av Lina Nordquist (L),
2024/25:621 av Emma Berginger (MP),
2024/25:990 av Rickard Nordin (C) yrkande 1,
2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 10,
2024/25:1879 av Lili André (KD) yrkandena 1 och 2,
2024/25:1881 av Mathias Bengtsson (KD),
2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 94,
2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 46 och 47,
2024/25:2954 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 25 och
2024/25:3063 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 2, 5 och 7.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis betona att det är viktigt att planera för cykling vid både ny- och ombyggnation av vägar. När nya vägar anläggs menar vi att det bör skapas säkra ytor för mopeder och cyklister. Vi anser att det är viktigt att separera olika trafikantgrupper i så stor utsträckning som möjligt. Därför anser vi att alla nya vägprojekt bör innehålla separata körfält för cyklister och bilister där så är möjligt och där man bedömer att vägarna trafikeras av ett rimligt antal cyklister.

För att uppmuntra till ökad cykling anser vi också 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. Vi menar att ju färre vägar som korsas desto säkrare blir cyklingen. Vi vill också peka på att bra belysning

och cykelbanor som dras i gena stråk ökar viljan att cykla. Det är även önskvärt att cykelbanor – om möjligt – inte förläggs längs hårt trafikerade vägar.

Slutligen vill vi peka på att väglagen innebär allvarliga begränsningar när det gäller möjligheten att anlägga nya cykelbanor. Som regelverket är utformat i dag anläggs cykelvägar i direkt anslutning till befintliga vägar för motortrafik, vilket 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 en bilist. Vi menar därför att det behövs en översyn och modernisering av lagstiftningen så att möjligheten att anlägga friliggande cykelvägar underlättas.

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

2024/25:990 av Rickard Nordin (C) yrkande 1,

2024/25:1428 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 3,

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 44, 46 och 47,

2024/25:2954 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 25,

2024/25:2955 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 33 och

2024/25:3063 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 6,

bifaller delvis motionerna

2024/25:205 av Lina Nordquist (L),

2024/25:1428 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 2,

2024/25:3063 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 5,

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 75 i denna del och

2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 34 i denna del och

avslår motionerna

2024/25:621 av Emma Berginger (MP),

2024/25:737 av Magnus Manhammar (S),

2024/25:1428 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 1,

2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 10,

2024/25:1879 av Lili André (KD) yrkandena 1 och 2,

2024/25:1881 av Mathias Bengtsson (KD),

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 94 och

2024/25:3063 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 2 och 7.

Ställningstagande

Inledningsvis vill jag understryka att intresset för cykeln som transportmedel har ökat. Med bra cykelleder, bättre vinterunderhåll på cykelvägarna och bättre bytespunkter mellan cykel och kollektiva färdmedel skulle cyklingen kunna öka än mer. Jag vill också särskilt lyfta fram att cykeln tar mindre plats än bilen och att den inte genererar några utsläpp. Samtidigt är cykling bra för folkhälsan. Ett ökat cyklande vore därmed bra för miljön, hälsan och trängseln i städerna. Jag vill därför peka på vikten av att uppvärdera cykeltrafikens roll i transportplaneringen och menar att cykeln bör klassificeras som ett nationellt trafikslag.

Vidare vill jag peka på att det är viktigt att Trafikverket i större utsträckning planerar för nationella cykelvägar och cykelleder, men samtidigt kan jag konstatera att en stor del av de beslut som rör cykeltrafik fattas lokalt eller regionalt. Jag menar att den nationella nivån måste skapa förutsättningar för regionalt och kommunalt samarbete och kunskapsutbyte samt bl.a. införa enklare regler för uppförande av cykelinfrastruktur. Jag vill också se ökad framkomlighet med cykel genom att det byggs fler lokala och regionala cykelbanor och s.k. cykelmotorvägar samt att barriäreffekter från korsande spår och vägar minskar. Det är särskilt viktigt att snabba på arbetet för att skapa ett sammanhängande cykelvägnät i våra största städer. Att kunna transportera sig med cykel är viktigt för att åstadkomma en hållbar stadsutveckling. En tredjedel av alla resor är kortare än 5 kilometer, och då är cykel ofta ett bra alternativ.

Vidare kan jag konstatera att genom moderna elcyklar har cykling nu blivit ett tydligare alternativ också på längre sträckor och därför behöver tillgången till cykelvägar öka även på landsbygden. Jag menar att väglagen är omodern, och jag vill bl.a. lyfta fram att en cykelväg borde likställas med en bilväg. Dagens regelverk innebär att Trafikverket inte får bygga friliggande cykelvägar om det inte finns ett samband med en statlig allmän väg. Enligt min mening bör väglagen ändras så att friliggande cykelvägar kan byggas utan samband med en anslutande bilväg.

Dessutom vill jag lyfta fram vikten av att ta hänsyn till samtliga trafikslag när man bygger vägar. Jag kan konstatera att många vägar har behov av underhållsåtgärder och förbättringar för att bl.a. förverkliga nollvisionen. I det arbetet är det vanligt att göra om vägar till mötesfria vägar med två-plus-ett-sträckning och med räfflor i vägbanan. Jag vill betona att detta är en viktig åtgärd för att minska antalet bilolyckor, men tyvärr för detta ibland också med sig att cyklister och mopedister trängs undan och inte vågar köra längs med vägen längre eftersom utrymmet minskar. Jag menar att det krävs ett helhetstänk och en annan syn från planerande myndigheter. Både cyklister och mopedister berörs av dessa förändringar till det sämre, trots att det är två transportsätt vi gärna ser mer av eftersom de är förhållandevis miljövänliga jämfört med bilen. Det är därför viktigt att skapa utrymme för alla typer av färdssätt och ha fler än bara bilister i åtanke när vägar underhålls och förbättras.

Slutligen vill jag peka på behovet av att göra en inventering av de arbetsvägar som löper parallellt med vägar och järnvägar och som skulle kunna klassas och nyttjas som cykelvägar.

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

2024/25:1428 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 3,

2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 10,

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 94,

2024/25:2955 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 33 och

2024/25:3063 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 2 och 5–7,

bifaller delvis motionerna

2024/25:737 av Magnus Manhammar (S),

2024/25:990 av Rickard Nordin (C) yrkande 1,

2024/25:1428 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 2,

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 44 och 46,

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 75 i denna del och

2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 34 i denna del och

avslår motionerna

2024/25:205 av Lina Nordquist (L),

2024/25:621 av Emma Berginger (MP),

2024/25:1428 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 1,

2024/25:1879 av Lili André (KD) yrkandena 1 och 2,

2024/25:1881 av Mathias Bengtsson (KD),

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 47 och

2024/25:2954 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 25.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis betona att det är viktigt att Sverige har ett transportsystem som tillgodoser behoven hos både privatpersoner och näringsliv och som samtidigt klarar klimatmålet och övriga miljömål, trafiksäkerhetsmålen och folkhälsomålen. Målbilden är ett utsläppsfritt och transporteffektivt samhälle, där transportsystemet anpassas efter lokala och regionala förutsättningar. En del i detta är att både cyklandet och gångtrafiken behöver bli säkrare och att cyklandet i hela Sverige ökar på ett sådant sätt att tillgängligheten förbättras, folkhälsan stärks och klimat- och miljöpåverkan minskar. Det är

därför viktigt att öka de statliga investeringarna och förbättra förutsättningarna för att fler ska kunna använda cykeln som transportmedel.

Sveriges kommuner behöver få större rådighet över åtgärder som leder till ett transportsnålt samhälle och till att fler väljer bl.a. gång och cykel. Det måste bli enklare och billigare att resa med låg klimatpåverkan, och detta kräver bl.a. stora investeringar i cykelinfrastrukturen. Jag menar att cykling är en central pusselbit i arbetet med att få till ett hållbart transportsystem, och det behövs en trygg, säker och gen cykelinfrastruktur. Jag vill understryka att det för gående och cyklister ska finnas möjlighet att färdas i Sverige på samma villkor som motorfordonstrafiken. Det innebär att det ska finnas ett fungerande gång- och cykelnät i anslutning till allmänna vägar. Det kan utformas på olika sätt men som grund ska man kunna cykla och gå där man kan åka bil. Jag vill betona att gång- och cykelmöjligheter ska vara standard på och i anslutning till det nationella och regionala vägnätet. I sammanhanget vill jag framhålla att regeringen bör ta fram en nationell cykelplan, inklusive förslag till ett nationellt cykelvägnät, och följa upp den nationella cykelstrategin med konkreta åtgärder för att fler ska cykla. Det behöver byggas fler och bättre cykelvägar såväl i städer som i glesbygd och på landsbygden.

Jag kan vidare dessvärre konstatera att cyklingen har minskat under flera decennier om man bortser från städer och större tätorter. En bidragande orsak till denna 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 farligt att använda cykeln på landsbygden eftersom vägutrymmet inte längre räcker till. Här har bl.a. de trafiksäkerhetskänsliga åtgärder som 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 har försvunnit, vilket hämmar cyklingen på ett olyckligt sätt. När Trafikverket bygger två-plus-ett-vägar för att öka bilisternas trafiksäkerhet blir det i princip omöjligt för oskyddade trafikanter att använda vägen. Många gånger låter man cyklister ta andra vägar som är längre eller i många fall av mycket dålig kvalitet. Jag menar att detta tillvägagångssätt inte är acceptabelt. Det är en fråga om ett rättvist förhållningssätt till gång och cykel inom det nationella trafiksystemet och en fråga om en rättvis tillgång till landets vägar. Förfarandet går dessutom på tvärs mot de nationella klimat-, miljö- och hälso-målen. Det kan också konstateras att det många gånger på mindre landsvägar målas sidolinjer som är upphuggna i ett sicksackmönster, vilket skapar en vibration hos den bil som kommer för långt åt sidan. Denna lösning har fördelar för bilar men innebär problem för cyklister. Vidare vill jag lyfta fram problemet med avkörningsräcken som sätts upp längs vägarna, inte minst vid hastighetskameror. Dessa placeras nära väggkanten, vilket innebär att ytan för gående och cyklister minskar. Jag vill starkt understryka att Trafikverket måste ta hänsyn till de oskyddade trafikanterna vid trafiksäkerhetskänsliga åtgärder. Jag menar att gång- och cykelmöjligheterna inte får försämrats vid sådana åtgärder eller vid upprustning av det befintliga nationella och regionala vägnätet.

Dessutom vill jag lyfta fram ett annat problem som återkommande hindrar en förbättrad cykelinfrastruktur, nämligen väglagen som leder till att cykelvägar på landsbygden i princip alltid måste läggas intill den allmänna vägen 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 finns flera exempel på problem med markåtkomst för att anlägga en cykelväg för t.ex. arbetspendling eller turiststråk. En enskild markägare kan blockera en cykelvägsutbyggnad men skulle inte kunna förhindra en utbyggnad av en vanlig väg. Trafikverket hindras också från att genomföra satsningar på cykelvägar som inte har ett funktionellt samband med deras anläggning. Jag vill påminna om att dessa juridiska svårigheter har varit kända sedan länge och behöver åtgärdas snarast. Trafikverket bedömer i en rapport (TRV 2021/3614) att man upplever att framkomligheten i cykelprojekt ofta hindras av svårigheter att få åtkomst till mark. Trafikverket menar att detta i många fall skulle kunna lösas genom att kommunerna tar fram en detaljplan. Jag menar dock att detta är en orimlig förväntan på kommunerna, bl.a. eftersom det är en mycket mer komplicerad process. För att få möjlighet att bygga funktionella cykelvägar behöver väglagens begrepp allmän samfärdsel i stället ändras så att cykelvägar inbegrips liksom att begreppet funktionellt samband omdefinieras. För detta torde det räcka att regeringen och riksdagen uttrycker att begreppen ska ha en annan tolkning. Lagtexten i sig skulle sålunda inte behöva skrivas om. Jag kan konstatera att riksdagen i januari 2021 beslutade om ett tillkännagivande till regeringen om att regeringen bör återkomma med ett förslag som gör det möjligt att anlägga friliggande cykelvägar utan krav på direkt anslutning till vägar för motortrafik. Jag kan också konstatera att lagstiftningens problem har utretts ett antal gånger, och ännu finns det inget som tyder på att ändringar är på gång samtidigt som projekt som är efterfrågade ligger för fäfat, vilket komplicerar möjligheten att säkerställa en funktionell, säker och trygg cykelinfrastruktur i hela landet. Att nå målet om ökad cykling försvåras enligt min mening avsevärt, och därför bör regeringen skyndsamt återkomma med en uppdaterad lagstiftning på detta område som säkerställer likvärdig markåtkomst åt cykelvägar så som i dag gäller för vägar avsedda för motorfordonstrafik.

Slutligen vill jag ta upp frågan om att införa en s.k. servicenära cykelinfrastruktur på landsbygden, dvs. att en trygg och säker cykelinfrastruktur skapas i anslutning till de platser där service i form av skolor, affärer eller annan samhällsservice finns. Bland annat tillväxten av elcyklar förkortar restiderna och möjliggör längre arbets- och fritidsresor med cykel, men detta kommer enligt min mening inte hela landet till godo. I stället hänvisas merparten av resenärerna till bilar eller en ofta oflexibel kollektivtrafik. Jag menar att potentialen för cykling på landsbygden 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. För att komma åt problemet att dagens vägnät i princip gör cykling olämplig på landsbygden och försvårar en ökad cykling menar jag att det bör införas en servicenära cykelinfrastruktur. 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 en samhällsservice skapar en fungerande cykelinfrastruktur som möjliggör säker och trygg vardagscykling för de som bor inom ett rimligt avstånd. Därmed stärks landsbygden, och lokalsamhället blir mer flexibelt och motståndskraftigt samtidigt som cyklingen främjas lokalt. 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 innebär att behovet där inte är lika stort. 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.

9. Utformning av cykelbanor, punkt 4 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2024/25:990 av Rickard Nordin (C) yrkande 4 och

2024/25:1428 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 4,
bifaller delvis motion

2024/25:3063 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 9 och
avslår motion

2024/25:990 av Rickard Nordin (C) yrkande 3.

Ställningstagande

Vi menar att det behövs fler anpassningar som beaktar cyklisternas villkor, och vi vill framhålla att säkerhetsfrågan är extra viktig. Många kommuner som arbetar aktivt med trafiksäkerhet väljer att markera hela eller delar av cykelbanan med färg, exempelvis vid trafik Korsningar för att uppmärksamma bilister och andra trafikanter på korsande cykelbanor. Vi anser att ambitionen är god och på många håll eftertraktad, men samtidigt kan vi konstatera att det saknas en standardisering av färgvalet. Vi framhåller att oavsett vilken kommun man cyklar i bör färgsättningen vara enhetlig. Enhetliga markeringar av cykelbanor tillhör de åtgärder som kan förenkla och underlätta för cyklister och fotgängare, och färgsättningen av cykelbanor bör enligt vår mening därför 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
2024/25:3063 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 9,
bifaller delvis motionerna
2024/25:990 av Rickard Nordin (C) yrkande 4 och
2024/25:1428 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 4 och
avslår motion
2024/25:990 av Rickard Nordin (C) yrkande 3.

Ställningstagande

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

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

av Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2024/25:1428 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 6–9,
bifaller delvis motionerna
2024/25:971 av Cecilia Rönn (L) och
2024/25:990 av Rickard Nordin (C) yrkande 5 och
avslår motionerna
2024/25:252 av Hans Eklind (KD),
2024/25:540 av Yasmine Bladelius (S),
2024/25:990 av Rickard Nordin (C) yrkande 2,
2024/25:1552 av Jörgen Grubb (SD),
2024/25:2107 av Lars Beckman (M),

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 42 och
2024/25:3063 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 8.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis ta upp frågan om regler vid såväl cykelöverfarter som cykelpassager. Vi menar att dagens regler för vem som har väjningsplikt ofta är snåriga, och många tror felaktigt att cyklister alltid har väjningsplikt gentemot bilister. Vi menar att lagstiftningen skulle kunna förenklas genom att cyklister vid såväl cykelpassager som cykelöverfarter ska lämna företräde för bilister. En sådan förändring och förenkling skulle ligga i linje med trafiksäkerhetsintresset och samhällets mål om att minska antalet svårt skadade och döda i trafiken. Vi menar därför att man behöver se över lagstiftningen när det gäller cykelpassager och cykelöverfarter i syfte att likställa regelverket.

Vidare kan vi konstatera att det från flera kommuner har framförts en önskan om att det ska vara tillåtet att cykla mot enkelriktat. Vi motsätter oss dock detta å det bestämdaste eftersom det är tämligen uppenbart att en sådan ändring skulle öka risken för att bli påkörd. Som bilist förväntar man sig inte ett möte på en enkelriktad gata, och vid en kollision där ett motorfordon framförs i 40 kilometer i timmen och en cykel framförs i 25 kilometer i timmen kan detta leda till döden eller invaliditet. Det har även föreslagits från cykelorganisationer att det ska vara tillåtet att cykla mot rött vid högersväng. Även här ser vi en ökad olycksrisk. En bilist förväntar sig inte att någon ska färdas mot röd signal när bilisten har grönt ljus, och än värre är det om ett tungt lastbilskepp måste tvärbromsa för att en cyklist cyklar ut framför fordonet. Att utsätta cyklister för farliga experiment och öka risken för cyklister i trafiken är enligt vår bestämda uppfattning verkligen inte rätt väg att gå för att öka cyklingen. Därför betonar vi vikten av att utformningen av regelverket för cykel måste utgå från empiri och fakta.

Vi vill också lyfta fram att cykelhjälm 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 skallskador och över 40 procent av dödsolyckorna hade kunnat undvikas om alla burit cykelhjälm. Allvarliga huvudskador leder alltför ofta till ett livslångt handikapp. Vi menar att om fler barn använder hjälm kan det även bidra till att fler vuxna använder hjälm. Vi vill därför att möjligheten att successivt höja gränsen för krav på att bära cykelhjälm från dagens 15 år till 18 år utreds. För att få en naturlig övergång menar vi att detta kan göras genom att åldersgränsen höjs ett år i taget. På så sätt kommer samtliga barn inom kort att vara skyldiga att bära cykelhjälm.

Slutligen vill vi ta upp frågan om ett mobilförbud på cykel. I Sverige är det sedan den 1 februari 2018 förbjudet för en person att hålla en mobiltelefon i handen vid körning av motorfordon. Trafikpolisen uppger dock i delar av landet att mobilsurfande cyklister är ett allt vanligare inslag i trafiken. Vi vill

här betona att mobiltelefonen är ett distraktionsmoment som inte hör hemma i handen på en cyklist. Som cyklist är man en oskyddad trafikant, och fokus måste ligga på trafiken, inte på mobilen. Vi kan konstatera att andra länder har uppmärksammat problemet med mobilsurfande cyklister. I Danmark är det följaktligen redan förbjudet att prata i en handhållen mobiltelefon under cykling, och i Nederländerna infördes förbud för cyklister att använda mobiltelefonen i trafiken sommaren 2019. Vi vill framhålla att ett av argumenten för ett mobilförbud på cykel är den ökade användningen av elcyklar som i och med högre hastigheter bidrar till en större trafikfara. Vi menar därför att ett förbud mot användande av mobiltelefoner och smarta telefoner under cykelfärd behöver utredas.

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

av Ulrika Heie (C) och Malin Östh (V).

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

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 42 och avslår motionerna

2024/25:252 av Hans Eklind (KD),

2024/25:540 av Yasmine Bladelius (S),

2024/25:971 av Cecilia Rönn (L),

2024/25:990 av Rickard Nordin (C) yrkandena 2 och 5,

2024/25:1428 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 6–9,

2024/25:1552 av Jörgen Grubb (SD),

2024/25:2107 av Lars Beckman (M) och

2024/25:3063 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 8.

Ställningstagande

Vi menar att förutsättningarna för att via regelförändringar förbättra framkomligheten med cykel behöver utredas. Det är viktigt att se över behovet av åtgärder, regelförenklingar och lagändringar som möjliggör cykling i hela landet. Ett ökat cyklande vore bra såväl för miljön och hälsan som för trängseln i våra städer. Den nationella nivån måste bl.a. skapa möjlighet att införa anpassade trafikföreskrifter för cykel, t.ex. förtur vid rött ljus eller möjlighet att cykla mot enkelriktat.

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

2024/25:3063 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 8,

bifaller delvis motion

2024/25:252 av Hans Eklind (KD) och

avslår motionerna

2024/25:540 av Yasmine Bladelius (S),

2024/25:971 av Cecilia Rönn (L),

2024/25:990 av Rickard Nordin (C) yrkandena 2 och 5,

2024/25:1428 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 6–9,

2024/25:1552 av Jörgen Grubb (SD),

2024/25:2107 av Lars Beckman (M) och

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 42.

Ställningstagande

Jag menar att möjligheten till användning av en hänsynsregel vid cykling bör införas. När en cyklist färdas på en väg kommer bilarna ofta alltför nära. Jag konstaterar att detta skapar en trafikosäker miljö som avskräcker många från att cykla. I dag är dessutom bilarna mycket bredare än för några decennier sedan, vilket har ställt till det än mer för cyklisterna. För att komma till rätta med problemen har det i flera länder införts en hänsynsregel som innebär att en bil måste hålla minst 1,5 meters avstånd från en cykel vid omkörning. Jag kan konstatera att Transportstyrelsen har utrett frågan och att myndigheten menar att en hänsynsregel eller ett filbyte för bilar vid omkörning av cykel inte är tillrådligt eftersom det skulle skapa för mycket problem för bilarna. Jag vill dock understryka att det är uppenbart att man i den analysen inte har gjort en rimlig bedömning av de oskyddade trafikanternas behov. Jag påminner om att hänsynsregeln med framgång används i flera länder, och om en sådan regel skulle införas i Sverige skulle cykling kunna fungera som alternativ till bilresor i mycket högre grad än i dag, t.ex. i anslutning till närsamhällen på landsbygden, vilket enligt min bedömning skulle främja landsbygdens utveckling, potential och motståndskraft. Jag vill slutligen betona att tryggheten vid cykling är en avgörande faktor för valet av transportsätt och att ett införande av en hänsynsregel på utpekade vägvägningsställen därför bör bli en möjlighet för väghållarna.

14. Elsparcyklar och elcyklar, punkt 6 (S)

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

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 motionerna
2024/25:1046 av Denis Begic (S) och
2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 77 och 78 samt
avslår motionerna
2024/25:325 av Erik Hellsborn (SD),
2024/25:1428 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 10 och
2024/25:1888 av Anne-Li Sjölund (C) yrkandena 1–3.

Ställningstagande

Vi menar att såväl säkerheten som kapaciteten behöver öka för att cyklingen ska öka och utvecklas. Vi konstaterar att det numera finns elcyklar med en rad olika laddsätt och batterilösningar, och det vore enligt vår mening önskvärt med en gemensam standard i hela EU. Vi menar att regeringen bör ta initiativ till detta. Därutöver menar vi att regeringen bör ta initiativ till utökad forskning om orsakerna till de oroväckande bränder och explosioner som förekommer i elcykelbatterier.

15. Elsparcyklar och elcyklar, punkt 6 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (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 motionerna
2024/25:1428 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 10 och
2024/25:1888 av Anne-Li Sjölund (C) yrkande 1 och
avslår motionerna
2024/25:325 av Erik Hellsborn (SD),
2024/25:1046 av Denis Begic (S),
2024/25:1888 av Anne-Li Sjölund (C) yrkandena 2 och 3 samt
2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 77 och 78.

Ställningstagande

Vi kan inledningsvis konstatera att elsparkcyklar har blivit ett dominerande inslag i stadsmiljön i våra större städer de senaste åren. Fenomenet med elsparkcyklar har inneburit ett nytt alternativ att ta sig fram i städerna – både på gott och ont. Det är såväl lätt som smidigt att hyra en elsparkcykel, men vi kan tyvärr konstatera att dagens system inte är hållbart.

Vi vill betona att det inte är rimligt att städernas trottoarer och gågator fylls med felparkerade elsparkcyklar. Kommunerna behöver ta krafttag mot detta eftersom elsparkcyklarna utgör en risk för bl.a. synskadade, men de kan även vara ett fysiskt hinder för gående och vid städning. Dessutom anser vi att felparkerade elsparkcyklar utgör ett stökigt och förfulande inslag i stadsbilden. Om inte kommunerna kommer till rätta med denna problematik behövs det enligt vår mening en lagreglering.

Ytterligare ett problem som vi vill lyfta fram är att antalet olyckor med elsparkcyklar har ökat markant, och det har även förekommit dödsfall. Det är t.ex. inte ovanligt att två personer färdas på en elsparkcykel, 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 enligt vår bedömning detta transportmedel farligare.

Vi menar sammanfattningsvis att det behövs en utredning för att utforma ett tydligt regelverk för elsparkcyklar och därmed minimera personskadorna och parkeringsproblemen.

16. Cykelregister, punkt 7 (S)

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

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
2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 79.

Ställningstagande

Vi vill lyfta fram att omfattningen på cykelstölderna utgör ett verkligt hinder för att vidareutveckla cyklingen. Cykelstölder leder till ökade kostnader för både enskilda och försäkringsbolag. De leder också till att många begränsar sin cykelanvändning på grund av stöldrisken. Vi anser därför att regeringen bör ta ytterligare initiativ för att stävja cykelstölder. Vi menar att regeringen

bör se över behovet av att inrätta ett cykelregister för att motverka cykelstölder och annan organiserad kriminalitet riktad mot cykelägare.

17. Insatser för cykling bland barn och unga, punkt 8 (S)

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

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 motionerna

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 75 i denna del och

2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 34 i denna del och

avslår motion

2024/25:1428 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 11.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis slå fast att cykeln är ett mycket miljö- och klimatsmart färdssätt. Inte minst i storstäderna har cykeln en stor potential att avlasta både kollektivtrafiken och vägarna. Vi vill också framhålla att folkhälsoeffekterna av ökat cyklande är betydande.

Vi vill därför peka på vikten av en god infrastrukturplanering för att underlätta cyklingen. Välplanerade och säkra cykelvägar är viktiga inte minst för barnen, och det är viktigt att man på så sätt uppmuntrar goda cykelvanor redan i unga år. Det är angeläget att sådana goda vanor sätter sig redan från början hos barnen.

18. Insatser för cykling bland barn och unga, punkt 8 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:1428 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 11 och

avslår motionerna

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 75 i denna del och

2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 34 i denna del.

Ställningstagande

Vi vill framhålla att cykling är utmärkt vardagsmotion för alla, inte minst för barn. Dessvärre kan vi konstatera att många barn i dag lär sig cykla sent i livet och ibland inte alls. Vi uppmärksammar att det i vissa kommuner pågår projekt som handlar om trafiksäkerhet och att barn och vuxna ska lära sig att cykla. Att främja barns cykling och att utbilda barn i trafiksäkerhet stärker enligt vår bedömning barnens hälsa. Det finns föräldrar som inte kan cykla, t.ex. på grund av en funktionsnedsättning. 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 kan enligt vår uppfattning leda till avsevärt färre olyckor.

19. Kombinerade resor med cykel, punkt 9 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:1428 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 5 och
avslår motionerna

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 45 och

2024/25:3063 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 3 och 4.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis peka på att fler och fler väljer cykeln före andra alternativa transportsätt. En orsak till detta är att cykling på vissa sträckor har 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 menar vi att det är viktigt med säkra cykel-parkeringar och att cykelpooler kan anläggas vid bilpooler och vid bytespunkter. Genom att öka utbudet av hyrcyklar och säkra cykel-parkeringar skapas det möjligheter till mobilitet, och fler personer kan på så sätt ta cykeln hela eller delar av resan.

20. Kombinerade resor med cykel, punkt 9 (C)

av Ulrika Heie (C).

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

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 45,

bifaller delvis motion

2024/25:3063 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 3 och

avslår motionerna

2024/25:1428 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 5 och

2024/25:3063 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 4.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis utifrån ett hela resan-perspektiv betona vikten av att underlätta för resenärer att ta med sig cykeln på tåget. I dag är detta dock inte helt enkelt. Jag kan konstatera att flertalet regionala tågoperatörer tillåter resenärer att ta med sig en cykel ombord på tåget, men det finns flera begränsningar som främst betingas av platsbrist och säkerhetsaspekter. Jag vill därför att regeringen utreder hur det kan bli enklare att ta med sig cykeln på tåget inom ramen för den nationella kollektiv- och fjärrtågtrafiken.

21. Kombinerade resor med cykel, 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

2024/25:3063 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 3 och 4 samt

bifaller delvis motionerna

2024/25:1428 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 5 och

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 45.

Ställningstagande

Jag menar att det är viktigt att lyfta fram cykelns roll i samband med spår-bunden trafik. För att främja cyklandet som en del av ett trafikslagsöver-gripande system bör det tas fram en standard för hur cyklar ska kunna tas med på tåg i syfte att utveckla en regel om att cyklar kan tas med. Samtidigt menar jag att det bör tas fram standardlösningar för säkra cykelgarage vid landets regionalstågs- och järnvägsstationer. Jag menar att regeringen bör ge Trafik-verket i uppdrag att utforma en sådan standardlösning för säkra cykelgarage vid svenska stationslägen.

22. Cykelcentrum vid VTI, punkt 10 (MP)

av Linus Lakso (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 10 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2024/25:3063 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 10.

Ställningstagande

Jag vill påminna om att VTI vid årsskiftet 2017/18 fick i uppdrag av regeringen att vara administrativ värd för Sveriges nationella kunskapscentrum för forskning och utbildning om cykling – Cykelcentrum. Som administrativ värd har VTI tillsammans med andra forskare, intresseorganisationer, myndigheter, infrastrukturhållare m.fl. utvecklat cyklingens roll i Sverige och därmed bidragit till ett hållbart samhälle med hög livskvalitet i hela landet. Jag menar att Cykelcentrum är en viktig resurs i byggandet av ett resurseffektivt och hållbart samhälle och att Cykelcentrum behöver vara en permanent verksamhet inom ramen för VTI.

Särskilt yttrande

Cykelfrågor (V)

Malin Östh (V) anför:

Jag kan inledningsvis konstatera att jag har samma uppfattning som utskotts-majoriteten i flera av de ämnen som behandlas i detta betänkande, men jag vill i detta särskilda yttrande uppmärksamma några saker som jag menar är särskilt viktiga att beakta i den fortsatta hanteringen av de olika frågor som handlar om cykling. Jag vill starkt betona att Vänsterpartiets utgångspunkt för arbetet med transportinfrastrukturen är visionen om ett jämlikt samhälle inom klimatmålen ramar med tillgängliga, välfungerande och hållbara transporter.

För att klara 2030-målet om en 70-procentig minskning av utsläppen från transportsektorn behöver investeringar i ny infrastruktur riktas mot klimatvänliga transporter, och jag anser därför att en ökad andel av persontransporterna behöver göras med cykel, gång och kollektivtrafik. Jag vill betona att cykeln som transportmedel har en rad olika fördelar, bl.a. minskad miljö- och klimatpåverkan, förbättrad folkhälsa och minskad trängselproblematik i våra storstäder. Cykeln är också ett relativt billigt transportfordon, vilket gör den tillgänglig för många.

Jag kan konstatera att trots de stora samhällsvinsterna är cyklingen förbisedd i den nationella infrastrukturplaneringen. Cykelinfrastrukturen behöver på ett tydligare och mer strukturerat sätt föras in i den nationella planen, samtidigt som resurser avsätts för en utbyggd cykelinfrastruktur.

Ett verktyg för att stimulera transporteffektivitet och en hållbar stadsutveckling har fram tills nu varit stadsmiljöavtalen. Genom avtalen kan den nationella nivån kroka arm med landets regioner och kommuner och bidra till en ökad andel klimatsmarta transporter, där cykel ingår som en viktig del. Att regeringen har valt att avveckla stadsmiljöavtalen ser jag som ett steg i helt fel riktning. Jag vill här hänvisa till att Vänsterpartiet i sin budgetmotion från hösten 2024 för utgiftsområde 22 (mot. 2024/25:1911) har valt att i stället inte bara behålla utan även utöka stadsmiljöavtalen.

För att stärka det nationella ansvaret för ökad cykling behöver infrastrukturen för cykling enligt min mening stärkas i planeringsarbetet, och därutöver behövs det både ökade volymer och separata statliga anslag för cykelinfrastrukturen. Jag vill hänvisa till att Vänsterpartiet har föreslagit en rad åtgärder för ökad cykling i en följdmotion (mot. 2023/24:2815) till regeringens klimathandlingsplan (skr. 2023/24:59).

Jag vill slutligen hänvisa till att det i EU:s cykeldeklaration, som Sverige skrev under i april förra året, betonas att mer resurser på alla politiska nivåer behöver frigöras till cykelinfrastrukturinvesteringar. Deklarationen understryker också vikten av att ta fram en cykelstrategi och att sätta upp ett nationellt mål för ökad cykling, och detta är en syn som jag delar.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner väckta med anledning av proposition
2024/25:28

2024/25:3236 av *Gunilla Svantorp m.fl. (S)*:

18. 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.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram ett nationellt mål för ökad cykling och tillkännager detta för regeringen.
34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av välplanerade och säkra cykelvägar, framför allt för barnens skull, och tillkännager detta för regeringen.
35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett ambitiöst nationellt mål för cykling ska antas i beaktande av de utredningar som gjorts på området och tillkännager detta för regeringen.

Motioner från allmänna motionstiden 2024/25

2024/25:205 av *Lina Nordquist (L)*:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i samband med infrastruktursatsningar överväga nya cykelvägar utmed järnväg och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:252 av *Hans Eklind (KD)*:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en utredning för att kunna införa en regel i trafikförordningen om minst 1,5 meters avstånd vid omkörning av cyklist och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:325 av *Erik Hellsborn (SD)*:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge svenska kommuner rätt att själva besluta huruvida uthyrbara elsparkcyklar ska få framföras på de kommunala gatorna och cykelbanorna, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2024/25:540 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.

2024/25:621 av Emma Berginger (MP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att initiera ett arbete för att göra en nationell cykelled runt Vättern och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:737 av Magnus Manhammar (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för att en större andel av alla bilvägar i Sverige på sikt ska ha cykelbanor och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:971 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.

2024/25:990 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.

2024/25:1046 av Denis Begic (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att införa en standard för laddning och elkoppling för elcyklar i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1428 av Thomas Morell m.fl. (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det bör skapas säkra ytor för mopeder och cyklisterna där det är viktigt att separera olika trafikantgrupper i så stor utsträckning som möjligt 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 utformningen av regelverk för cykel ska utgå från empiri och fakta och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett utökat krav på att använda cykelhjälm och tillkännager detta för regeringen.
9. 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.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett regelverk gällande elsparkcyklar och tillkännager detta för regeringen.
11. 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.

2024/25:1552 av Jörgen Grubb (SD):

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

2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP):

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka de statliga investeringarna och förbättra förutsättningarna för att fler ska kunna använda cykel som transportmedel, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2024/25:1871 av Lili André (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att anta nationella mål för cykling och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1879 av Lili André (KD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att effektivisera och förenkla planeringsbehoven för gång- och cykelvägar och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att anpassa upphandlingsunderlaget för dessa infrastruktursatsningar och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1881 av Mathias Bengtsson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur det kan bli enklare för kommuner och regioner att bygga cykelvägar och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1888 av Anne-Li Sjölund (C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över regelverket för uthyrning av elsparkcyklar och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten till förarutbildning och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten till införande av åldersgräns för framförande av elsparkcykel och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2107 av Lars Beckman (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att minska antalet personskador för cyklister och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP):

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

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C):

42. 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.
43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att anta ett nationellt cykelmål och tillkännager detta för regeringen.
44. 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.
45. 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 fjärrtågstrafiken och tillkännager detta för regeringen.
46. 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.
47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en inventering av de arbetsvägar som löper parallellt med vägar och järnvägar och som skulle kunna klassas och utnyttjas som cykelvägar och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2954 av Muharrem Demirok m.fl. (C):

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

2024/25:2955 av Muharrem Demirok m.fl. (C):

33. 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.

2024/25:3063 av Linus Lakso 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 ta fram en standard för hur cykel ska kunna tas med på tåg och tillkännager detta för regeringen.
4. 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.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att gång- och cykelmöjligheter inte får försämrats vid trafiksäkerhetshöjande åtgärder eller upprustning av befintligt nationellt och regionalt vägnät och tillkännager detta för regeringen.
6. 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.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa servicenära cykelinfrastruktur på landsbygden och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa möjligheten till användning av hänsynsregel vid cykling och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skapa en enhetlig färgkodex för cykelbanor och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Cykelcentrum vid VTI behöver vara en permanent verksamhet inom ramen för VTI och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S):

22. 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.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram ett nationellt mål för ökad cykling och tillkännager detta för regeringen.
75. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av välplanerade och säkra cykelvägar, framför allt för barnens skull, och tillkännager detta för regeringen.
76. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett ambitiöst nationellt mål för cykling ska antas i beaktande av de

- utredningar som gjorts på området och tillkännager detta för regeringen.
77. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en gemensam standard för elcyklar inom EU och tillkännager detta för regeringen.
 78. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av utökad forskning kring brandorsakerna bland cykelbatterier och tillkännager detta för regeringen.
 79. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över behovet av att inrätta ett cykelregister för att motverka cykelstölder och annan organiserad kriminalitet riktad mot cykelägare och tillkännager detta för regeringen.