



## Cykelfrågor

---

### Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen avslår yrkanden om bl.a. en handlingsplan för ökat cyklande, cykeln som eget transportslag, utökade krav på cykelhjälm och ett nationellt hyrcykelsystem. I betänkandet framhåller utskottet att det ser positivt på det gemensamma arbete som inletts mellan olika berörda samhällsnivåer med inriktning på bl.a. tilldelning av medel, transportplanering och insatser för ökad och säker cykling. Utskottet understryker även betydelsen av mål och uppföljning inom cykelområdet. Utskottet avstyrker motionsförslagen med hänvisning bl.a. till att regeringen under våren 2017 presenterade en nationell strategi för ökad och säker cykling som ska fungera som plattform för det fortsatta gemensamma arbetet samt en översyn av regler med betydelse för cykling.

I betänkandet finns 22 reservationer (M, SD, C, V, L, KD).

#### *Behandlade förslag*

Ett åttiotial yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2017/18.

# Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	3
Redogörelse för ärendet .....	6
Ärendet och dess beredning.....	6
Bakgrund .....	6
Utskottets överväganden.....	15
Mål och utgångspunkter för ett ökat cyklande.....	15
Cykeln som eget transportmedel .....	20
Infrastruktur för ökad cykling.....	23
Färgsättningen av cykelbanor.....	36
Trafiksäkerhet och trafikregler för cykling.....	38
Säkerhetsavstånd vid omkörning av cyklist.....	55
Cykelhjälmskrav.....	59
Utbildning och insatser för ökad cykling bland barn och vuxna .....	60
Underlättande av kombinerade resor med cykel.....	64
Nationellt hyrcykelsystem .....	68
Reservationer .....	70
1. Mål och utgångspunkter för ett ökat cyklande, punkt 1 (M, C, L, KD).....	70
2. Mål och utgångspunkter för ett ökat cyklande, punkt 1 (V) .....	71
3. Cykeln som eget transportmedel, punkt 2 (C) .....	71
4. Cykeln som eget transportmedel, punkt 2 (V) .....	72
5. Cykeln som eget transportmedel, punkt 2 (L) .....	73
6. Infrastruktur för ökad cykling, punkt 3 (M).....	74
7. Infrastruktur för ökad cykling, punkt 3 (SD).....	75
8. Infrastruktur för ökad cykling, punkt 3 (V) .....	76
9. Infrastruktur för ökad cykling, punkt 3 (L).....	77
10. Färgsättningen av cykelbanor, punkt 4 (C).....	80
11. Färgsättningen av cykelbanor, punkt 4 (L) .....	80
12. Trafiksäkerhet och trafikregler för cykling, punkt 5 (M).....	81
13. Trafiksäkerhet och trafikregler för cykling, punkt 5 (SD) .....	82
14. Trafiksäkerhet och trafikregler för cykling, punkt 5 (C) .....	83
15. Trafiksäkerhet och trafikregler för cykling, punkt 5 (L).....	84
16. Trafiksäkerhet och trafikregler för cykling, punkt 5 (KD) .....	86
17. Säkerhetsavstånd vid omkörning av cyklist, punkt 6 (L, KD).....	87
18. Utbildning och insatser för ökad cykling bland barn och vuxna, punkt 8 (L).....	88
19. Utbildning och insatser för ökad cykling bland barn och vuxna, punkt 8 (KD) .....	89
20. Underlättande av kombinerade resor med cykel, punkt 9 (V) .....	90
21. Underlättande av kombinerade resor med cykel, punkt 9 (L).....	90
22. Nationellt hyrcykelsystem, punkt 10 (L) .....	91
Särskilt yttrande .....	93
Cykelhjälmskrav, punkt 7 (SD).....	93
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag .....	94
Motioner från allmänna motionstiden 2017/18 .....	94

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. Mål och utgångspunkter för ett ökat cyklande

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:2340 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 2,

2017/18:3624 av Jakob Forssmed (KD) yrkandena 1 och 2 samt

2017/18:3894 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 19.

*Reservation 1 (M, C, L, KD)*

*Reservation 2 (V)*

## 2. Cykeln som eget transportmedel

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:2340 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 1,

2017/18:3627 av Nina Lundström (L) yrkandena 8 och 9,

2017/18:3686 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 81 och

2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 16.1.

*Reservation 3 (C)*

*Reservation 4 (V)*

*Reservation 5 (L)*

## 3. Infrastruktur för ökad cykling

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:6 av Caroline Szyber (KD) yrkande 1,

2017/18:1395 av Magnus Manhammar (S),

2017/18:1591 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkandena 1, 2 och 4,

2017/18:1708 av Jan Lindholm (MP),

2017/18:2115 av Stina Bergström och Lise Nordin (båda MP) yrkande 2,

2017/18:2135 av Monica Green (S) yrkande 2,

2017/18:2340 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkandena 4 och 5,

2017/18:2421 av Lorentz Tovatt (MP),

2017/18:2423 av Lorentz Tovatt och Rasmus Ling (båda MP),

2017/18:2652 av Karin Svensson Smith m.fl. (MP),

2017/18:3624 av Jakob Forssmed (KD) yrkandena 3, 6 och 7,

2017/18:3627 av Nina Lundström (L) yrkandena 2, 5, 6, 13, 15, 18 och 20 samt

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 45 och 46 i denna del.

*Reservation 6 (M)*

*Reservation 7 (SD)*

*Reservation 8 (V)*

*Reservation 9 (L)*

#### 4. Färgsättningen av cykelbanor

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:2862 av Rickard Nordin (C) yrkande 3,

2017/18:3627 av Nina Lundström (L) yrkande 22 och

2017/18:3686 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 82.

*Reservation 10 (C)*

*Reservation 11 (L)*

#### 5. Trafiksäkerhet och trafikregler för cykling

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:1230 av Karin Enström (M),

2017/18:1591 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 3,

2017/18:1601 av Mikael Cederbratt (M),

2017/18:2115 av Stina Bergström och Lise Nordin (båda MP) yrkandena 3 och 4,

2017/18:2418 av Lorentz Tovatt (MP),

2017/18:2422 av Lorentz Tovatt (MP) yrkandena 1 och 2,

2017/18:2425 av Lorentz Tovatt (MP) yrkandena 1–3,

2017/18:2862 av Rickard Nordin (C) yrkande 4,

2017/18:3624 av Jakob Forssmed (KD) yrkandena 4 och 5,

2017/18:3627 av Nina Lundström (L) yrkandena 10, 12, 14, 16 och 17,

2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 13,

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 43,

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 46 i denna del och

2017/18:3852 av Maria Stockhaus (M) i denna del.

*Reservation 12 (M)*

*Reservation 13 (SD)*

*Reservation 14 (C)*

*Reservation 15 (L)*

*Reservation 16 (KD)*

#### 6. Säkerhetsavstånd vid omkörning av cyklist

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:36 av Aron Modig (KD) yrkandena 1 och 2,

2017/18:44 av Penilla Gunther (KD),

2017/18:2426 av Lorentz Tovatt (MP),

2017/18:3623 av Jakob Forssmed (KD),

2017/18:3627 av Nina Lundström (L) yrkande 11 och

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 47.

*Reservation 17 (L, KD)*

#### 7. Cykelhjälmkrav

Riksdagen avslår motion

2017/18:93 av Mikael Eskilandersson (SD).

## **8. Utbildning och insatser för ökad cykling bland barn och vuxna**

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:811 av Teresa Carvalho m.fl. (S),

2017/18:2135 av Monica Green (S) yrkande 1,

2017/18:3627 av Nina Lundström (L) yrkandena 3 och 4 samt

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 44.

*Reservation 18 (L)*

*Reservation 19 (KD)*

## **9. Underlättande av kombinerade resor med cykel**

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:1702 av Jan Lindholm (MP),

2017/18:2115 av Stina Bergström och Lise Nordin (båda MP) yrkande 1,

2017/18:2340 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkandena 6 och 7,

2017/18:3627 av Nina Lundström (L) yrkande 19 och

2017/18:3852 av Maria Stockhaus (M) i denna del.

*Reservation 20 (V)*

*Reservation 21 (L)*

## **10. Nationellt hyrcykelsystem**

Riksdagen avslår motion

2017/18:3627 av Nina Lundström (L) yrkande 23.

*Reservation 22 (L)*

Stockholm den 14 december 2017

På trafikutskottets vägnar

*Karin Svensson Smith*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Karin Svensson Smith (MP), Jessica Rosencrantz (M), Pia Nilsson (S), Suzanne Svensson (S), Edward Riedl (M), Tony Wiklander (SD), Sten Bergheden (M), Leif Pettersson (S), Anders Åkesson (C), Boriana Åberg (M), Jasenko Omanovic (S), Per Klarberg (SD), Nina Lundström (L), Emma Wallrup (V), Robert Halef (KD), Johan Andersson (S) och Teres Lindberg (S).

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet 78 motionsyrkanden från allmänna motions-tiden 2017/18.

I samband med beredningen av detta ärende bjöd utskottet in företrädare för Cykelfrämjandet och Trafikverket för att få information om aktuella frågor inom cykelområdet vid utskottets sammanträde den 7 december 2017.

## Bakgrund

### Cykeln i transportsystemet

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

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

### Mål och inriktning för cykeltrafiken

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

### Cyklingsutredningen

Hösten 2010 tillkallade regeringen en särskild utredare för att se över de regler som påverkar förutsättningarna för att cykla. Översynen skulle syfta till att öka

cykeltrafiken och göra den säkrare. I oktober 2012 lämnade den särskilda utredaren sitt betänkande SOU 2012:70 Ökad och säkrare cykling – en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv (fortsättningsvis Cyklingsutredningen).

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

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

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

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

### **Den nationella cyklingsstrategin**

Regeringen presenterade den 28 april 2017 en nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling. I förordet till strategin anges att den nationella cykelstrategin är den första i sitt slag och har som övergripande syfte att främja en ökad och säker cykling. Vidare anges att strategin ger uttryck för regeringens ambitioner inom cykling med inriktning på att hjälpa berörda aktörer att ta sitt ansvar. Strategin ska fungera som en plattform för det fortsatta gemensamma arbetet och ska både följas upp och vidareutvecklas. I förordet anges vidare att det fortsatta arbetet och förverkligandet av strategin utgår från dagens ansvarsfördelning och att det därför är beroende av berörda aktörers vilja och förmåga att bidra.

Strategin innehåller beskrivningar av nuläge och utmaningar samt prioriterade insatsområden. De verktyg som regeringen främst har till sitt förfogande i strategin är regler, anslag, myndighetsstyrning samt forskning och utveckling. I strategin anges att det som ett led i regeringens cykelstrategi finns en tvåårig satsning om 25 miljoner kronor 2016 och 75 miljoner kronor 2017.

I den nationella cykelstrategin lyfter regeringen fram fem insatsområden som särskilt viktiga i arbetet för ökad och säker cykling. Enligt regeringen kommer utvecklingen inom dessa att följas så att regeringen och övriga relevanta aktörer kan fortsätta arbeta och säkerställa att arbetet leder i önskvärd riktning.

De fem insatsområdena är:

- Lyft cykeltrafikens roll i samhällsplaneringen.
- Öka fokus på grupper av cyklister.
- Främja en mer funktionell och användarvänlig infrastruktur.
- Främja en säker cykeltrafik.
- Utveckla statistik och forskning.



### *Lyft cykeltrafikens roll i samhällsplaneringen*

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

### *Öka fokus på grupper av cyklister*

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

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

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

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

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

### *Främja en säker cykeltrafik*

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

### *Utveckla statistik och forskning*

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

## **Översyn av regler med betydelse för cykling**

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

I promemorian konstateras att ett ökat resande och transporter med cykel är viktiga faktorer för att åstadkomma ett hållbart transportsystem. Förutsättningarna för att välja cykel som transportsätt ska förbättras samtidigt som tillförlitligheten, tryggheten och bekvämligheten för cyklisterna ökas. I promemorian framhålls vikten av att det finns en god infrastruktur att cykla på och att trafikmiljön bör planeras och utformas på ett sådant sätt att trafikanter naturligt uppträder på det sätt som är avsett. För detta krävs att trafikmiljön

stöder de trafikregler som finns. I promemorian konstateras vidare att trafikanter inte är någon enhetlig grupp och att det finns en mängd olika skäl till att man befinner i trafiken, något som i sin tur innebär att det är en mängd olika intressen som ska samsas och att det ständigt uppstår nya situationer i trafiken.

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

I promemorian förslås att följande ändringar ska träda i kraft:

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

Remissinstanserna hade fram till den 31 augusti 2017 att inkomma med svar till Näringsdepartementet. Ärendet är under beredning i Näringsdepartementet som för närvarande går igenom remissvaren och frågan om hur och med vilka regeländringar som regeringen kommer att gå vidare.

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

### *Myndigheter*

I enlighet med Trafikverkets instruktion ska myndigheten med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen samt för byggande och drift av bl.a. statliga vägar. Trafikverket ska med utgångspunkt i ett samhällsbyggnadsperspektiv skapa

förutsättningar för ett samhällsekonomiskt effektivt, internationellt konkurrenskraftigt och långsiktigt hållbart transportsystem och verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Till Trafikverkets uppgifter hör även att bl.a. hämta in, sprida och analysera information på ett antal områden, sammanställa uppgifter från samtliga infrastrukturförvaltare och tillhandahålla trafikprognoser. Trafikverket ska även årligen lämna ett antal redovisningar till regeringen och på olika sätt bistå Trafikanalys i denna myndighets redovisningar till regeringen. Utifrån synen på cykeln som en viktig del av ett fungerande transportsystem tillhör det Trafikverkets uppgifter att skapa förutsättningar för ökad och säker cykling.

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

Trafikanalys har till huvuduppgift att, med utgångspunkt i de transportpolitiska målen, utvärdera och analysera samt redovisa effekter av föreslagna och genomförda åtgärder inom transportområdet. Vidare ska myndigheten ansvara för att samla in, sammanställa och sprida statistik på transportområdet. Trafikanalys ska bl.a. svara för resvaneundersökningar och göra regelbundna beskrivningar av utvecklingen inom transportområdet. De genomför även uppföljningar av bl.a. cyklandet i Sverige. Trafikanalys ska även kontinuerligt följa Trafikverkets arbete med att utveckla modeller för samhällsekonomiska analyser.

### *Regionala och lokala organ*

Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) ger ut skrifter om planering för cykeltrafik, t.ex. Trafik för en attraktiv stad – Trast (2007) och Cykel i medvind (2008). En GCM-handbok (gång, cykel och moped) publicerades 2010 med syftet att skapa ett samlat dokument om gång-, cykel- och mopedtrafik som stöd för planerare och projektörer vid planering, detaljutformning, drift och underhåll. SKL arrangerar tillsammans med Trafikverket årligen en cykelkonferens som främst vänder sig till personer som arbetar med cykelfrågor i kommuner eller regioner, statligt eller som konsulter inom infrastruktur.

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

### *Cykelorganisationer*

I Sverige finns det flera cykelorganisationer. Svensk Cykling är en paraplyorganisation för svenska cykelorganisationer. Syftet är att öka cyklandet i Sverige och att förbättra förutsättningarna för cykling i ett breddat avseende. Organisationen arbetar med information och opinionsbildning. Medlemmar i

Svensk Cykling är Cykelfrämjandet, Svenska Cykelförbundet, Cykelbranschen, Naturskyddsföreningen och Vätternrundan.

Cykelfrämjandet har som mål att göra Sverige till en verklig cykelnation. Arbetet bedrivs såväl lokalt som på riksnivå med syfte att främja cykling för att uppnå bättre miljö och hälsa och för att få en säker trafikmiljö i hela landet. Vidare arbetar man aktivt med cykelturism, bl.a. genom att ge tips om lämpliga resmål och cykelturer, t.ex. via den digitala tjänsten Bed and Bike.

Svenska Cykelförbundet (SCF) bildades 1900 och är ett av landets äldsta specialidrottsförbund. SCF bestod 2016 av 20 distriktsförbund och 424 föreningar. Antalet årslicensierade cyklister uppgick till närmare 5 000. Svenska Cykelförbundet är anslutet till Internationella cykelförbundet, Europeiska cykelförbundet, Nordiska cykelförbundet, Riksidrottsförbundet och Sveriges olympiska kommitté.

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

Vätternrundan arrangerar årligen cykeltävlingar som har start och mål i Motala och som med en distans på 30 mil är världens största motionscykellopp. Tillsammans med Halvvättern, Tjejvättern och Minivättern har loppet ca 40 000 anmälda. För att genomföra de årliga cykeltävlingarna samverkar ett sextiototal organisationer och ca 4 000 ideella funktionärer.

Sveriges Cykelåkerier är branschorganisationen för transportföretag som huvudsakligen använder lastcykel i sin verksamhet. Sveriges Cykelåkerier arbetar för en framtidssäkrad och hälsosam utveckling av citylogistiken. De driver transport- och samhällspolitiska frågor som berör cykellogistik i syfte att stärka konkurrenskraften och förbättra förutsättningarna för att driva cykelåkeri. Sveriges Cykelåkerier bildades 2017.

Trafiksäkerhetsrådet för aktiv och hållbar mobilitet är en nystartad trafiksäkerhetsorganisation initierad av Svensk Cykling, Cykelfrämjandet, Cykelbranschen och Sveriges Cykelåkerier. Fler organisationer väntas ansluta sig då behovet av ett ökat fokus på trafiksäkerhetsarbete för aktiv och hållbar mobilitet är stort. Trafiksäkerhetsrådet följer upp och opinionsbildar utifrån fakta och aktuella forskningsrön om trafiksäkerhet. Exempel på aktuella frågor är sänkt bashastighet i tätorter, fler säkra passager för oskyddade trafikanter, väl utformad infrastruktur och bättre drift och underhåll av cykel- och gångvägar.

Svenska Cykelstäder är en förening som bildades i maj 2015 och består i dag av 22 svenska kommuner som har som målsättning att öka andelen cykelresor, förbättra för cyklister i svenska kommuner och höja statusen för cykeln som transportmedel i det kommunala arbetet såväl som på den nationella agendan. Föreningen bedriver ett nära samarbete med cykelorganisationerna

Svensk Cykling och Cykelfrämjandet samt Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) och Sveriges Kommuner och Landsting (SKL).

### *Nationella cykelrådet*

Nationella cykelrådet är ett samverkansforum för det nationella arbetet för en ökad och säker cykling som leds av Trafikverket. Utöver Trafikverket ingår även Boverket, Cykelfrämjandet, Gävle kommun, Naturvårdsverket, Svensk cykling, Sveriges Kommuner och Landsting, Transportstyrelsen, Region Sörmland, Linköpings kommun och VTI.

Våren 2014 presenterade Nationella cykelrådet ett nationellt cykelbokslut för första gången. Det nationella cykelbokslutets syfte är att följa upp och redovisa cyklandet utveckling i Sverige kopplat till de transportpolitiska målen. I bokslutet redovisas statistik och undersökningar över utvecklingen inom ett antal områden kopplade till cykling. I bokslutet följs även ett antal indikatorer som påverkar cyklandet. I det senaste nationella cykelbokslutet, som avser 2016, har antalet indikatorer som följs utökats och det har även förts in ett nytt kapitel om forskning inom cykelområdet (Trafikverket 2017:126).

# Utskottets överväganden

## Mål och utgångspunkter för ett ökat cyklande

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om ett nationellt mål och en konkret handlingsplan för att öka cyklandet. Utskottet hänvisar till den nationella cykelstrategi som regeringen nyligen presenterade med inriktning på ökad och säker cykling. Utskottet pekar även på den satsning som regeringen föreslår i budgeten för 2018 om att inrätta ett nationellt kunskapscentrum för att samla forskning och utbildning om cykling för att utveckla cyklingens roll i Sverige. Utskottet vill nu liksom tidigare understryka vikten av mål och uppföljning för ökad och säker cykling. Även om det i den nationella cykelstrategin finns en beskrivning av den nuvarande målbilden inom cykelområdet anser utskottet att det vore välkommet med en ytterligare precisering av målen för ökad cykling då detta kan främja den fortsatta utvecklingen.

Jämför reservation 1 (M, C, L, KD) och 2 (V).

## Bakgrund

### *Mål för transportpolitiken*

Våren 2009 godkände riksdagen regeringens förslag om transportpolitikens övergripande mål och tillhörande funktions- och hänsynsmål (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257). Enligt en av preciseringarna för funktionsmålet ska förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras. Enligt hänsynsmålet ska transportsystemets utformning, funktion och användning anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

### *Mål för ett ökat och säkert cyklande*

I samband med beredningen av detta motionsbetänkande bjöd utskottet in företrädare för Trafikverket och Cykelfrämjandet till utskottssammanträdet den 7 december 2017 för att lämna information om aktuella cykelfrågor.

Det noterades att Trafikanalys för närvarande genomför ett regeringsuppdrag som innefattar att ta fram en enhetlig metod för systematiska mätningar av cykeltrafik på lokal och regional nivå samt att lämna förslag på möjliga målsättningar på nationell nivå för ökad cykling. Uppdraget ska redovisas till Näringsdepartementet senast den 21 januari 2018.

Från Trafikverkets sida pekade man på vision 2050 där man arbetar med att ta fram förslag med ett antal etappmål till 2030 relaterat till tillgänglighet, klimat, luftkvalitet, buller, aktiv mobilitet, trafiksäkerhet och biologisk mångfald. Som förslag till kvantifierat etappmål till 2030 för aktiv mobilitet anges en ökning om minst 25 procent för gång, cykel och kollektivtrafik jämfört med 2010.

Även från Cykelfrämjandet efterlystes ett kvantifierat mål för ökad cykling i Sverige. Från Cykelfrämjandet pekade man bl.a. på att Nederländerna har antagit ett mål om att cyklingen ska öka med 20 procent mellan år 2017–2027 samt att man i Tyskland siktar på en cykelandel om 15 procent 2020. Vidare framhålls att Finland har antagit ett mål om att cyklingen ska öka med 20 procent mellan 2005–2020.

Det uppmärksammades även att Svenska cykelstäder har tagit fram ett visionärt gemensamt mål som innebär att man ser framför sig att hälften av resorna som är kortare än 5 km sker med cykel.

## Motionerna

Emma Wallrup m.fl. (V) pekar i kommittémotion 2017/18:2340 på att cykelns andel av antalet resor varierar stort i landet och att det finns en stor potential för att få fler att använda cykel. Motionärerna menar att samhället behöver anta höga ambitioner för ett ökat cyklande på grund av miljö- och klimathot och för en snabb omställning till en ekologiskt hållbar transportsektor. Motionärerna framhåller vidare behovet av att stärka det nationella perspektivet på transportsystemet i dessa frågor och välkomnar att Sverige äntligen fått en nationell cykelstrategi. Samtidigt påpekar motionärerna att det saknas en tydlig målsättning i strategin samt åtgärder för att nå ett sådant mål. Motionärerna efterfrågar därmed att den nationella cykelstrategin bör innehålla ett nationellt mål om att öka cyklingens andel av antalet personresor (yrkande 2).

Jakob Forssmed (KD) framför i motion 2017/18:3624 att det är bra att det har tagits fram en nationell cykelstrategi men att det fortfarande återstår mer att göra. Enligt motionären behövs den statliga nivån för forskningssammanställning, finansiering, planeringsstöd och utformandet av bra standards för kommunal utbyggnad av cykelinfrastruktur. Då utbyggnad av nya cykelvägar fortfarande blandar cyklisterna och gångarna i en uppenbar konfliktdesign anser motionären att det behövs ett nationellt cykelkansli som kan arbeta med åtgärder som underlättar cykling (yrkande 1). Motionären efterfrågar vidare i samma motion ett skärpt uppdrag för Trafikverket att arbeta för en ökad cykelandel och ökad cykling (yrkande 2).

Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) pekar i kommittémotion 2017/18:3894 på att cykling har en positiv inverkan på folkhälsan samtidigt som den minskar utsläppen av växthusgaser och trängseln på vägarna. Motionärerna anser att det finns flera förbättringar att göra för cyklisterna och för att stärka cykelns roll som transportmedel. För att fler ska våga använda sig av



cykeln måste det bli säkrare att cykla och framkomligheten måste förbättras. För att Sverige ska börja närma sig cykelnationer som Danmark och Nederländerna behövs reformer och en handlingsplan bör därför tas fram i dialog med regionerna, kommunerna och branschen. Mot denna bakgrund efterfrågar motionärerna att det tas fram en konkret handlingsplan under innevarande mandatperiod för att öka cyklandet i hela landet (yrkande 19).

## Utskottets ställningstagande

### *Ett nationellt mål för cykling och åtgärder för ett ökat cyklande*

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

- Lyft cykeltrafikens roll i samhällsplaneringen.
- Öka fokus på grupper av cyklister.
- Främja en mer funktionell och användarvänlig infrastruktur.
- Främja en säker cykeltrafik.
- Utveckla statistik och forskning.

När det gäller frågan om ett nationellt mål för att öka cyklingen kan utskottet konstatera att regeringen i den nationella cykelstrategin pekar på ett antal politiska mål med betydelse för en ökad och säker cykling där bl.a. det övergripande målet för transportpolitiken som riksdagen har beslutat om ingår. Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Riksdagen har därutöver beslutat om två jämbördiga mål: funktionsmålet om tillgänglighet och hänsynsmålet om säkerhet, miljö och hälsa (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU4, rskr. 2008/09:257 och prop. 2013/14:1, bet. 2013/14:TU1, rskr. 2013/14:131). Dessa båda mål har konkretiserats i form av preciseringar inom ett antal prioriterade områden. En av de preciseringar som har gjorts för Funktionsmålet anger att förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras. Utskottet vill nu liksom tidigare understryka vikten av mål och uppföljning för ökad och säker cykling. Även om det i den nationella cykelstrategin finns en beskrivning av den nuvarande målbilden inom cykelområdet anser utskottet att det vore välkommet med en ytterligare precisering av målen för ökad cykling då detta kan främja den fortsatta utvecklingen.

Utskottet vill i detta sammanhang även uppmärksamma att det i nationella cykelrådets nationella cykelbokslut för 2016 finns en indikator som fokuserar

på utvecklingen av personkilometer med cykel och transportarbete. I den uppföljning av indikatorn som redovisas anges bl.a. genomsnittligt antal personer som cyklar per dag och genomsnittligt antal kilometer per person som dessa cyklar per dag. Det ges även en redovisning av den totala sträckan per år som tillryggalades med cykel samt hur stor andel av det totala transportarbetet som detta motsvarar.

Utskottet vill i sammanhanget påminna om att det våren 2016 uttalade att det vore välkommet om det i den nationella cykelstrategin också presenterades ett nationellt mål för cyklandet i Sverige (bet. 2015/16:TU7). Utskottet vill nu liksom tidigare understryka vikten av mål och uppföljning för en ökad och säker cykling. Även om det i nationella cykelstrategin finns en beskrivning av den nuvarande målbilden inom cykelområdet anser utskottet att det vore välkommet med en ytterligare precisering av målen för ökad cykling då detta kan främja den fortsatta utvecklingen. Utskottet välkomnar därför att regeringen har gett Trafikanalys i uppdrag att formulera möjliga målsättningar för ökad cykling. Utskottet anser även att det är positivt att det i uppdraget till Trafikanalys ingår att ta fram en enhetlig metod för systematiska mätningar av cykeltrafik på lokal respektive regional nivå samt att det i uppdraget ingår att lämna förslag på enhetlig tillämpning.

### *Trafikverkets uppdrag*

När det gäller frågan om ett skärpt uppdrag för Trafikverket att arbeta för en ökad andel cyklande och ökad cykling vill utskottet framhålla vikten av den uppgift som Trafikverket har i att med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar. Utskottet vill samtidigt i likhet med vad regeringen pekar på i den nationella cykelstrategin framhålla att det finns både statliga, kommunala och enskilda väghållare som har ansvar för gång- och cykelvägar och att samtliga aktörer på respektive nivå måste verka för att förbättra förutsättningarna för att välja gång och cykel.

Av regleringsbrevet till Trafikverket framgår att myndigheten disponerar medel för investeringar och förbättringar i det nationella stamvägnätet och tillhörande gång- och cykelvägar. Utskottet välkomnar att regeringen i den nationella cykelstrategin mot denna bakgrund framhåller att det är angeläget att Trafikverket aktivt och kontinuerligt arbetar med att förbättra förutsättningarna för cykling vid planering av ny infrastruktur och att dessa initiativ tas tidigt i planeringsprocessen.

### *Angående önskemålet om ett nationellt cykelkansli*

När det gäller förslaget om att inrätta ett nationellt cykelkansli vill utskottet peka på att det nationella cykelråd som finns sedan flera år fungerar som ett samverkansforum för det nationella arbetet för en ökad och säker cykling. Nationella cykelrådet leds av Trafikverket och har en bred sammansättning

med företrädare för Boverket, Cykelfrämjandet, Gävle kommun, Naturvårdsverket, Svensk Cykling, Sveriges Kommuner och Landsting, Transportstyrelsen, Region Sörmland, Linköpings kommun och VTI. Utskottet kan konstatera att det nationella cykelrådet är väl etablerat i Sverige då det i sin nuvarande form och med sitt nuvarande arbetssätt har funnits sedan 2012. Som en viktig del i det nationella cykelrådets arbete ingår att medverka i framtagandet av de nationella cykelboksluten. Utskottet anser att arbetet med de nationella cykelboksluten är mycket betydelsefullt och spelar en viktig roll i uppföljningen och redovisningen av cyklandets utveckling i Sverige kopplat till de transportpolitiska målen. Utskottet noterar att regeringen i den nyligen presenterade nationella cykelstrategin framhåller att den ser positivt på arbetet med årliga cykelbokslut som Trafikverket i samverkan med flera aktörer påbörjat genom Nationella cykelrådet.

Utskottet vill också välkomna vad regeringen anför i den nationella cykelstrategin om att den avser att genomföra åtgärder som stöttar den rekommenderade riktningen i strategin samt följa det fortsatta arbetet.

Utskottet vill avslutningsvis uppmärksamma regeringens förslag i budgetpropositionen för 2018 om att inrätta ett nationellt kunskapscentrum med Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) som administrativ värd för att kunna samla forskning och utbildning om cykling. Syftet med ett sådant centrum är att olika cykelaktörer ska kunna mötas för att tillsammans diskutera och utveckla cyklingens roll i Sverige. Regeringen föreslår att 5 miljoner kronor avsätts per år under perioden 2018–2021 för detta ändamål (prop. 2017/18:1, utg.omr. 22).

### *Sammanfattande ställningstagande*

Utskottet konstaterar sammanfattningsvis att regeringen har presenterat en nationell cykelstrategi vars inriktning är ökad och säker cykling. För att främja en ökad cykling anser utskottet att det vore välkommet med en ytterligare precisering av målen och understryker nu liksom tidigare vikten av mål och uppföljning. Utskottet påminner också om att Nationella cykelrådet fungerar som ett brett sammansatt samverkansforum för organisationer och myndigheter som verkar för cykling. Utskottet ser även positivt på den satsning som regeringen föreslår i budgeten för 2018 om att inrätta ett nationellt kunskapscentrum för att samla forskning och utbildning om cykling för att utveckla cyklingens roll i Sverige. Mot bakgrund av vad som här anförts finner utskottet inte att det för närvarande finns anledning att ta något ytterligare initiativ och avstyrker därmed motionerna 2017/18:2340 (V) yrkande 2, 2017/18:3624 (KD) yrkandena 1 och 2 samt 2017/18:3894 (M, C, L, KD) yrkande 19.

## Cykeln som eget transportmedel

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om cykeln som eget transportslag i trafikplaneringen och tydliggörande av satsningar på cykling i budgetanslagen. Utskottet pekar på att den nationella cykelstrategin kommer att kunna fungera som en plattform för det fortsatta gemensamma arbetet med att lyfta fram cyklingen som ett eget transportsätt. Utskottet pekar också på att regeringens ambitioner att lyfta fram cykling som eget transportsätt även framgår av de beslut som fattats om olika uppdrag med det övergripande syftet att främja en ökad och säker cykling.

Jämför reservation 3 (C), 4 (V) och 5 (L).

### Definitioner

Cykel är liksom t.ex. bil ett fordon inom trafikslaget vägtrafik. Inom transportområdet används vanligtvis följande begrepp för att definiera olika delar inom området.

- Transportslag indelas i följande två delar: persontransporter och gods-transporter.
- Trafikslag indelas i följande fem delar: vägtrafik, spårbunden trafik (eller bantrafik), luftfart, sjöfart samt inre vattenvägar (inre vattenvägar särskiljs ofta, men inte alltid, från sjöfart).
- Färdmedel/transportmedel: avser medel som används för förflyttning av person/gods. Det är alltid bredare att inleda orden med ”transport” då detta kan omfatta både person och gods. Om orden inleds med ”färd” avses däremot enbart förflyttning av personer.
- Färd sätt/transport sätt: avser tillvägagångssätt vid transport med avseende på t.ex. transportmedel och lastbärare m.m.

### Motionerna

Emma Wallrup m.fl. (V) påtalar i kommittémotion 2017/18:2340 att åtgärder för att öka andelen cyklisterna av persontransporterna går att genomföra relativt snabbt och förhållandevis billigt. Motionärerna anser att förbättrade möjligheter att cykla ökar resmöjligheterna för dem som inte har tillgång till bil medan bilberoendet kan minska för dem med tillgång till bil. Under lång tid har cykeltrafiken haft en mycket låg prioritet och motionärerna anser att detta delvis beror på att cykeln inte betraktats som ett eget transportslag. Mot denna bakgrund anser motionärerna att regeringen bör återkomma med förslag som stärker cykeln som eget transportslag i trafikplaneringen (yrkande 1).

Nina Lundström (L) framför i motion 2017/18:3627 att cykling bör bli ett eget transportslag (yrkande 8). Enligt motionären skulle det påverka utformningen av cykelinfrastruktur. Motionären anser även att det behövs en ökad tydlighet vad gäller de olika huvudmännens ansvar. Enligt motionären är separerade cykelbanor en hörnsten i framgångsrika länders cykelplanering. Motionären framför vidare i samma motion att investeringar för ett ökat cykelpendlande bör prioriteras minst lika högt som vägburen fordonstrafik. Motionären anser att det i dag är svårt att spåra specificerade satsningar på cykling och att redovisning av åtgärder saknas liksom uppföljning. Motionären menar att övriga transportslag har tydliga anslag och uppföljning och att cyklingen bör få samma status som övriga transportslag. Motionären efterfrågar därför att satsningar på cykling ska tydliggöras i budgetanslagen i likhet med övriga transportslag (yrkande 9).

Annie Löf m.fl. (C) framhåller i partimotion 2017/18:3686 att ökad cykling minskar miljöpåverkan och främjar människors hälsa. Motionärerna menar att satsningar på cykelinfrastruktur, som lokala och regionala cykelvägar och säkra cykelparkeringar i anslutning till kollektivtrafik, är samhälls-ekonomiskt lönsamt. Cykel behöver i högre grad lyftas fram som ett eget transportmedel och få resurser i nationella infrastruktursatsningar. Mot denna bakgrund efterfrågar motionärerna att cykel ska räknas som ett eget transportmedel jämte bil, båt, flyg och tåg (yrkande 81).

Anders Åkesson m.fl. (C) framhåller i kommittémotion 2017/18:3758 att cykling är bra för folkhälsan samtidigt som cykeln tar mindre plats än bilen och inte genererar några utsläpp. Motionärerna anser att cykling ska ha en given plats och lyftas fram som ett eget transportmedel i infrastrukturplaneringen och Trafikverkets planeringsarbete. Mot denna bakgrund efterfrågas att cykel ska räknas som ett eget transportmedel jämte bil, båt, flyg och tåg (yrkande 16.1).

## Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om att riksdagen våren 2015 riktade ett tillkännagivande till regeringen om att den bör ta fram en nationell cykelstrategi som beaktar vad utskottet anför om bl.a. en sammanhängande cykelinfrastruktur och att cykeln bör betraktas som ett eget transportsätt (bet. 2014/15:TU5, rskr. 2014/15:123).

Mot bakgrund av den stora betydelse som utskottet tillmäter en ökad och säker cykling välkomnar utskottet att regeringen våren 2017 presenterade en nationell cykelstrategi vars övergripande syfte är att främja en ökad och säker cykling. I strategin lyfts fem insatsområden fram för det fortsatta arbetet med att öka cyklandet samtidigt som cyklingens betydelse för klimatet, för folkhälsan och för att minska trängseln i stadstrafiken framhålls. De fem fokusområden som pekas ut för det fortsatta arbetet handlar om att lyfta cykeltrafikens roll i samhällsplaneringen, öka fokus på grupper av cyklister, främja en mer funktionell och användarvänlig infrastruktur, främja en säker

cykeltrafik samt utveckla statistik och forskning. I strategin framhålls också betydelsen av en hög drifts- och underhållsstandard på cykelvägnätet då detta har betydelse för statusen för cykeln som transportmedel och är något som även kan bidra till ökad cykling. Regeringen framhåller även att det behöver bli säkrare att cykla för att cykling ska bli mer attraktivt som val av transportmedel. Utskottet anser att den nationella cykelstrategin kommer att kunna fungera som en plattform för det fortsatta gemensamma arbetet med att lyfta fram cyklingen som ett eget transportsätt.

Utskottet välkomnar även att regeringen i budgetpropositionen för 2018 framhåller betydelsen av den nationella strategin och att den ska fungera som en plattform för det fortsatta gemensamma arbetet. Utskottet anser att de ambitioner som regeringen ger uttryck för när det kommer till ett ökat cyklande och att lyfta fram cyklingen som ett eget transportsätt tydligt framgår av bl.a. de beslut som fattats om olika uppdrag med övergripande syfte att främja en ökad och säker cykling.

- Statens väg- och transportforskningsinstitut har fått i uppdrag att ta fram en kunskapssammanställning om varför barns och ungas cyklande minskar och lämna förslag till insatser för att främja ett ökat och säkert cyklande. Myndigheten har även fått i uppdrag att analysera och beskriva de främsta behoven inom cykelforskningen samt att ta fram förslag till hur cykelforskningen kan samordnas och stärkas.
- Trafikanalys har fått i uppdrag att ta fram en enhetlig metod för systematiska mätningar av cykeltrafik på lokal och regional nivå samt att formulera möjliga målsättningar för ökad cykling på nationell nivå.
- Trafikverket har fått i uppdrag att under 2017 fördela 9 miljoner kronor till ideella organisationer för informations- och utbildningsinsatser som främjar ökad och säker cykling.
- Boverket har fått i uppdrag att ta fram en samling med lärande exempel från kommuner och andra aktörer som lyckats föra in cykling i samhällsplaneringen på ett framgångsrikt sätt.

Utskottet vill vidare påminna om riksdagens tidigare beslut om en tvåårig satsning på cykelfrämjande åtgärder med 25 miljoner kronor 2016 och 75 miljoner kronor 2017 (prop. 2015/16:1 utg.omr. 22, bet. 2015/16:TU1, rskr. 2015/16:98). Inriktningen är att dessa medel ska användas för bl.a. åtgärder i infrastrukturen som syftar till ett attraktivt och trafiksäkert cykelnät med god framkomlighet. Utskottet påminner också om att regeringen i budgetpropositionen för 2017 gjorde en ökning av satsningen på att främja hållbara stadsmiljöer och cykelinfrastruktur med 250 miljoner kronor 2017 och 500 miljoner kronor 2018 (prop. 2016/17:1 utg.omr. 22, bet. 2016/17:TU1, rskr. 2016/17:100).

När det gäller att lyfta fram cyklingen som transportsätt i planering och satsningar på infrastruktur vill utskottet avslutningsvis även peka på att i förslaget till nationell plan för transportsystemet 2018–2029 föreslås att ca 1,5 miljarder kronor satsas på cykelvägar längs nationella vägar inom ramen för

cykel i trimnings- och miljöåtgärder. Det handlar om cykelvägar som förbättrar möjligheten till arbetspendling i större tätortsregioner. Många gånger är cykel kombinerad med en kollektivtrafikresa, och förslaget innehåller också åtgärder som förbättrar möjligheterna att parkera cyklar vid viktiga bytespunkter, framför allt vid busshållplatser längs infartsleder till större tätorter.

Utskottet vill avslutningsvis framhålla att det ser positivt på det gemensamma arbete som har inletts mellan olika berörda samhällsnivåer med inriktning på att lyfta fram cyklingen som ett eget transportsätt i tilldelning av medel, transportplanering, insatser för ökad och säker cykling liksom uppföljning. Utskottet finner inte anledning att definiera cykling som ett eget transportslag. Det är dock utskottets uppfattning att cykling som transportsätt i alla delar ska lyftas fram på ett tydligt och kraftfullt sätt. Mot bakgrund av vad som anförs ovan finner utskottet inte skäl att för närvarande vidta några initiativ med anledning av de motioner som behandlas här. Därmed avstyrks motionerna 2017/18:2340 (V) yrkande 1, 2017/18:3627 (L) yrkandena 8 och 9, 2017/18:3686 (C) yrkande 81 och 2017/18:3758 (C) yrkande 16.1.

## Infrastruktur för ökad cykling

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om olika åtgärder i transportinfrastrukturen. Utskottet hänvisar bl.a. till den nationella planen för transportsystemet 2018–2029 som regeringen efter avslutat beredningsarbete kommer att fatta beslut om. Utskottet konstaterar att frågan om expropriationsmöjligheter för nationella och regionala cykelleder inte behandlas i den nationella cykelstrategi för ökad och säker cykling som presenterades den 28 april 2017. Utskottet anser att det är viktigt att infrastrukturen för cykling utformas på ett sådant sätt att resvägarna och därmed restiderna med cykel så långt möjligt upplevs som ett fullgott alternativ till andra transporter som har en större miljöpåverkan och att fler därför väljer att använda cykeln som transportmedel. Mot bakgrund av att utskottet anser att frågan är viktig kommer utskottet att fortsätta att följa frågan.

Jämför reservation 6 (M), 7 (SD), 8 (V) och 9 (L).

## Bakgrund

### *Planeringsprocessen för transportinfrastruktur*

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

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

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

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

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

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

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

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

### *Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029*

Trafikverket har den 31 augusti 2017 remitterat ett förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029. Remissinstanserna har fram till den



30 november 2017 haft möjlighet att lämna synpunkter på förslaget till Näringsdepartementet.

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

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

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

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

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

I förslaget till nationell plan redogörs för vad planförslaget försöker att lösa med utgångspunkt från konstaterade tillstånd och brister i förhållande till de transportpolitiska målen. I en samlad måluppfyllelsebedömning konstateras att en av de allvarligaste bristerna relaterat till funktionsmålet är ett stort behov av mer sammanhängande cykelvägnät med god underhållsstandard. Samtidigt konstateras att prioriteringar i den nationella planen har måttlig till stor

påverkan, beroende på hur åtgärderna genomförs i samverkan med andra aktörers åtgärder då den största delen cykelvägar ligger på regional och kommunal infrastruktur.

### **Motionerna**

Caroline Szyber (KD) framför i motion 2017/18:6 att ökad cykling är en lönsam affär för samhället och att fler skulle välja att cykla om samhället satsade på ökad framkomlighet för cyklister. Motionären menar samtidigt att det är uppenbart att trafikmiljön inte i tillräckligt hög grad är anpassad för cykling. Enligt motionären behövs fler cykelbanor och snabbare, säkrare och bekvämare cykelstråk. Motionären framhåller även att det är viktigt att kommuner samarbetar för att hitta gemensamma lösningar på cykelstråk och cykelvägar för att underlätta för cyklisternas cyklande. Mot denna bakgrund framhåller motionären behovet av samordnade infrastruktursatsningar för cykling (yrkande 1).

Magnus Manhammar (S) framför i motion 2017/18:1395 att fler cykelvägar på landsbygden och i städerna ger både en friskare befolkning och en miljövänligare trafik. Motionären anser att möjligheterna att planera för cykelbanor utmed alla större vägbyggen från början och att bygga till cykelbanor på de vägar där sådana saknas bör utredas. Vid många sådana vägar saknas nu möjlighet att cykla längs vägen. Dessa vägar bör få tydligt avgränsade cykelbanor så att vägarna även blir tillgängliga för cyklister. Motionären efterfrågar därför att förutsättningarna för att en större andel av alla bilvägar i Sverige på sikt ska ha cykelbanor ses över i infrastrukturplaneringen.

Per Klarberg m.fl. (SD) pekar i kommittémotion 2017/18:1591 på att cykeln är ett utmärkt färdmedel för kortare sträckor och att den har en positiv inverkan sett både till folkhälsan och miljön. Om fler ska välja cykeln som färdmedel behövs enligt motionärerna satsningar på framkomlighet, trygga vägar och att det är enkelt att ta sig fram. Markåtkomst för att bygga cykelvägar är enligt motionärerna ett stort problem, vilket gör det viktigt att kommuner som detaljplanerar tar större hänsyn till ett ökat cyklande. I motionen efterfrågas en utredning av hur kommuner och regioner enklare kan få tillgång till mark för att bygga cykelvägar (yrkande 1). I samma motion anförs vidare att det inte är lika självklart att bilpendla till arbetet i dag som det var tidigare. Att välja cykel hela sträckan är enligt motionärerna inte alltid möjligt på grund av avstånd eller väder. Motionärerna pekar på att detta öppnar upp för hyrcykelsystem där man kan hyra en cykel för del av sträckan. I motionen efterfrågas en utredning av möjligheten att främja ökat cyklande genom reformer för hyrsystem för cyklar (yrkande 2). Motionärerna pekar i samma motion vidare på att det görs mycket satsningar på infrastruktur och att cykeln inte är något undantag. För att göra det enkelt att kunna följa de satsningar som Trafikverket gör för att främja cyklandet anser motionärerna

att dessa bör redovisas separat och inte gå in under andra infrastruktur-satsningar. I motionen efterfrågas att Trafikverket ges i uppdrag att specificera de satsningar man gör för att främja cyklandet (yrkande 4).

Jan Lindholm (MP) pekar i motion 2017/18:1708 på att allt fler väljer cykel inte bara i stadsmiljö utan även för längre transporter. Motionären pekar samtidigt på att Trafikverkets åtgärder har som mål att minska antalet döda i trafiken men då till synes enbart utifrån tanken att vägarna trafikeras av bilister. Motionären anser att om allt fler bör ställa bilen och i stället välja cykel, promenader eller kollektivtrafik så måste samhället byggas med utgångspunkt från detta. Motionären framhåller att på samma sätt som Trafikverket ansvarar för en fungerande nationell infrastruktur för biltrafik är det rimligt att Trafikverket även ansvarar för en nationell infrastruktur för cykeltrafik. Utan ett tydligt sådant ansvar blir det enligt motionären svårt att nå det långsiktigt hållbara. Mot denna bakgrund anser motionären att Trafikverket bör ta det ansvar de formellt har för en nationell infrastruktur för cykeltrafik.

Stina Bergström och Lise Nordin (båda MP) framhåller i motion 2017/18:2115 att det är viktigt att bygga nya cykelvägar, men att det också är viktigt att inte bygga bort möjligheten att cykla. Motionärerna pekar på att när landsbygdens vägar byggs om till två-plus-ett-vägar med mittseparering, försvinner ofta vägrenen där det tidigare har gått att cykla. Motionärerna anser att möjligheten att cykla måste säkerställas både vid de vägar som redan är ombyggda och de som kommer att byggas. I motionen efterfrågas att Trafikverket bör se till att alla två-plus-ett-vägar som tidigare haft, eller som bör ha, goda cykelmöjligheter nu tillförsäkras en cykelväg eller motsvarande för att skapa en trygg och säker cykelmiljö (yrkande 2).

Monica Green (S) pekar i motion 2017/18:2135 på att det behövs fler cykelvägar för att öka säkerheten och underlätta så att fler väljer cykeln i stället för bilen. Detta gäller enligt motionären i hela landet i såväl storstäder och småstäder som på landsbygden. Enligt motionären är det nödvändigt med fler cykelvägar, cykelparkeringar med tak och tydliga markeringar och skyltning för cyklister för att öka cyklandet i hela landet. Motionären framhåller att om fler cyklade skulle trängseln minska och samhället kunna räkna med betydande hälsoeffekter bl.a. för att partikelutsläppen skulle minska. Motionären efterfrågar därmed att möjligheten att investera i fler säkra cykelvägar samt öka möjligheten att bygga cykelparkeringar med tak ses över i infrastrukturplaneringen (yrkande 2).

Emma Wallrup m.fl. (V) framhåller i kommittémotion 2017/18:2340 att cykeln har stor potential att öka. Två-plus-ett-vägar innebär två körfält i ena riktningen och ett körfält i andra riktningen och motionärerna menar att dessa vägar har ett flertal fördelar samtidigt som de ofta innebär försämrad framkomlighet för cyklister. Motionärerna anser att riktlinjerna till Trafikverket bör förtydligas med avseende på när insatserna ska göras för att åtgärda saknade cykellänkar i och med anläggande av två-plus-ett-väg. Mot denna bakgrund efterfrågar motionärerna att cykeltrafikanternas framkomlighet alltid ska vara lika viktig att beakta som trafiksäkerheten för bilister vid byggande av två-

plus-ett-vägar (yrkande 4). I samma motion pekar ledamöterna vidare på att cykelvägar kan anläggas inom ramen för väglagen om de är att betrakta som en del av väganordningar men att en cykelled däremot inte kan anläggas enligt väglagen om den helt saknar samband med allmän väg. Motionärerna anser att möjlighet även ska finnas för att säkra marktillgång för cykelleder som är av regionalt och nationellt intresse. För att skapa sträckningar som gör fristående cykelleder attraktiva utan allt för stora omvägar anser motionärerna att tillgång till expropriationsrätt även bör finnas för dessa anläggningar. Mot denna bakgrund efterfrågas lagändringsförslag som stärker expropriationsmöjligheten för att anlägga cykelleder (yrkande 5).

Lorentz Tovatt (MP) anför i motion 2017/18:2421 att för att gång och cykel ska vara attraktiva alternativ krävs det att de behandlas som separata transportmedel samtidigt som de ges rikligt med plats och separeras från biltrafiken. Motionären pekar på att i de tätorter där cyklandet ökar har även kollisioner mellan gående och cyklister ökat. Det beror enligt motionären framför allt på att cyklister och gångare rör sig i helt olika hastigheter. Fortfarande finns den så kallade GC-skylden (påbudsmärket D6) där cyklister och gångtrafikanter klumpas ihop i samma bana. Enligt motionären är det dags att denna avvecklas och i stället omvandlas till renodlade cykelbanor (D4) eller delade gång- och cykelbanor (D7). Motionären anser att de gående ska prioriteras vid denna omvandling. Motionären efterfrågar mot denna bakgrund att den s.k. GC-skylden tas bort.

Lorentz Tovatt och Rasmus Ling (båda MP) pekar i motion 2017/18:2423 på att det inte bara är i städer som cyklingen ökar och framhåller att det därför är viktigt att garantera att även landsvägar och två-plus-ett-vägar får den cykelinfrastruktur som krävs. Enligt motionärerna är en bra och robust infrastruktur avgörande för att cyklingen ska öka. Motionärerna konstaterar att stora delar av Sveriges vägar på landsbygden har byggts om till två-plus-ett-vägar med mittseparering och att detta oftast har detta lett till att vägrenen försvinner samtidigt som de sällan kompletteras med separat cykelväg. För att vända trenden behöver regeringen enligt motionärerna se över hur styrningen ändras så att det alltid garanteras fullgod cykelinfrastruktur vid ombyggnad av väg. Mot denna bakgrund efterfrågar motionärerna ett förslag om att garantera att cykelväg byggs vid anläggande av två-plus-ett-vägar.

Karin Svensson Smith m.fl. (MP) framhåller i motion 2017/18:2652 att frågan om markåtkomst för bl.a. cykelvägar har diskuterats under lång tid. Motionärerna menar att ökad cykling ger stora samhällsvinster och att den enskilt viktigaste åtgärden för att få fler att cykla är att tillhandahålla ett väl utbyggt cykelnät med hög kvalitet och gena sträckningar. Motionärerna pekar på att det trots cykelns påtagliga fördelar i dag saknas viktiga juridiska instrument för att kommuner, regioner och stat ska kunna garantera en väl utbyggd cykelinfrastruktur. Motionärerna konstaterar att det i dag inte är möjligt att expropriera mark för ändamålet att anlägga fristående cykelvägar och att det visat sig att ambitioner om gena sträckningar mellan tätorter ofta försvåras på grund av svårigheten med marktillgång. Motionärerna pekar på att

skillnaderna i expropriationsrätten för anläggning av cykelvägar fristående från bilvägar samt bilvägar framför allt beror på två juridiska punkter. Det första är att cykelbanor utan direkt koppling till bilväg inte betecknas som väg enligt väglagens definition, och därmed inte omfattas av samma expropriationsmöjlighet som vägar. Det andra är att anläggningslagen – där expropriationsrätten regleras – endast omfattar väglagens definition av väg. Motionärerna föreslår mot denna bakgrund att regeringen ska återkomma med ett förslag till lagändring som får följden att expropriationsmöjligheten för att anlägga och utveckla nationella och regionala cykelleder förbättras.

Jakob Forssmed (KD) pekar i motion 2017/18:3624 på att förbättrad cykelinfrastruktur ger fler cyklister. I motionen efterfrågas att den nationella infrastrukturbudgeten bör fördelas om så att cykeltrafiken ges en större andel av budgeten än i dag (yrkande 3). Motionären anser även att väglagen bör ändras så att det blir möjligt för Trafikverket att anlägga friliggande cykelvägar utan krav på anslutande bilväg (yrkande 6). I samma motion föreslår motionären vidare att det bör göras en översyn av lagen så att motsvarande regler gäller för att ta mark i anspråk för att bygga cykelleder som för infrastruktur främst ägnad motortrafik (yrkande 7).

Nina Lundström (L) framför i motion 2017/18:3627 att en stor andel av bilresorna skulle kunna ersättas med cykel om infrastrukturen i högre utsträckning var anpassad för cykelpendling. Enligt motionären saknas det i dag infrastruktur för att ta till vara den potential som finns i att fler väljer cykeln som transportmedel. Att bygga hållbara livsmiljöer behöver enligt motionären i högre utsträckning möjliggöra för enskilda att välja klimatvänliga transportsätt. Motionären framhåller i sammanhanget cykling som klimatåtgärd (yrkande 2). I samma motion påtalas även behovet av infrastruktur (yrkande 5). Motionären anser att investeringar för ett ökat cykelpendlande bör prioriteras minst lika högt som vägburen fordonstrafik samt att regelverket kring trängselavgifternas användning borde ändras så att de genererade inkomsterna även kan användas för satsningar på cykelinfrastruktur (yrkande 6). Vidare pekar motionären på att nybyggda cykelbanor håller olika standard sett till både kvalitet och utformning. Enligt motionären bör regelverket för statliga bidrag och medfinansiering till cykelstråk villkoras med att utformning och kvalitet ses över. Motionären anser också att gång- och cykelvägar i största möjliga utsträckning bör separeras och cykeltrafiken förläggas i ett separat körfält för att minska konfliktytorna mellan trafikanterna. Vidare bör cykelbroar ingå i infrastrukturplaneringen. I motionen efterfrågas därför att standards skapas för utbyggnaden av infrastruktur (yrkande 13). I samma motion konstaterar motionären också att det behövs sammanhängande cykelinfrastruktur. Enligt motionären behövs moderna riktlinjer för utformning av cykelstråk som kan se olika ut beroende på om det är ett vanligt cykelstråk eller ett pendlingsstråk för snabbare cyklister. I motionen framhålls därmed behovet av regionala cykelstråk (yrkande 15). I samma motion framhålls vidare att med framväxten av modern cyklism ändras även definitionen av cykel vilket innebär att både

trehjulingar för vuxna, elcyklar och cyklar med släp blir mer frekventa i trafiken. Infrastrukturlösningar som beaktar behoven från olika cyklister är därmed enligt motionären ett måste. I motionen påtalas behovet av en ändrad definition av cykelinfrastruktur (yrkande 18). Vidare konstateras att cykelvägar kan anläggas inom ramen för väglagen om de är att betrakta som del av väganordningar medan en cykelled däremot inte kan anläggas enligt väglagen om den helt saknar samband med allmän väg. Motionären pekar på att det i dagsläget endast är möjligt för Trafikverket att få markåtkomst genom vägplaner eller genom frivilliga avtal som ger rätt att nyttja marken. Om kommunerna inte använder sig av detaljplaneinstrumentet så kvarstår endast alternativ där frivilliga avtal teknas med markägare. Vid ett tillfälle där planläggning inte är lämpligt eller avtal inte kan träffas blir både kommuner och Trafikverket låsta. Motionären menar att det framför allt är ett statligt och kommunalt intresse att anlägga sammanhängande stråk för gångtrafikanter och cyklister och att de markägare som berörs ska ersättas. I motionen påtalas behovet av tillgång till mark för planering av infrastruktur (yrkande 20).

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) framhåller i kommittémotion 2017/18:3833 att cykeln har en rad fördelar som transportmedel, både sett till hälsofrämjande effekter och minskad trängsel samt utsläpp av växthusgaser. Enligt motionärerna finns det flera förbättringar att göra för cyklister. Exempelvis bör sammanhängande cykelstråk och snabbcykelvägar prioriteras i utbyggnaden av cykelinfrastrukturen då en sådan utbyggnad på allvar skulle göra cykeln till ett alternativ till bilen i många av våra städer. Motionärerna föreslår därför att cykling uppmuntras genom att prioritera sammanhängande cykelstråk och snabbcykelvägar (yrkande 45). I samma motion anförs vidare att en ökad användning av elcykel som transportmedel med största sannolikhet skulle innebära att fler väljer cykeln framför bilen på längre pendlingsavstånd än i dag. Motionärerna anser att ett sådant ekonomiskt stöd som regeringen föreslagit till inköp av de vanligaste elfordonen, t.ex. elcyklar, troligen inte medför en kostnadseffektiv klimatpolitik då försäljningen av elcyklar redan i dag ökar kraftigt. Motionärerna anser att satsningar i stället gör större nytta om det går till att förbättra infrastrukturen för elcykelanvändarna. Motionärerna vill därmed främja användningen av elcyklar genom att anpassa utformning av infrastruktur (yrkande 46 i denna del).

## Utskottets ställningstagande

### *Cykling som klimatåtgärd*

Riksdagen riktade våren 2015 ett tillkännagivande till regeringen om att den bör ta fram en nationell cykelstrategi som beaktar vad utskottet anför om bl.a. en sammanhängande cykelinfrastruktur och att cykling bör betraktas som ett eget transportsätt (bet. 2014/15:TU5, rskr. 2014/15:123).

Med anledning av bl.a. detta presenterade regeringen våren 2017 en nationell cykelstrategi. Regeringen pekar där på att städer, tätorter och samhällen under lång tid har planerats utifrån bilen som huvudsakligt

transportsätt och att detta har påverkat den bebyggda miljön. Enligt regeringen visar sig det tydligt i glesa stadsstrukturer och långa avstånd mellan målpunkter vilket ofta förutsätter bilen som transportsätt. Enligt regeringen är det viktigt att både i transportplaneringen och i den fysiska planeringen skapa förutsättningar för ett ökat cyklande, något som i sin tur kräver mer kunskap om både faktiskt cyklande och om potentiella cyklisterna. Regeringen framhåller här att en god samhällsplanering skapar förutsättningar för hållbara transportsätt såsom cykeltrafik, genom att cykeln ges plats i den byggda miljön. Utskottet delar dessa uppfattningar. Utskottet välkomnar i detta sammanhang även att regeringen i maj 2017 gav Boverket i uppdrag att ta fram en samling med lärande exempel från kommuner och andra aktörer som lyckats föra in cykling i samhällsplaneringen på ett framgångsrikt sätt.

I den nationella cykelstrategin som presenterades våren 2017 framhåller regeringen att ökad cykling har positiv inverkan då det ger mindre luft- och klimatpåverkan. Regeringen pekar i strategin på att det med en överflyttning av resor till cykel, gång och kollektivtrafik blir mindre utsläpp av växthusgaser, partiklar och andra luftföroreningar och därmed mindre påverkan på klimatet, människors hälsa och miljö. En ökad cykling bidrar enligt regeringen också till minskat buller och bättre livsmiljöer i framför allt städer och tätorter.

Med utgångspunkt i vad regeringen har framhållit i den nationella cykelstrategin och att utskottet anser att cykling på olika sätt behöver främjas på grundval av dess betydelse som transportsätt för att kunna nå klimatmålen välkomnar utskottet vad som anges i budgetpropositionen för 2018 om att regeringen vidtar en rad åtgärder för hållbara persontransporter.

### *Satsningar på cykelinfrastruktur*

När det gäller frågan om satsningar på cykelinfrastruktur vill utskottet peka på att i det nationella cykelbokslutet för 2016 utgör en av de redovisade indikatorerna medel för investeringar av cykelfrämjande åtgärder. I cykelbokslutet redovisas att 1 394 miljoner kronor har investerats i särskilda cykelbefrämjande åtgärder under åren 2014–2016. Investeringarna har exempelvis avsett cykelbanor och cykelportar längs statliga vägar i tätort och på landsbygd.

Utifrån att cykling ingår som en viktig del i ett fungerande transportsystem kan utskottet konstatera att det hör till Trafikverkets uppgifter att skapa förutsättningar för ökad och säker cykling. I enlighet med den nationella planen för 2014–2025 ska Trafikverket innan 2021 vidta följande åtgärder för att främja en ökad cykling: anlägga ca 50 mil ny cykelväg längs det ca 800 mil långa nationella vägnätet, bygga en handfull gång- och cykelportar samt bygga ca 500 cykelparkeringar vid strategiska busshållplatser. Trafikverket ska också i samband med revidering av långsiktiga åtgärdsplaner föra dialog med länsplaneupprättare om cykelfrågorna samt säkra att cykelfrågorna hanteras på ett bra sätt vid utveckling av nya vägförbindelser.

När det gäller kommande satsningar på cykelinfrastruktur vill utskottet peka på att Trafikverket den 31 augusti 2017 presenterade ett förslag till ny

nationell plan för transportsystemet för perioden 2018–2029. Här anger Trafikverket att utgångspunkterna för prioriteringar är de Transportpolitiska målen, riksdagens beslut om infrastrukturpropositionen Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling samt regeringens direktiv. Totalt föreslås statliga satsningar på cykelinfrastruktur under planperioden om 1,5 miljarder kronor.

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

Utskottet vill i sammanhanget även påminna om att det i samband med behandlingen av proposition 2016/17:45 Värdeåterföring vid satsningar på transportinfrastruktur pekade på att statlig medfinansiering av kommunala åtgärder kan ske från länsplanerna när det gäller exempelvis kommunala gång- och cykelvägar. Utskottet pekade vidare på att regeringen den 19 januari 2017 tog beslut om statlig medfinansiering av cykelinfrastruktur via de s.k. stadsmiljöavtalen samt att en ändring i förordningen som rör stadsmiljöavtalen nu gör det möjligt för kommuner att söka finansiering direkt för satsningar på ny cykelinfrastruktur. Utskottet pekade även på att byggande av cykelbanor inte enbart är en uppgift för staten och att kommunernas möjligheter att bygga och medfinansiera cykelbanor därför bara begränsas av den allmänna kompetensen i kommunallagen.

Utskottet noterar avslutningsvis att Sverigeförhandlingen enligt tilläggsdirektiv från den 17 juli 2014 (N 2014:04) ska analysera vissa frågor för att främja cykling (dir. 2014:113). Kopplat till åtgärder i storstäderna ska förhandlingspersonen identifiera och analysera åtgärder i infrastrukturen i Stockholms län, Västra Götalands län och Skåne län som kostnadseffektivt förbättrar tillgängligheten, framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister samt ingå överenskommelser med berörda kommuner, landsting och andra berörda aktörer i Stockholms län, Västra Götalands län samt Skåne län om sådana satsningar. Sverigeförhandlingen ska lämna sin slutrapport till regeringen i december 2017.

### *Snabba cykelstråk*

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

I den nationella cykelstrategin som regeringen presenterade våren 2017 framhålls att de snabba cykelstråken ska erbjuda god tillgänglighet, säkerhet



och framkomlighet och att man kan se ökade satsningar inom området, i både lokala och regionala sammanhang. Vidare framhålls att de snabba cykelstråken ska förbättra för dem som redan cyklar i form av kortare restid och ökad trafiksäkerhet, men att de samtidigt kan få fler att börja cykla. Utskottet välkomnar regeringens ambition att främja fler pendlingsresor på cykel och delar uppfattningen att snabbcykelstråk är en åtgärd som kan ge positiva effekter för ökat arbetspendlande. Framför allt är snabbcykelstråk viktiga på längre sträckor där restidsvinsterna kan vara stora, och det är därför angeläget att viktiga stråk för arbetspendling pekas ut och prioriteras i det fortsatta arbetet med regionala cykelplaner.

I den nationella cykelstrategin framhålls vidare att cykelinfrastrukturen även behöver klara av en större mångfald av cyklister, t.ex. att fler och snabbare cyklister behöver samsas på ytor med fritidscyklister, motionärer, nya cykelfordon samt gående. Regeringen anser att det därför kan finnas behov av separering på olika delar av cykelvägnätet. I de fall där separering inte är möjligt kan det enligt regeringen finnas andra lösningar. Utskottet delar dessa uppfattningar.

### *Gemensamma cykel- och gångbanor*

Det finns två typer av skyltning som regleras i vägmärkesförordningen. Den ena gäller utmärkning av trafikregler och hur man som trafikant ska bete sig, medan den andra gäller lokaliseringsmärken för vägvisning, dvs. hur man hittar. Sedan lång tid finns ett system för vägvisning av gång-, cykel- och mopedtrafik. Systemet är tänkt att vara enhetligt och se likadant ut oavsett vilken väg lokaliseringsmärket är uppsatt intill (kommunal gata, allmän väg eller enskild väg) och ska möjliggöra en konsekvent och tydlig vägvisning. Med hänsyn till att gående och cyklister är två heterogena trafikantgrupper utan särskilda förkunskaper om trafikregler, vägmärken och vägmarkeringar, är en enhetlig utformning, utmärkning och vägvisning av gångbanor, cykelbanor och korsningar för cykeltrafik av stor betydelse.

Många gång- och cykelbanor har märkts ut med vägmärket D6 Påbjuden gång- och cykelbana. För gående finns inga särskilda regler om var de ska placera sig när de går på sådana banor. Den gående har därför möjlighet att gå var han eller hon vill över hela banans bredd. Det är bara på gång- och cykelbanor utmärkta med märke D7 Påbjudna gång och cykelbanor och som är delade – genom vägmarkering/mittlinje, skiljeremsa eller liknande – i en del för gående och en del för cyklande som det finns krav på att gående ska använda sin del av banan.

Utskottet vill framhålla vikten av att en god trafiksäkerhet kan vidmakthållas även mellan olika typer av oskyddade trafikanter. Enligt utskottets mening är det därför viktigt att en fortsatt utveckling med sikte på att främja en ökad cykling inte ska få ske på bekostnad av trafiksäkerheten sinsemellan dessa trafikantgrupper. Utskottet konstaterar att det i den nyligen presenterade översynen av regler med betydelse för cykling som presenterades våren 2017

lämnas förslag om att gående om möjligt ska använda vänster sida i färdriktningen på en kombinerad gång- och cykelbana. Som skäl för förslaget anges bl.a. att en generell utgångspunkt är att gång- och cykeltrafik så långt det är möjligt bör separeras i en yta för gående och en yta för cyklande för att undvika kollisioner och att reglerna för trafikanternas placering bör ändras på de många gemensamma gång- och cykelbanor som finns. Här konstateras att ett lämpligt sätt att placera sig som gående kan vara att följa de regler som gäller på körbanor och vägrenar dvs. att den gående placerar sig på den vänstra sidan i färdriktningen medan den som cyklar även fortsättningsvis bör placera sig så nära den högra kanten på banan som möjligt. I promemorian anges samtidigt att förslaget innebär en viss inskränkning för gående men att det samtidigt är ett klargörande för hur trafikantgrupperna ska placera sig på en gemensam bana för att öka framkomligheten och trafiksäkerheten för båda trafikantgrupperna. Förslagen i översynen har varit föremål för remissbehandling och beredningen av ärendet pågår inom Näringsdepartementet.

### *Cyklisterperspektiv vid utbyggnader av två-plus-ett-vägar*

Utskottet har vid flera tidigare tillfällen behandlat motioner om två-plus-ett-vägar, senast våren 2017 (2016/17:TU16). Utskottet framhöll då att inför ombyggnad av väg ska alltid de oskyddade trafikanternas förutsättningar och behov beaktas, och detta ansvar ligger på alla infrastrukturhållare, såväl Trafikverket som kommunerna. Utskottet påminde också om att regeringen i fastställelsebeslutet om den nationella trafikslagsövergripande planen för transportsystemet 2014–2025 underströk att det är angeläget att Trafikverket aktivt och kontinuerligt arbetar med cykling vid planering av ny infrastruktur och att det sker tidigt i planeringsprocessen. Utskottet underströk även vikten av att när det gäller planering och beslut om investeringar som innebär mittseparering och utbyggnader av två-plus-ett-vägar ska det alltid uppmärksammas och säkerställas att trafiksäkerheten och tillgängligheten för cyklister inte försämras. Utskottet har inte ändrat uppfattning i frågan.

Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029 skickades ut på remiss den 31 augusti 2017. I förslaget pekar Trafikverket bl.a. ut brister i kompensation när cykeltrafik försvåras, t.ex. vid mittseparering och att detta är ett hinder för ett ökat aktivt resande. I förslaget framhålls att cykelinfrastrukturen har en stor påverkan på andelen cykelresor när det gäller resa till arbete, skola och affärer och att det finns stora behov av mer sammanhängande trafiksäkra cykelvägnät, såväl inom som mellan orter. Enligt Trafikverket har prioriteringar inom ramen för den nationella planen tillsammans med länsplanerna stor påverkan på möjligheten till säker cykling längs statlig infrastruktur, bl.a. genom investeringar och underhållsåtgärder. Till de åtgärder för ökad och säker cykling som nämns i förslaget till nationell plan hör namngivna investeringar som innehåller cykelåtgärder, trimningsåtgärder för ökad och säker cykling längs det nationella stamvägnätet och underhåll av statliga cykelvägar längs nationellt stamvägnät och övrigt statligt

vägnät. Remissinstanserna har fram till den 30 november kunnat inkomma med synpunkter och dessa kommer därefter att sammanställas inför det slutliga beslutet om den nationella planen för transportsystemet 2018–2029.

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

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

Utskottet påminner i sammanhanget om att det i Cyklingsutredningen framhölls att det finns ett behov av att ytterligare bygga ut och förbättra cykelvägnätet, både längs de statliga vägarna och inom samt mellan orter och kommuner.

När det gäller frågan om att förbättra expropriationsmöjligheten att anlägga och utveckla nationella och regionala cykelleder vill utskottet peka på att det i Lantmäteriets rapport Översyn av anläggningslagen (2002:9) lämnades förslag om att införa en möjlighet i anläggningslagen att upplåta en rätt för staten eller en kommun att nyttja en fastighet för att anordna eller använda gång- och cykelvägar, skoter- och vandringsleder, motionsspår m.m. Lantmäteriet inkom därefter våren 2014 till Justitiedepartementet med promemorian Ändringar i anläggningslagen m.m. vars syfte var att uppdatera beredningsunderlaget för de tidigare förslagen (dnr 401-2014/2128). I promemorian angav Lantmäteriet att behovet av ny lagstiftning för att säkerställa markåtkomst för leder m.m. kvarstod, men att frågan bedömdes som politiskt laddad eftersom den skulle innebära en ny möjlighet att tvångsvis ta mark i anspråk. Lantmäteriet bedömde att förslaget om rättighetsupplåtelser för leder m.m. inte borde beredas vidare inom ramen för lagstiftningsärendet. Delar av Lantmäteriets förslag har legat till grund för propositionen Förenklingar i anläggningslagen (prop. 2014/15:71). I propositionen redovisar regeringen att den har valt att behandla endast vissa av de förslag som Lantmäteriet lämnade i rapporten Översyn av anläggningslagen. Det kan därmed noteras att förslaget om rättighetsupplåtelser för gång- och cykelvägar m.m. inte hade gett anledning till någon åtgärd när regeringen senast behandlade frågan kopplat till anläggningslagen.

Utskottet konstaterar att frågan om expropriationsmöjligheter för nationella och regionala cykelleder inte behandlas i den nationella cykelstrategi för ökad och säker cykling som presenterades den 28 april 2017. Utskottet anser att det är viktigt att infrastrukturen för cykling utformas på ett sådant sätt att resvägarna och därmed restiderna med cykel så långt möjligt upplevs som ett fullgott alternativ till andra transporter som har en större miljöpåverkan och att fler därför väljer att använda cykeln som transportmedel. Mot bakgrund av att utskottet anser att frågan är viktig kommer utskottet att fortsätta att följa frågan. För närvarande avser dock utskottet inte att ta något initiativ i ärendet.

### *Sammanfattande ställningstagande*

Mot bakgrund av vad som anförts ovan finner utskottet inga skäl att vidta särskilda initiativ med anledning av de motionsförslag som behandlas här. Därmed avstyrks motionerna 2017/18:6 (KD) yrkande 1, 2017/18:1395 (S), 2017/18:1591 (SD) yrkandena 1, 2 och 4, 2017/18:1708 (MP), 2017/18:2115 (MP) yrkande 2, 2017/18:2135 (S) yrkande 2, 2017/18:2340 (V) yrkandena 4 och 5, 2017/18:2421 (MP), 2017/18:2423 (MP), 2017/18:2652 (MP), 2017/18:3624 (KD) yrkandena 3, 6 och 7, 2017/18:3627 (L) yrkandena 2, 5, 6, 13, 15, 18 och 20 samt 2017/18:3833 (M) yrkandena 45 och 46 i denna del.

## Färgsättningen av cykelbanor

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionsförslag om färgsättning av cykelbanor. Utskottet hänvisar till att uppmärkning av cykelbanor ska ske på ett sådant sätt att det är förenligt med vägmärkesförordningen. Jämför reservation 10 (C) och 11 (L).

### **Motionerna**

Rickard Nordin (C) pekar i motion 2017/18:2862 på att många kommuner som arbetar aktivt med trafiksäkerhet väljer att markera hela eller delar av cykelbanan med färg, exempelvis vid trafikorsningar för att uppmärksamma bilar och andra trafikanter på att det är en cykelbana. Motionären menar att ambitionen är god och på många håll eftertraktad men att det samtidigt saknas en standardisering kring färgval. Motionären anser att en nationell standardisering av färgval ökar tydligheten och trafiksäkerheten och efterfrågar därför att färgsättning av cykelbanor standardiseras (yrkande 3).

Nina Lundström (L) framhåller i motion 2017/18:3627 att Cyklingsutredningen (SOU 2012:70) uppmärksammade att cykelstråk kan markeras med avvikande färg. Detta är vanligt förekommande i många länder och prövas även i vissa kommuner i Sverige. Motionären menar att färgsatta banor gör det lättare för alla trafikanter att se var cykelstråken går och kan även fungera som vägvisning om färgsättningen används konsekvent. Tunnelbanan i Stockholm har blåa, gröna och röda linjer. Motionären påtalar att om cykelinfrastrukturen fick färgsättning skulle samma effekt kunna uppnås som för kollektivtrafikresenärer (yrkande 22).

Annie Lööf m.fl. (C) pekar i partimotion 2017/18:3686 på att ökad cykling minskar miljöpåverkan och främjar människors hälsa. Motionärerna framhåller samtidigt att säkerheten är viktig för att få fler att cykla och att gång- och cykelbanor, korsningar, trafikregler och trafiksignaler anpassas till cyklisternas och fotgängares skilda villkor ökar viljan att välja dessa färdmedel. Motionärerna efterfrågar åtgärder i form av exempelvis enhetliga

markeringar av cykelbanor för att förenkla och underlätta för cyklister och fotgängare (yrkande 82).

### Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att det inom EU och Sverige inte finns någon standardfärg för färgsatta cykelbanor/fält. Både rött och blått förekommer och internationellt finns också exempel på gröna cykelbanor. I Sverige har de färgsatta cykelbanorna/fälten använts sparsamt. I vägmärkesförordningen (2007:90) finns regler om hur skyltar och markeringar på vägbanan ska markeras. I 4 kap. 3 § anges att vägmärkingar i vägbanan ska vara vita om inget annat anges. Vägmärkingar i vägbanan kan dock vara i gul färg om det finns ett tillfälligt behov som vid t.ex. vägarbete. I vägmärkesförordningen 8 kap. 4 § anges vidare att man inte får sätta upp anordningar som kan förväxlas eller riskerar att missförstås.

I Cyklingsutredningen (SOU 2012:70) uppmärksammas 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 vägmärkingar för cykel behandlas även i den översyn av regler med betydelse för cykling som regeringen presenterade våren 2017 i form av en promemoria och som därefter har varit föremål för remissbehandling. I promemorian konstateras att en viktig pusselbit för cykeln som transportsätt är att det finns vägmärkingar på vägens yta för cyklande där det behövs och att det är viktigt att dessa vägmärkingar underhålls och hålls i sådant skick att de ger den som cyklar vägledning, styrning och information för att transportsättet ska kunna vara effektivt och säkert. Samtidigt påpekas att det finns vissa brister i hur olika vägmärkingar används men också att det har pågått diskussioner bland väghållarna om vilken färg som vägmärkingarna kan eller får ha. I promemorian konstateras att det inte finns några särskilda trafikregler knutna till viss färg på vägytans beläggning men att det vore en stor fördel om de olika väghållarna kunde enas om att använda samma färg på asfaltsytan på de platser där det är lämpligt med färgsättning. Samtidigt konstateras att det även här är av vikt att det inte sker avvikelser från bestämmelserna i vägmärkesförordningen. I promemorian lämnas inte några förslag till ändringar i fråga om färgsättning.

Utskottet kan avslutningsvis konstatera att kommunen har att följa vägmärkesförordningen och endast ska märka upp cykelbanor på ett sådant sätt som är förenligt med vägmärkesförordningen. En kommun kan dock välja att använda färgad asfalt, t.ex. förekommer det i Malmö att kommunen har använt blå asfalt för att uppmärksamma att det är en cykelbana. Då utskottet inte finner anledning att för närvarande ta något initiativ i frågan avstyrker utskottet motionerna 2017/18:2862 (C) yrkande 3, 2017/18:3627 (L) yrkande 22 och 2017/18:3686 (C) yrkande 82.

## Trafiksäkerhet och trafikregler för cykling

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om ändrade cykelregler. Utskottet hänvisar bl.a. till den nationella cykelstrategi för ökad och säker cykling och de regelöversyner som har gjorts när det gäller ändrade regler för cykling. Utskottet pekar även på den departementspromemoria med förslag till nya regler för ökad cykling som regeringen nyligen presenterade och där beredning fortfarande pågår. Utskottet delar den syn som regeringen framför i budgetpropositionen för 2018 om att hastigheten är den faktor som har störst betydelse för hur allvarliga följer en trafikolycka får. Sänkta hastigheter kan leda till ökad trafiksäkerhet och utskottet anser att det därför är viktigt att hastigheterna anpassas så att ingen dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Utskottet anser även att sänkta hastigheter är angeläget med utgångspunkt från att de också förbättrar möjligheterna för att flera miljö- och klimatmål ska kunna nås.

Jämför reservation 12 (M), 13 (SD), 14 (C), 15 (L) och 16 (KD).

### Bakgrund

#### *Olycksfallsutvecklingen för cyklister*

Uppgifter som Transportstyrelsen sammanställt visar att 19 cyklister omkom i trafiken under 2016 och att 15 av dessa omkom till följd av kollision med motorfordon medan 4 omkom i singelolyckor. Av dem som skadades svårt hade 76 procent kolliderat med motorfordon.

Utvecklingen av antalet omkomna och svårt skadade cyklister mellan 2006 och 2016 visar att det är stora variationer mellan år när det gäller antal omkomna cyklister. Under de senaste fem åren var 2013 med 14 omkomna det år som hade lägst antal omkomna cyklister, medan 2014 då 33 cyklister omkom var det år med flest omkomna. Om man jämför antalet omkomna cyklister under 2006–2008 med 2014–2016 har det skett en minskning med 22 procent, att jämföra med en generell minskning av omkomna i vägtrafiken med 40 procent.

Sjukvårdens rapportering till Strada visar att ungefär 2 100 cyklister beräknas ha skadats allvarligt i trafiken under 2016. Detta är något högre än 2015 och på samma nivå som 2014.

Andelen cyklister av alla allvarligt skadade i vägtrafiken har ökat från att ligga kring en tredjedel 2006–2008 till att nu utgöra ungefär 45 procent av dem som skadas allvarligt i trafiken. Detta kan jämföras med att personbiler utgjorde 34 procent av de allvarligt skadade under 2016. Av de mycket allvarligt skadade under 2016 var 38 procent cyklister (237 personer), vilket kan jämföras med 40 procent personbiler. Ungefär 80 procent av dem som

skadades allvarligt på cykel under 2016 gjorde det i singelolyckor, 11 procent i kollision med motorfordon och 8 procent i kollision med en annan cyklist. För dem som skadats mycket allvarligt är andelen i kollision med motorfordon något högre, ca 15 procent.

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

### *Trafikregler*

Sverige har, liksom de flesta länder i Europa, ratificerat FN:s konvention om vägtrafik, given i Wien den 8 november 1968. Genom ratifikationen har Sverige åtagit sig att följa konventionen. Riksdagen och regeringen ansvarar för att Sverige uppfyller sina folkrättsliga förpliktelser. Konventionen gäller inte direkt som svensk lag, utan myndigheter och domstolar tillämpar den via bestämmelser i den nationella lagstiftningen. Sverige har valt att föra över bestämmelser i konventionen till i huvudsak trafikförordningen (1998:1276). Sverige har även ratificerat FN:s konvention om vägmärken och signaler,

given i Wien den 8 november 1968 och genomfört den i bestämmelser i vägmärkesförordningen (2007:90) och föreskrifter till den.

Trafikförordningen (1998:1276) innehåller bestämmelser som i olika utsträckning rör cyklande och förhållandet till andra trafikantgrupper eller olika trafikområden. Den har följande rubriker:

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

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

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

### *Bashastighet*

Bashastighet är den högsta tillåtna hastighet som fordon får föras i om inget annat är beslutat. Inom tätbebyggt område är enligt 3 kap. 17 § trafikförordningen (1998:1276) bashastigheten 50 kilometer i timmen och utom tätbebyggt område 70 kilometer i timmen. Bestämmelser om bashastighet gäller oavsett väghållare. Kommuner kan genom lokala trafikföreskrifter avgöra vad som är tätbebyggt område och också besluta om lägre hastigheter om det är motiverat med hänsyn till trafiksäkerheten, framkomligheten eller miljön.

Nya hastighetssteg i intervallet 30–120 kilometer i timmen infördes 2008 (prop. 2006/07:73), och sedan dess har många vägar och gator fått förändrad hastighetsgräns. På uppdrag av regeringen utvärderade Trafikverket de justerade hastighetsgränserna 2012 och lämnade förslag i utvärderingen om att



bashastigheterna skulle ändras. Enligt utvärderingen har uppskattningsvis 25–50 procent av landets kommuner genomfört en mer systematisk översyn av sina hastigheter i tätort sedan 2008.

Regeringen beslutade den 1 september 2016 att ge Trafikanalys i uppdrag att utreda förutsättningarna för och konsekvenserna av sänkt bashastighet i tätort. I uppdraget ingick även att analysera alternativ till en generell sänkning av bashastigheten, i syfte att ge möjlighet till sänkta hastigheter i tätort. Det ingick även att utvärdera konsekvenserna av sänkt bashastighet i tätort, och alternativ till detta, i relation till de transportpolitiska målen som helhet. Med anledning av regeringsuppdraget redovisade Trafikanalys i oktober 2017 rapporten Sänkt bashastighet i tätort (2017:16). Förslaget bereds för närvarande inom Regeringskansliet. I rapporten anger Trafikanalys bl.a. följande om det förslag som lämnas.

Det är den sänkta hastigheten som åstadkommer de positiva effekterna på de transportpolitiska målen och stadsmiljön. Det finns andra metoder än sänkt bashastighet som också ska övervägas för att åstadkomma sänkt hastighet. Trafikanalys föreslår en genomförandetid på fem år för de alternativ som innebär att bashastigheten ändras. Detta för att kommunerna ska få tillräcklig tid att genomföra nödvändiga utredningar, omskytningar och anpassningar i gaturummen. För kommunerna är dessutom dessa åtgärder förknippade med kostnader. Trafikanalys förordar att en ny bashastighet på 40 km/h inom tätbebyggt område införs. En tydlig fördel med att införa en ny bashastighet är att det får ett snabbt genomslag över hela landet. En ytterligare fördel med bashastighet är att den kan bidra till en mer likartad tillämpning av hastighetsgränserna över hela landet. Att välja 40 km/h som bashastighet i stället för 30 km/h är ett sätt att motverka de restidsförluster som en omfattande sänkning till 30 km/h sannolikt skulle innebära. Denna rapport har dock i flera fall påvisat att en hastighetsgräns på 30 km/h i flera fall ger större positiva effekter på exempelvis trafiksäkerhet och trygghet, vilket i kombination med förändrad stadsmiljö i förlängningen kan ge fler som cyklar och går. En förutsättning för att detta alternativ ska ge de önskvärda effekterna är att kommunerna kan sänka hastigheten på vissa gator ytterligare. I dagsläget är det möjligt att göra dessa förändringar inom ramen för lokala trafikföreskrifter om det är motiverat av hänsyn till trafiksäkerhet, framkomlighet eller miljö. Trafikanalys föreslår att rekvisitet framkomlighet i Trafikförordningen byts ut mot tillgänglighet. Ändringen ligger i linje med förslaget som Trafikverket lämnade i utvärderingen av nya hastighetsgränser. Härigenom stärks kommunernas möjligheter att sänka hastigheten för att underlätta för exempelvis gående och cyklister och för att åstadkomma en attraktivare, tryggare och säkrare stadsmiljö.

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

VTI har inom ramen för Länsförsäkringsbolagens forskningsfonds satsning på En stark forskningsmiljö inom området hjulburna oskyddade trafikanter genomfört ett antal projekt under perioden 2015–2017. Som en del i detta redovisades i oktober 2017 rapporten Samspel i trafiken – Formella och informella regler bland cyklister (VTI rapport 947). I den enkätstudie som ligger till grund för rapporten ingick totalt 612 personer mellan 18 och 74 år från Göteborg, Linköping och Stockholm.

I VTI-rapporten redovisas att den starkaste förklaringen till regelbrott i trafiken var att deltagarna medvetet struntar i de regler som gäller för cyklisterna. Enligt VTI skulle en åtgärd kunna vara att försöka ändra cyklisternas attityder, eftersom det visade sig att åtminstone när det gäller intention att bryta mot en regel så var attityden viktig.

I VTI-rapporten framkommer vidare att de vanligaste situationerna som togs upp av deltagarna, i fråga om situationer där de ansåg att reglerna var oklara, var cykelöverfarer och andra platser där cyklisterna och andra trafikanter korsar vägar. Frågan om var cyklisterna ska eller får cykla någonstans togs också upp av många deltagare. Detta kunde handla om gemensamma gång- och cykelbanor utan markering som separerar trafikanterna men också att det kan vara svårt för cyklisterna att veta om han/hon ska agera som bilist eller gångtrafikanter. Övergångsställen, trottoarer och cirkulationsplatser är några andra exempel på situationer där reglerna ansågs vara oklara. I rapporten pekar VTI på att en åtgärd för att hindra cyklisterna från att bryta trafikregler skulle kunna vara att bättre anpassa trafikreglerna till cyklisterna och på så sätt göra dem lättare att följa, tydligare och attraktivare. En sådan åtgärd skulle enligt VTI även kunna öka cyklisternas acceptans och därmed också deras regelefterlevnad.

## Motionerna

Karin Enström (M) pekar i motion 2017/18:1230 på att cyklisterna är den grupp som i dag utgör störst andel av allvarligt skadade trafikanter och att en av de största utmaningarna för att ökad cykling ska bidra till hög livskvalitet och en hållbar samhällsutveckling därför är att höja säkerhetsnivån för cyklisterna. Motionären påpekar att ett cyklistperspektiv på vägarbete har uppmärksamats tidigare i motioner men att det fortfarande behöver tydliggöras. Mot denna bakgrund efterfrågar motionären behovet av att ett tydligt cyklistperspektiv på vägarbeten ses över.

Per Klarberg m.fl. (SD) framhåller i kommittémotion 2017/18:1591 att cykeln är ett utmärkt färdmedel för kortare sträckor då den har en positiv inverkan på folkhälsan, hjälper till att minska trängseln på gator och vägar och släpper inte ut växthusgaser. Motionärerna konstaterar samtidigt att det är smidigt att cykla men att det inte alltid är enkelt att ta sig fram i trånga städer med mycket trafik. Mot denna bakgrund efterfrågar motionärerna att möjligheten att genom trafikregellättnader kunna främja ett ökat cyklande utreds (yrkande 3).

Mikael Cederbratt (M) påpekar i motion 2017/18:1601 att det vanligen saknas cykelvägar på den svenska landsbygden samtidigt som många av landsvägarna är smala och saknar en väl tilltagen vägren. Utbyggnaden av cykelbanor i städer och tätbebyggda områden har varit påtaglig under senare år medan samma utbyggnad inte har kunnat ses på landsbygden. För att utöka säkerheten för cyklisterna på landsvägar eller andra platser där det saknas ändamålsenliga cykelvägar och högsta tillåtna hastighet är 70 km/timme eller högre

anser motionären att möjligheten att tillåta cykling på vänster sida av vägen bör ses över. Översynen bör utgå från bedömningen att denna åtgärd kan ha positiv effekt för trafiksäkerheten för samtliga transportmedel. Med beaktande av att effekterna för trafiken i stort måste beaktas noggrant före ett genomförande framhåller motionären möjligheten till säkrare val för cyklisterna.

Stina Bergström och Lise Nordin (båda MP) framför i motion 2017/18:2115 att sänka hastighetsgränser är den näst viktigaste faktorn för att fler ska börja cykla i våra städer och tätorter. Motionärerna pekar vidare på att en bilist som kör i 30 km/timme kan samspela med de som cyklar och går på ett helt annat sätt än den som kör i femtio. Motionärerna efterfrågar därför att Trafikverket bör utfärda en bashastighet på 30 km/timme i landets tätorter (yrkande 3). Motionärerna pekar vidare på att det råder olika uppfattningar om huruvida den s.k. zebalagen omfattar även cyklisterna och att det råder olika väjningskulturer i olika städer. De nya bestämmelserna om olika väjningsregler vid s.k. cykelpassager respektive cykelöverfarter har enligt motionärerna skapat ytterligare otydlighet. Motionärerna anser att zebalagen ska gälla även för cyklarna, dvs. att bilar måste stanna även då cyklisterna vill följa en cykelbana som går parallellt med ett övergångsställe oavsett hur cykelbanan är utformad. Motionärerna framhåller att det är viktigt med en enhetlig nationell trafikregel om detta, för att göra regelverket tydligt, öka trafiksäkerheten och göra det enkelt att cykla. Motionärerna anser mot denna bakgrund att regeringen bör återkomma till riksdagen med ett förslag om att bilister måste lämna företräde för cyklisterna vid övergångsställen där det finns cykelbana (yrkande 4).

Lorentz Tovatt (MP) konstaterar i motion 2017/18:2418 att samhällsvinsterna med en ökad cykling är stora. Motionären pekar samtidigt på problemen med den osäkerhet som gäller vid oönskade övergångsställen respektive s.k. cykelpassager och s.k. cykelöverfarter och att det skulle behövas regler som är enkla och logiska, både för cyklisterna och bilförarna. I väntan på att fler kommuner anlägger cykelöverfarter anser motionären att det skulle vara positivt för cyklisternas framkomlighet och säkerhet om förare anpassar hastigheten vid cykelpassager. Mot denna bakgrund efterfrågar motionären förslag om att väjningsplikt ska gälla för bilar på samma sätt vid alla cykelpassager.

Lorentz Tovatt (MP) pekar i motion 2017/18:2422 på att cyklingens samhällsfördelar inte kan överskattas samtidigt som ett stort hinder för att fler ska välja cykeln är upplevd eller faktisk osäkerhet i trafiken. Enligt motionären är en vanligt förekommande orsak till osäkerhet och rädsla hos cyklisterna bilförarens agerande. Det är enligt motionären inte ovanligt att bilförare tvärbromsar framför cyklisterna eller prejar dem av vägen. Motionären menar att det kan ha att göra med att cyklisterna förflyttar sig snabbare än gående och att bilisterna därför anser att cyklisterna själva måste ta ett större ansvar för sin egen säkerhet. Motionären pekar på att vid olyckor skyller ofta motorfordonsförare på den s.k. döda vinkeln, och slipper straff trots att körningen i många fall varit hänsynslöst. Motionären pekar vidare på att man i Nederländerna har

placerat bevisbördan på motorfordonsföraren för att se till så att normen är att hänsyn alltid ska beaktas särskilt. I motionen efterfrågas ett förtydligande i trafikförordningen och trafikbrottslagen om att särskild hänsyn ska tas till oskyddade trafikanter (yrkande 1). I samma motion efterfrågas vidare att frågan om att placera bevisbördan på motorfordonsföraren i krock mellan motorfordon och cyklist utreds (yrkande 2).

Lorentz Tovatt (MP) framför vidare i motion 2017/18:2425 att många av de trafikregler som gäller i dag är formade för ett samhälle där bilen ses som den självklara normen vilket innebär att vissa lagar och regler är utformade på ett godtyckligt och onödigt krångligt sätt från en cyklists perspektiv. En rad regelförändringar skulle enligt motionären inte bara innebära förenklingar för cyklisterna, utan även öka säkerheten. Motionären anser att i de fall då en högersväng eller cykling rakt fram mot rött inte går ut över gångtrafikanter gynnar det alla trafikanter samtidigt som motortrafikanterna slipper oroas för döda vinkeln. I motionen efterfrågas förslag om att tillåta högersväng och undanta cyklisterna från regler om stopplikt (yrkande 1). Motionären framför vidare att i korsningar med cykelbanor i tillfarterna bör kommunerna ges möjlighet att införa s.k. allgrönt för cyklisterna. Det innebär att samtliga anslutande cykelbanor får grönt samtidigt så att cyklisterna kan cykla tvärs över korsningen i stället för att i omgångar cykla runt korsningen, innan motorfordonstrafik släpps fram. I motionen efterfrågas därför förslag om att tillåta s.k. allgrönt för cyklisterna (yrkande 2). Motionären pekar vidare i samma motion på att det sedan tidigare finns möjlighet att ordna så att cyklande kan färdas i båda riktningar på en gata som enkelriktats för fordonstrafik. Motionären konstaterar att ansvaret att välja utformning och reglering ligger på kommunen men att få kommuner utnyttjar denna möjlighet. Motionären anser att det därför finns skäl att komplettera befintliga vägmärken med en tilläggsskylt som tydliggör att cyklisterna får färdas i båda riktningar. I motionen efterfrågas förslag om att tillåta cykling mot enkelriktat (yrkande 3).

Rickard Nordin (C) framför i motion 2017/18:2862 att reglerna kring vem som har väjningsplikt, eller vem som ska ge tillfälle att passera många gånger är snåriga. Motionären anser att det finns mycket att göra, bl.a. när det gäller skillnaden mellan cykelpassager och cykelöverfarer. Ett exempel på förenklad lagstiftning som motionären pekar på är att bilister både in i och ut ur en rondell ska ha väjningsplikt mot korsande cykelbana. Mot denna bakgrund efterfrågar motionären att reglerna för väjningsplikt mellan cyklisterna och biltrafik ses över (yrkande 4).

Jakob Forssmed (KD) framför i motion 2017/18:3624 att det är uppenbart att det behövs ett förtydligt regelverk kring överfarer och passager så att det blir betydligt tydligare än i dag när cyklisterna ska lämna företräde. Motionären anser även att sådana punkter ska utformas så att motortrafikens hastighet hålls låg. I motionen efterfrågas ett förtydligt regelverk kring överfarer och passager så att det blir tydligare än i dag när cyklisterna ska lämna företräde (yrkande 4). Vidare efterfrågar motionären att det också bör bli möjligt att

svänga höger vid rödljus för att förbättra framkomligheten för cyklisterna (yrkande 5).

Nina Lundström (L) framför i motion 2017/18:3627 att dagens trafikregler inte är anpassade för cyklisterna. Motionären konstaterar att ottydlighet gällande cyklistens roll i trafiken medför konflikter vid t.ex. gatukorsningar, speciellt när cykeln ska korsa filer samt när cykelstråk utformas vid gator eller vid busshållplatser. Mot denna bakgrund efterfrågar motionären en generell översyn av trafikregler (yrkande 10). I samma motion föreslår motionären även en ändring av reglerna så att cyklisterna tillåts att med hjälp av särskilda skyltar eller trafiksignaler göra en högersväng när motorfordonen har rött om försiktighet iakttas (yrkande 12). Motionären framför vidare att det vore välkommet att ge cyklisterna prioritet genom grönt ljus s.k. allgrönt (yrkande 14) vilket innebär att en korsning kan utformas så att cyklisterna från alla håll kan ges grönt ljus och släppas på samtidigt. Motionären menar att regeln fungerar i andra länder och bidrar till en ökad framkomlighet utan minskad trafiksäkerhet. Motionären pekar också i motionen på en rapport från VTI som presenterades 2014 och som visar att cyklisternas framkomlighet påverkas negativt av alla typer av hinder som ett vägarbete utgör. Riktlinjer för vägarbeten i relation till cykling bör tas fram. Mot denna bakgrund påtalar motionären behovet av riktlinjer för vägarbeten (yrkande 16). Vidare anför motionären i samma motion att det behövs regeländringar när det gäller att cyklisterna ska använda vägrenen i det fall det inte finns en cykelbana. I trafikförordningen anges att detta gäller om vägrenen är tillräckligt bred och i övrigt är lämplig att använda. Motionären anser att denna ottydlighet skapar incidenter. Motionären pekar även på att det inträder väjningsplikt när vägrenen används. Motionären anser därför att det bör införas regler som medger att cyklisterna använder körbanan även om vägren finns. Med utgångspunkt från behovet av ökad säkerhet och framkomlighet genom nya trafikregler framhåller motionären väjningsreglerna (yrkande 17).

Anders Åkesson m.fl. (C) konstaterar i kommittémotion 2017/18:3758 att cykeln till skillnad från bilen inte genererar utsläpp samtidigt som cykling är bra för folkhälsan. Motionärerna pekar på att en stor del av besluten som rör cykeltrafik sker lokalt eller regionalt. Därför måste den nationella nivån skapa förutsättningar för regionalt och kommunalt samarbete och kunskapsutbyte samt enklare trafikregler och enklare regler för uppförande av cykelinfrastruktur. Motionärerna påtalar därför behovet av att utreda förutsättningarna för att via regelförändringar förbättra framkomligheten med cykel (yrkande 13).

Robert Halef m.fl. (KD) framför i kommittémotion 2017/18:3766 att cykling har stor utvecklingspotential med goda miljö- och climateffekter såväl som hälsoeffekter. Motionärerna pekar på att målet med allt trafiksäkerhetsarbete är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken och konstaterar samtidigt att det behövs mer av strategiskt och förebyggande arbete. Mot denna bakgrund framhåller motionärerna behovet av att fortsätta det förebyggande arbetet för att minska antalet cykelolyckor (yrkande 43).

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) pekar i kommittémotion 2017/18:3833 på att ny teknik bidrar till nya möjligheter även inom cykelområdet. Motionärerna anser att en ökad användning av elcykel som transportmedel sannolikt skulle innebära att fler väljer cykeln framför bilen på längre pendlingsavstånd än i dag. Mot denna bakgrund framhålls behovet av att främja användningen av elcyklar genom att anpassa reglerna för cykling (yrkande 46 i denna del).

Maria Stockhaus (M) framhåller i motion 2017/18:3852 (i denna del) att en utveckling med inriktning att få fler människor att cykla oftare ger stora samhällsekonomiska vinster både sett till miljö och folkhälsa. Motionären anser att cyklister bör ges samma rätt att föras på körbanan som bl.a. bilar och att detta bör gälla oavsett om det finns en parallell cykelbana eller inte. Motionären anser även att cyklister bör tillåtas att cykla mot enkelriktat liksom att göra en högersväng vid rött ljus. Motionären efterfrågar mot denna bakgrund att möjligheten att lägga fram förslag som redan nu möjliggör för cyklisterna att enklare ta sig fram ses över.

## Utskottets ställningstagande

### *Säkrare cykling*

Utskottet vill inledningsvis framhålla att Sverige sedan lång tid tillhör föregångsländerna när det gäller trafiksäkerhetsarbetet och att en viktig grundpelare i detta är nollvisionen som riksdagen beslutade om 1997. I augusti 2016 presenterade regeringen en inriktning för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet under namnet Nystart för nollvisionen. Enligt regeringen handlar det i första hand inte om nya satsningar utan om att använda befintliga resurser och verktyg mer effektivt. I Nystart för nollvisionen pekar regeringen ut inriktningen för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet, vilken blir vägledande för kommande års prioriteringar och satsningar inom trafiksäkerhetsområdet. Regeringen konstaterar även att samhälleliga satsningar för att öka möjligheterna att gå och cykla, i kombination med en åldrande befolkning, kan få antalet olyckor med oskyddade trafikanter att öka och dess konsekvenser att bli mer allvarliga än i dag. Därför framhålls att dessa grupper av oskyddade trafikanter behöver uppmärksammas särskilt.

Utskottet påminner även om att regeringen i budgetpropositionen för 2017 betonade att cyklisters säkerhet är en av de största utmaningarna att ta sikte på i det intensifierade arbetet för trafiksäkerheten och att det behöver bli säkrare att cykla för att cykeln ska kunna bli ett mer attraktivt transportmedel (prop. 2016/17:1 utg.omr. 22). Utskottet delar denna uppfattning. Utskottet vill i sammanhanget också framhålla att regeringen den 28 april 2017 presenterade en nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling samt en departementspromemoria med ett antal förslag på regler om cykling (N2017/03102/TIF).

Mot bakgrund av att det finns allvarliga problem med trafiksäkerheten för cyklister samtidigt som ett ökat resande med cykel är en viktig del i hållbara transporter och att ökad cykling också ger positiva effekter på folkhälsan och utvecklingen av attraktiva städer har Trafikverket tillsammans med andra

myndigheter och organisationer tagit fram strategin Säkrare cykling – gemensam strategi för år 2014–2020. Utskottet noterar att strategin är en del i aktörernas gemensamma arbete Tillsammans för Nollvisionen och för en ökad cykling som syftar till att berörda aktörer ska kunna bidra effektivt till förbättrad säkerhet för cyklister. Strategin ska även kunna vara ett stöd vid verksamhetsplaneringen hos statliga och kommunala myndigheter samt hos olika intresseorganisationer och forskarmiljöer. Strategin utgår från de kunskaper som finns i dag om cyklisters bristande trafiksäkerhet, samtidigt som det konstateras att det redan nu kan ses ett behov av att inom överskådlig tid ta fram en ny version av nollvisionen. Vidare anges att en ny version bör beakta utvecklingstrender för den framtida cyklingen och baseras på ny kunskap om vad som påverkar säkerhetsnivån för cyklister.

Gruppen för nationell samverkan – Väg (GNS Väg) är en arena för utbyte av kunskap och koordinering av verksamheter inom trafiksäkerhetsområdet i syfte att förverkliga nollvisionen och nå etappmålen på vägen dit. GNS Väg samlar viktiga aktörer på området och träffas fyra gånger per år och hanterar aktuella trafiksäkerhetsfrågor som rör vägtrafik samt målstyrning. GNS Väg har utsett sex expertgrupper som syftar till att påverka trafiksäkerheten i positiv riktning. Det gällande etappmålet är att antalet dödade ska halveras och antalet allvarligt skadade ska minska med 25 procent mellan 2007 och 2020. GNS Väg har för inriktningen för trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken tagit fram en vägledning inför verksamhetsplaneringen 2017 som riktar sig till alla organisationer som vill bidra till ökad trafiksäkerhet. Utskottet välkomnar detta. GNS Väg menar att för att minska antalet allvarligt skadade cyklister bör den frivilliga användningen av cykelhjälmar stimuleras. Vidare måste antalet singelolyckor minskas, både genom bättre drift och underhåll och genom bättre utformning av cykelstråk, samtidigt som standardkrav för utformning och underhåll av infrastrukturen bör anpassas efter cyklisters behov av säkerhet. När det gäller underhållet krävs det enligt GNS Väg skärpta standardkrav för både vinterväghållning och barmarksunderhåll, inte minst för halkbekämpning och grusupptagning. GNS Väg framhåller att det är viktigt att arbetet för säker cykling går hand i hand med arbetet för att öka cyklandet.

För att säkerställa att etappmålen till 2020 nås behövs samverkan i trafiksäkerhetsarbetet. Utskottet välkomnar därför att regeringen i september 2016 gav Trafikverket i uppdrag att sammankalla till och leda den övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet som syftar till att uppnå nollvisionen inom vägtrafikområdet. Utskottet noterar att det i uppdraget ingår att föra dialog med berörda myndigheter och aktörer, att ansvara för att det årligen tas fram en detaljerad uppföljning av trafiksäkerhetsläget, att vid behov föreslå en gemensam verksamhetsutveckling där enskilda aktörer i samverkan skulle kunna förbättra trafiksäkerheten och att förvalta, utveckla och sprida kunskap om nollvisionen som säkerhetsfilosofi. Trafikverket ska årligen i samråd med berörda aktörer ta fram en beskrivning av hur samverkan i praktiken ska utformas.

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

Det är viktigt att de gällande trafikreglerna är utformade så att de underlättar en ökad cykling. Utskottet anser därför att de insatser i form av översyner som den nuvarande och den föregående regeringen initierat har varit av stort värde. Utskottet påminner i sammanhanget om att den dåvarande regeringen hösten 2010 tillkallade en särskild utredare för att se över de regler som påverkar förutsättningarna för att cykla. I oktober 2012 presenterade utredaren betänkandet *Ökad och säkrare cykling – en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv* (SOU 2012:70). Mot bakgrund av förslagen i utredningen beslutade den dåvarande regeringen under sommaren 2014 att genomföra ett antal förordningsändringar för att förbättra förutsättningarna för cykling. Regeländringarna avsåg bl.a. cykling på vägren, cykling på gångbana, cykling på körbana, cykelöverfart och cykelpassage.

Utskottet välkomnar i sammanhanget även att den nuvarande regeringen parallellt med arbetet med att ta fram en nationell cykelstrategi har fortsatt sitt främjandearbete med en ytterligare översyn av regler med betydelse för cykling. Övervägandena om regeländringar bereds i sedvanlig ordning, och departementspromemorian *Cykelregler* skickades ut på remiss den 28 april 2017 (N2017/03102/TIF). Utskottet noterar även att promemorian om cykelregler har tagits fram mot bakgrund av de två tillkännagivanden som riksdagen riktade till regeringen våren 2015 i syfte att främja cykling (bet. 2014/15:TU5, rskr. 2014/15:123). I promemorian föreslås ett antal regeländringar i syfte att underlätta ett ökat cyklande. Promemorian har remitterats och regeringen bereder för närvarande förslagen i denna tillsammans med inkomna remissvar. Utskottet ser fram emot att kunna ta del av resultatet av detta arbete då det är slutfört.

### *Ansvar och hänsyn gentemot oskyddade trafikanter*

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

Utskottet vill även peka på den genomförda regelöversynen där det bl.a. konstateras att det finns särskilda skäl att se till att trafikreglerna för oskyddade



trafikanter leder till god trafiksäkerhet då dessa trafikanter generellt sett är en mycket heterogen grupp med olika förutsättningar.

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

### *Cykling på vänster sida av körbanan och cykling på körbanan*

I trafikförordningen (1998:1276) stadgas i 3 kap. 7 § att vid färd på väg ska fordon föras i det körfält som är längst till höger i färdriktningen och som är avsett för fordonet. Cykel, moped och fordon som är konstruerat för en hastighet av högst 40 km/timme eller som inte får föras med högre hastighet än 40 km/timme ska föras så nära som möjligt den högra kanten av vägrenen eller av den bana som används.

En bakgrund till nuvarande regler är att cykeln är ett fordon och att det därför ska framföras på höger sida. I mycket är detta en fråga om förutsägbarhet och att göra lika i trafiken. Om trafikanterna beter sig på ett förutbestämt relativt förutsägbart sätt så främjar detta trafiksäkerheten. En uppluckring av reglerna kan leda till osäkerhet både hos de trafikanter som reglerna gäller och för andra trafikanter vilket kan försämra trafiksäkerheten.

Utskottet vill i sammanhanget påminna om att man inom ramen för Cyklingsutredningen som presenterades i oktober 2012 studerade hur det befintliga systemet av lagar och regler påverkar förutsättningarna för cyklisterna (SOU 2012:70). I detta fokuserades på bestämmelser som reglerar planering och utformning av trafikmiljön samt trafikreglerna för cykeltrafik. I uppdraget ingick att kartlägga förutsättningarna i det befintliga systemet samt att bedöma vilka eventuella förändringar som skulle kunna bidra till förbättrade förutsättningar för cykling. Utredningen resulterade i ett antal bedömningar och förslag inom olika områden. Bland förslagen som presenterades fanns dock inte något som avser förändringar av trafikreglerna för cykling på vänster sida av vägen.

Utskottet kan i sammanhanget också påminna om att när det gäller möjligheterna att cykla på körbanan i stället för på vägrenen, genomfördes hösten 2014 en regeländring i 3 kap. 12 § trafikförordningen som innebär att en vägren endast behöver användas om den är tillräckligt bred och i övrigt lämplig att använda.

### *Cykling på enkelriktade gator*

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

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

### *Väjningsplikt och företräde för cyklister*

Regler om företräde och väjningsplikt vid övergångsställen finns i trafikförordningen (1998:1276). Enligt reglerna är det tillåtet för cyklister att korsa en väg på ett övergångsställe, men de får bara korsa vägen om det kan ske utan fara. Väjningsplikt innebär att fordonsförare i god tid ska sänka hastigheten eller stanna. Man får köra vidare bara om det kan ske utan fara eller hinder. Cyklister har väjningsplikt i de flesta fall. Om man däremot leder sin cykel över vägen räknas man som gående, och då har alla fordonsförare väjningsplikt. Det är inte förbjudet för cyklister att korsa en väg på ett övergångsställe, men en cyklist som korsar en väg på ett övergångsställe har alltid väjningsplikt – både mot gående och mot fordon på vägen.

Utskottet anser att en ökad framkomlighet för cyklister är en viktig fråga att beakta om fler ska välja cykeln som transportmedel. Utskottet påminner därför om att det den 1 september 2014 infördes ändringar i trafikförordningen, vägmärkesförordningen och förordningen om vägtrafikdefinitionen i syfte att förbättra framkomligheten för cyklister. Förändringen innebär att samtliga väghållare fick möjlighet att behålla de tidigare obevakade cykelöverfarterna, men i stället definiera dem som cykelpassager. Cykelpassagerna kan anges med vägmarkering. För att förbättra trafiksäkerheten vid cykelpassager ska den cyklande sänka farten och visa hänsyn för fordon som närmar sig. Cykelöverfarterna ska anges med vägmarkering och vägmärke. Vid cykelöverfarter ska trafikmiljön vara utformad så att det säkras att fordon inte förs med högre hastighet än 30 km/timme. Även vid cykelöverfarter ska cyklande ta hänsyn till andra fordon, men förare har väjningsplikt mot cyklande som är ute på eller just ska färdas ut på cykelöverfarten.

Utskottet vill i sammanhanget även påminna om det översynsarbete som nyligen genomförts inom Näringsdepartementet och som presenterats i en promemoria om cykelregler. Promemorian har varit ute på remiss och remissinstansernas svar är nu föremål för beredning inom Näringsdepartementet. Till de förslag som lämnas i promemorian hör att det införs en möjlighet för kommuner att inrätta cykelgator genom att meddela lokala trafikföreskrifter om att en väg eller vägsträcka ska vara cykelgata. Det föreslås att en ny beteckning, cykelgata, införs i förordningen om vägtrafikdefinitioner och att ett vägmärke för cykelgata införs. Enligt förslaget ska följande trafikregler gälla på en cykelgata:

- den högsta tillåtna hastigheten är 30 km/timme
- fordon får inte parkeras på någon annan plats än särskilt anordnade parkeringsplatser
- en förare som kör in på en cykelgata har väjningsplikt mot fordon på cykelgatan
- förare av motordrivna fordon ska anpassa sin hastighet till cykeltrafiken.

Den som bryter mot hastighetsbestämmelsen eller bestämmelsen om väjningsplikt ska dömas till böter.

Utskottet noterar vidare att det i promemorian också lämnas förslag om cykelregler som har som syfte att öka cyklisternas säkerhet i förhållande till bilister. Det förslag som lämnas här är att en vägmarkering för cykelbox införs i vägmärkesförordningen. Vidare föreslås att de närmare föreskrifterna för vägmarkeringen M16 Cykelpassage eller cykelöverfart ändras så att markeringen för övergångsställe får utgöra en av begränsningslinjerna till en cykelpassage eller en cykelöverfart. Det lämnas även förslag om att definitionen av cykelpassage ändras så att en cykelpassage alltid ska anges med vägmarkeringen M16 Cykelpassage eller cykelöverfart.

Utskottet vill avslutningsvis peka på att regeringen i den nationella cykelstrategin som presenterades våren 2017 framhåller att infrastrukturen i sin utformning och i sitt underhåll ska anpassas efter cyklisternas behov och att cykelöverfarter måste utformas så att de är säkra för cyklister. Utskottet delar denna uppfattning.

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

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

Frågan om möjligheten för cyklister att svänga höger mot rött ljus har diskuterats i olika sammanhang. I samband med cyklingsutredningen togs en konsultrapport fram som bl.a. innefattade fokusintervjuer. Där framkom bl.a. att ett skäl till att cyklister cyklar mot rött kan vara att cyklisten i vissa fall inte ser något skäl att stanna trots att det är rött ljus baserat på att de inte anser sig hamna i konflikt med annan trafik med hänsyn till sin färdväg, vilket märks särskilt tydligt vid högersväng. I cyklingsutredningen framfördes mot denna bakgrund att det ibland argumenteras för att cyklister på något sätt borde undantas från skyldigheten att stanna vid rött när de ska svänga höger eftersom de inte hindrar eller stör fordonsströmmen för annan trafik i dessa situationer och därmed troligen inte heller påverkar trafiksäkerheten. I utredningen konstaterades att en sådan regel skulle öka cyklisters framkomlighet och minska deras väntetid i signalreglerade korsningar men att en sådan regeländring samtidigt skulle leda till minskad trafiksäkerhet, särskilt om den fick den effekten att trenden att cykla mot rött ökade även i andra situationer och

att regeln urholkas. Det finns också en risk att barn får svårare att begripa regeln. I cyklingsutredningen lämnades därför inga förslag till regeländring för att tillåta högersväng vid rött ljus för cyklar.

I den nationella cykelstrategin som presenterades våren 2017 framförde regeringen att det bör utredas om det är möjligt att, under vissa förutsättningar, för samtliga fordonsslag medge undantag från reglerna om stopplikt vid röd signal när fordonet gör en högersväng. Utskottet är positivt till en sådan utredning och emotser detta med stort intresse.

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

### *Regelanpassningar för främjande av elcykelanvändning*

VTI har inom ramen för Länsförsäkringsbolagens forskningsfonds satsning på En stark forskningsmiljö inom området hjulburna oskyddade trafikanter genomfört ett antal projekt under perioden 2015–2017. I oktober 2017 redovisades som en del i detta rapporten Samspel i trafiken – Formella och informella regler bland cyklister (VTI rapport 947). I den enkätstudie som ligger till grund för rapporten ingick totalt 612 personer mellan 18 och 74 år från Göteborg, Linköping och Stockholm. I rapporten framkommer bl.a. att cyklister som uppgett att de vill komma fram så fort som möjligt tenderade att välja flexiblare färdvägar (t.ex. cyklade på övergångsställe, trottoar/gångbana och bilväg), oavsett om det var tillåtet eller inte, och uppgav i större utsträckning att det var vanligt att de lät bli att stanna vid rödljus och stopplikt än vad de långsammare cyklisterna gjorde. När det gäller regelanpassningar för att främja en ökad användning av elcyklar vill utskottet framhålla att det är viktigt att ha såväl främjande regler men även betydelsen av att cyklister och andra trafikanter följer gällande regler.

I den översyn av regler med betydelse för cykling som presenterades våren 2017 och därefter har varit föremål för remissbehandling presenteras inte några förslag till regeländringar som tar specifikt sikte på elcyklar.

Utskottet vill samtidigt peka på den positiva utveckling som framgår av det nationella cykelbokslutet för 2016 där det konstateras att cykelbranschen under 2010-talet har upplevt ett uppsving och att elcykeln är på väg mot de nivåer av försäljningen som likvärdiga marknader i Europa har. I Sverige är andelen elcyklar av nyförsäljningen ca 8 procent och den senaste terminen var

ökningen drygt 40 procent jämfört med året innan. En marknadsuppskattning visar att det säsongen 2015/16 såldes ca 45 000 elcyklar i Sverige.

### *Sänkt bashastighet*

När det gäller frågan om sänkt bashastighet har utskottet tidigare pekat på att en sänkt bashastighet kan leda till byte av färdstätt och att det finns exempel från kommuner som har sänkt maxhastigheterna, vilket har lett till att cykel-, gång- och kollektivtrafiken har ökat i relation till personbilstrafiken (bet. 2016/17:TU11). Utskottet delar den syn som regeringen framför i budgetpropositionen för 2018 om att hastigheten är den faktor som har störst betydelse för hur allvarliga följderna av trafikolycka får. Sänkta hastigheter kan leda till ökad trafiksäkerhet och utskottet anser att det därför är viktigt att hastigheterna anpassas så att ingen dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Utskottet anser även att sänkta hastigheter är angeläget med utgångspunkt från att de också förbättrar möjligheterna för att flera miljö- och klimatmål ska kunna nås.

Mot bakgrund av hastighetsbegränsningarnas betydelse ser utskottet därför positivt på att regeringen i september 2016 beslutade att ge Trafikanalys i uppdrag att utreda förutsättningarna för och konsekvenserna av sänkt bashastighet i tätort. I uppdraget ingick det även att analysera alternativ till en generell sänkning av bashastigheten, i syfte att ge möjligheter till sänkta hastigheter i tätort. I uppdraget har även ingått att utvärdera konsekvenserna av sänkt bashastighet i tätort, och alternativ till detta, i relation till de transportpolitiska målen som helhet. Trafikanalys redovisade i oktober 2017 rapporten Sänkt bashastighet i tätort (2017:16) till regeringen. Trafikanalys förordar här att en ny bashastighet på 40 km/timme inom tätbebyggt område införs med en genomförandetid på fem år för de alternativ som innebär att bashastigheten ändras. Detta för att kommunerna ska få tillräcklig tid att genomföra nödvändiga utredningar, omskyltningar och anpassningar i gaturummen. Att välja 40 km/timme som bashastighet i stället för 30 km/timme är enligt Trafikanalys ett sätt att motverka de restidsförluster som en omfattande sänkning till 30 km/timme sannolikt skulle innebära. En förutsättning för att detta alternativ ska ge de önskvärda effekterna är enligt Trafikanalys samtidigt att kommunerna kan sänka hastigheten på vissa gator ytterligare, vilket i dagsläget är möjligt inom ramen för lokala trafikföreskrifter om det är motiverat av hänsyn till trafiksäkerhet, framkomlighet eller miljö. Utredningens förslag bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

### *Riktlinjer för vägarbeten*

Utskottet vill framhålla att säkerheten vid vägarbeten är en angelägen fråga. Utskottet anser att det är viktigt med god kunskap kring detta och vill därför i sammanhanget peka på att VTI på Trafikverkets uppdrag har gjort en kunskapssammanställning och problembeskrivning av vägarbeten på cykelvägar, där en rapport presenterades 2014 (VTI-rapport 838). Studien visar att

nio av tio cykelolyckor vid vägarbeten har inträffat i tätort och att de vanligaste orsakerna är att cyklisten cyklat omkull på

- kablar, slangar, rör etc. på cykelvägen
- löst grus, stenar eller smuts från vägarbetet
- höga och eller omarkerade kanter
- större gropar, hål, diken eller andra ojämnheter.

I rapporten konstateras bl.a. att cyklisternas framkomlighet påverkas negativt av alla typer av hinder som ett vägarbete utgör, framför allt av om- och förbiledningar. Vidare konstateras att cyklisternas komfort påverkas negativt av ojämnheter och smuts som ofta förekommer i samband med vägarbeten.

När det gäller riktlinjer för vägarbeten har denna fråga varit föremål för beredning i utskottet även tidigare. Utskottet framhöll då bl.a. att det är viktigt att det vidtas kraftfulla åtgärder för att på olika sätt motverka olyckor för cyklister i trafiken (bet. 2016/17:TU16). Utskottet pekade vidare på att det fått information från Trafikverket om att det har inletts en intern diskussion kring behovet av ändringar i Trafikverkets interna riktlinjer för vägarbeten. Utskottet konstaterade att det är bra att Trafikverket har valt att lägga ett tydligare fokus på cyklisternas behov vid vägarbeten och att det därför ser fram emot att Trafikverket kommer att göra nödvändiga ändringar för att förbättra trafik-säkerheten för cyklister vid vägarbeten.

Utskottet vill samtidigt peka på att medvetenheten ökar om att säkerheten vid vägarbeten behöver förbättras och att detta i hög grad även gäller cyklisternas säkerhet. Som exempel vill utskottet nämna att Trafikkontoret i Stockholm, i linje med Stockholms Cykelplan och Gångplan, arbetar med att tillgodose de oskyddade trafikanternas intressen. En del i arbetet med att förbättra förutsättningarna för oskyddade trafikanter vid vägarbeten är att utvärdera nya trafikantordningar som är anpassade för gående och cyklande. Trafikkontoret arbetar även med ett antal andra insatser, bl.a. att ta fram en nationell standard för tillfälliga trafikantordningar och att uppdatera kravställningen som styr utformningen av vägarbetsplatser i Stockholm för att större hänsyn ska tas till gående och cyklande. Stockholms stad uppdaterar också en kurs om arbete på väg så att den kommer att inkludera cyklande och gående i större utsträckning än i dagsläget. Kursen är obligatorisk för de som arbetar med trafikantordningar eller utför markarbeten i offentlig mark i Stockholm stad. Trafikkontoret vid Stockholms stad har vidare i samarbete med branschen genomfört tester av trafikantordningar som är utvecklade för gående och cyklande. Trafikkontoret arbetar fram till 2020 med EU-projektet Eccentric, där målet är att ta fram ett policydokument som visar på hur man kan förbättra för gående och cyklande vid vägarbeten. Trafikkontoret har även tagit initiativ till en intressegrupp för oskyddade trafikanter vid vägarbeten som träffas ett par gånger per år. I gruppen förs diskussioner och utbyte av idéer mellan olika organisationer, bl.a. kommuner, Trafikverket, Polisen, företaget och forskare.

Ytterligare ett exempel som kan nämnas med inriktning att öka säkerheten för cyklister vid byggarbeten härrör från byggbranschen. Där har byggbolaget

NCC valt att fokusera på att förbättra säkerheten vid bygg- och vägarbeten vid cykelvägar och de pekar på att det handlar mycket om att ändra tankemönster och perspektiv från att i huvudsak vara fokuserad på bil- och lastbilstrafik till att även tänka på andra trafikslag som gående och cyklister vid arbeten. I sitt förbättringsarbete har NCC låtit en cyklist filma sin väg förbi ett bra och ett dåligt vägarbete för att tydliggöra hur det går att förbättra säkerheten och framkomligheten vid vägarbeten. Filmen används i utbildningen Arbete på Väg som mellan 800–1 000 av NCC:s medarbetare årligen utbildas i.

### *Sammanfattande ställningstagande*

Utskottet konstaterar att regeringen under våren 2017 presenterade en nationell cykelstrategi och att det även har genomförts två större regelöversyner i syfte att främja en ökad cykling. Svaren från remisshanteringen från den senaste översynen bereds fortfarande inom Näringsdepartementet. Med anledning av detta och vad som i övrigt anförs ovan finner utskottet inte anledning att för närvarande ta särskilda initiativ med anledning av de motionsförslag som behandlas här. Motionerna 2017/18:1230 (M), 2017/18:1591 (SD) yrkande 3, 2017/18:1601 (M), 2017/18:2115 (MP) yrkandena 3 och 4, 2017/18:2418 (MP), 2017/18:2422 (MP) yrkandena 1 och 2, 2017/18:2425 (MP) yrkandena 1–3, 2017/18:2862 (C) yrkande 4, 2017/18:3624 (KD) yrkandena 4 och 5, 2017/18:3627 (L) yrkandena 10, 12, 14, 16 och 17, 2017/18:3758 (C) yrkande 13, 2017/18:3766 (KD) yrkande 43, 2017/18:3833 (M) yrkande 46 i denna del och 2017/18:3852 (M) i denna del avstyrks därför.

## Säkerhetsavstånd vid omkörning av cyklist

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionsförslag om att införa ett avståndskrav om 1,5 meter vid omkörning av cyklist. Utskottet hänvisar bl.a. till vad som stadgas i trafikförordningen om att lämna ett betryggande avstånd i sidled mellan det egna fordonet och det fordon som körs om. Utskottet pekar vidare på den regelöversyn som regeringen nyligen presenterat där det konstateras 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.

Jämför reservation 17 (L, KD).

### **Gällande rätt**

I trafikförordningen finns i 3 kap. bl.a. regler om möte och omkörning på väg. I 32 § stadgas att en förare endast får köra om det kan ske utan fara. I 33 §

stadgas vidare att den förare som kör om ska lämna ett betryggande avstånd i sidled mellan sitt fordon och det fordon som körs om.

### **Motionerna**

Aron Modig (KD) pekar i motion 2017/18:36 på det växande intresset för cykling och de stora fördelar det medför för samhället, inte minst när det gäller minskad miljöpåverkan och förbättrad hälsa för den enskilda. Motionären konstaterar att det utefter alltfler vägar finns väl fungerande cykelbanor samtidigt som cyklisterna fortfarande på många ställen måste dela väg med bilister. Motionären anser att trafiksäkerheten i dessa sammanhang måste förbättras och att detta inte minst gäller då bilar kör om cyklist. Motionären pekar på att det i Trafikförordningen anges att den förare som kör om ska lämna ett betryggande avstånd i sidled mellan sitt fordon och det fordon som körs om men att det i förordningen saknas ett angivet mått på vad som anses vara betryggande avstånd i sidled. Motionären konstaterar vidare att bötesbeloppet för bilister som bryter mot bestämmelsen i regel är 1 000 kronor. I motionen efterfrågas lagstiftning om ett säkerhetsavstånd på 1,5 meter vid omkörning av cyklist (yrkande 1). I samma motion efterfrågas vidare att bötesbeloppen höjs kraftigt när det gäller frånträdande av tillräckligt säkerhetsavstånd vid omkörning av cyklist (yrkande 2).

Penilla Gunther (KD) uppmärksammar i motion 2017/18:44 att det bland många svenska cyklist finns önskemål att omkörande bilförare ska ge minst 1,5 meter avstånd i sidled då cyklist körs om. Motionären pekar vidare på att det finns regler i trafikförordningen som innebär att omkörning är förbjuden om den inte kan ske utan fara men att det saknas ett angivet mått på vad som anses vara betryggande avstånd i sidled, vilket innebär att det prövas från fall till fall. Enligt motionären är det för ömsesidig trafiksäkerhet viktigt att bilförare håller ett betryggande avstånd till både cyklist och mopedister då dessa är oskyddade trafikanter. Mot denna bakgrund påtalas behovet av att utreda säkerhetsavstånd mellan bilist och cyklist.

Lorentz Tovatt (MP) pekar i motion 2017/18:2426 på att en av de vanligaste källorna till osäkerhet är när bilar ska köra om cyklist och inte håller ett tillräckligt stort avstånd. Motionären anser att dagens lagstiftning har en godtycklig formulering då den endast anger att omkörning inte får ske om den inte kan ske utan fara samtidigt som en bilist som inte är van vid att cykla kan ha svårt att förstå vad detta innebär. Mot denna bakgrund efterfrågar motionären ett lagförslag om att införa ett krav på 1,5 meter vid omkörning av cyklist.

Jakob Forssmed (KD) pekar i motion 2017/18:3623 på de risker som cyklisterna löper med dagens infrastruktur där cyklisterna ofta är utlämnade till bilvägarna. Motionären pekar vidare på att trots att många fordonsförare visar uppenbart riskabla beteende med vårdslösa omkörningar saknas en tillräckligt tydlig lagstiftning i Sverige som visar att dessa beteenden är oacceptabla. I andra europeiska länder finns däremot en betydligt större medvetenhet om problemet och lagar som kan beivra sådana omkörningar.



Motionären anser att en lag skulle skicka en tydlig signal till fordonsburna trafikanter om riskerna och bidra till en trafikultur som tar större hänsyn till de oskyddade trafikanterna. Motionären efterfrågar mot denna bakgrund lagstiftning om 1,5 meters avstånd vid omkörning av cykeltrafikanter.

Även Nina Lundström (L) pekar i motion 2017/18:3627 på att avståndet vid omkörning av cyklist inte regleras i dag och att det därmed är upp till bilföraren som gör en omkörning att avgöra vilket avstånd som är lämpligt. Mot denna bakgrund efterfrågar motionären en ändring så att motortrafik måste hålla ett avstånd på minst 1,5 meter från cyklister vid omkörning (yrkande 11).

Robert Halef m.fl. (KD) framför i kommittémotion 2017/18:3766 att det finns väl fungerande cykelbanor längs med allt fler vägar samtidigt som det återstår många ställen där cyklisterna fortfarande måste dela väg med bilister. Motionärerna framhåller att trafiksäkerheten måste förbättras i dessa sammanhang och att detta inte minst gäller då bilar kör om cyklister. Enligt trafikförordningen ska den förare som kör om lämna ett betryggande avstånd i sidled mellan sitt fordon och det fordon som körs om. Motionärerna konstaterar att det dock inte finns något angivet mått på vad som anses vara ett betryggande avstånd. Mot denna bakgrund efterfrågas lagstiftning om ett säkerhetsavstånd på 1,5 meter vid omkörning av cyklister (yrkande 47).

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet kan inledningsvis konstatera att det i 2 kap. 1 § i trafikförordningens grundbestämmelser stadgas att en trafikant ska iaktta den omsorg och varsamhet som krävs med hänsyn till omständigheterna för att undvika trafikolyckor. I samma paragraf stadgas 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 bor eller uppehåller sig vid vägen. När det gäller påföljder för den som inte följer reglerna vill utskottet peka på att det är riksåklagaren som beslutar föreskrifter om ordningsbot för vissa brott och att dessa föreskrifter meddelas med stöd av ett bemyndigande i 48 kap. 14 § rättegångsbalken. Detta innebär att det är riksåklagaren som beslutar och tar ställning till ändringar av bl.a. nivån på ordningsbot för omkörningar av cyklister där föraren av fordonet inte lämnat betryggande avstånd i sidled. Att inte iaktta varsamhet vid omkörning kan i vissa allvarigare fall även bedömas som vårdslöshet i trafik och därmed ge andra påföljder. I lagen om vissa trafikbrott stadgas i 1 § att brister bl.a. vägtrafikant eller den som någon annanstans än på väg för motordrivet fordon i väsentlig mån i den omsorg och varsamhet som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna, döms för vårdslöshet i trafik till dagsböter. Vidare anges att om någon vid förande av motordrivet fordon eller spårvagn gör sig skyldig till grov oaktsamhet eller visar uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom, döms för grov vårdslöshet i trafik till fängelse i högst två år.

När det gäller frågan om att införa regler som innebär att det i regelverken införs ett preciserat avstånd om 1,5 meter i sidled vid omkörningar av cyklister kan utskottet konstatera att detta inte är en fråga som har varit föremål för förslagslämnande i samband med de senaste regelöversyner som har gjorts i syfte att främja en ökad cykling. Detta gäller såväl Cyklingsutredningen som presenterades 2012 som departementspromemorian Cykelregler som presenterades i april 2017 och som innefattar en översyn av regler med betydelse för cykling. Utskottet noterar dock att frågan om säkrare omkörningar av cyklister behandlas i departementspromemorian där det konstateras att trafikanter inte är någon enhetlig grupp och att det finns en mängd olika skäl till att man befinner sig i trafiken, något som i sin tur innebär att det är en mängd olika intressen som ska samsas och att det ständigt uppstår nya situationer i trafiken. I promemorian framhålls samtidigt vikten av åtgärder för att stimulera långsiktigt hållbara transportlösningar. I promemorian konstateras att flera generella trafikregler också är tillämpbara mellan motorfordonstrafik och cyklande och att på samma sätt som när en bilförare kör om en annan bil ska en bilförare, när han eller hon kör om en cyklande, enligt 3 kap. 33 § trafikförordningen lämna ett betryggande avstånd i sidled mellan det egna fordonet och det fordon som körs om. I promemorian konstateras vidare 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 framhålls även att vissa fordon kan passeras med mindre avstånd medan t.ex. passage av barn som cyklar kräver ett större avstånd. Den slutsats som dras i promemorian är utifrån detta att det därför är upp till den som gör en omkörning att avgöra vilket avstånd som är lämpligt vid varje situation. Regeringen har haft promemorian på remiss med ett antal förslag till regeländringar relaterat till andra cykelrelaterade regelfrågor och bereder för närvarande inkomna remissvar. Utskottet vill betona att det är viktigt att följa frågan om det finns behov av ändringar i regelverket eller andra insatser för att minska riskerna vid omkörningar av oskyddade trafikanter. Utskottet finner dock inte anledning att föregripa den pågående beredningsprocessen och avstyrker därmed motionerna 2017/18:36 (KD) yrkandena 1 och 2, 2017/18:44 (KD), 2017/18:2426 (MP), 2017/18:3623 (KD), 2017/18:3627 (L) yrkande 11 och 2017/18:3766 av (KD) yrkande 47.

## Cykelhjälmkrav

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om förlängning av hjälm-tvånget upp till 18 års ålder. Utskottet ser positivt på den successivt ökade användningen av cykelhjälm de senaste åren och att detta visar att det går att åstadkomma förändring utan tvingande lagstiftning.

Jämför det särskilda yttrandet (SD).

### Gällande rätt

Cykelhjälmansvändning är reglerat i trafikförordningen (1998:1276). Enligt denna ska den som är under 15 år och färdas med en tvåhjulig cykel använda cykelhjälm eller ett annat lämpligt huvudskydd. Dessutom ska cykelföraren se till att passagerare under 15 år använder cykelhjälm. Bestämmelsen gäller sedan den 1 januari 2005.

### Motionen

Mikael Eskilandersson (SD) efterfrågar i motion 2017/18:93 att alla barn ska använda cykelhjälm. Motionären pekar på att det finns en lag som säger att barn under 15 år ska bära cykelhjälm men att hjälm-tvånget upphör i samma stund som barnet blir straffmyndigt, dvs. 15 års ålder. Motionären anser att hjälm-tvånget bör förlängas, ett år i taget, upp till 18 års ålder. På så sätt kommer enligt motionären samtliga barn att vara ålagda att bära cykelhjälm, vilket skulle ha en positiv effekt om det efterföljs.

### Utskottets ställningstagande

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

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) genomför återkommande mätningar av cykelhjälmansvändningen i Sverige. I en rapport från VTI om cykelhjälmansvändning i Sverige 1988–2015 framgår att resultaten från VTI:s senaste observationsstudie visar att det skattade värdet på den genomsnittliga hjälmansvändningen uppgick till 37,6 procent för 2015. Vilket kan jämföras med att användningen låg på 4–5 procent i slutet av 1980-talet.

Utskottet vill framhålla att regeringen i den nationella cykelstrategi som presenterades våren 2017 tar upp frågan om bättre skydd och information.

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

När det gäller frågan om att införa ytterligare krav på cykelhjälm efter 15 års ålder så att hjälmtvånget förlängs med ett år i taget upp till 18 års ålder anser utskottet att det för närvarande inte finns anledning till något sådant initiativ. Utskottet avstyrker därför motion 2017/18:93 (SD).

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

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om utbildning och andra främjande insatser för ökad cykling bland barn och inom vissa målgrupper. Utskottet hänvisar bl.a. till de olika utredningsinsatser som håller på att slutföras kring detta och att det även finns särskilt riktade resurser för ändamålet.

Jämför reservation 18 (L) och 19 (KD).

### Motionerna

Teresa Carvalho m.fl. (S) framför i motion 2017/18:811 att cykling är en utmärkt vardagsmotion för både barn och vuxna. Motionärerna konstaterar samtidigt att det i dag är många barn som lär sig cykla sent eller som inte alls lär sig cykla. I vissa kommuner pågår dock trafiksäkerhetsprojekt för att lära barn och vuxna att cykla. Att främja barns cykling samt att utbilda barn i trafiksäkerhet skulle enligt motionärerna stärka barns hälsa. Motionärerna menar att eftersom många föräldrar inte kan cykla och därmed har svårare att lära sina barn detsamma borde det vara ett samhällligt ansvar. Med anledning av det anförda anser motionärerna att det är befogat att överväga hur samhället kan ta ett utökad ansvar för att barn lär sig cykla och får kunskap i trafiksäkerhet.

Monica Green (S) pekar i motion 2017/18:2135 på att många har konstaterat att cyklister är friskare, har färre sjukdagar på jobbet och är piggare. Att cyklister dessutom bidrar till en bättre miljö och minskar trängseln i städerna

om de jämförs med bilister borde enligt motionären vara en bidragande faktor till att ställa om trafiken. Mot denna bakgrund påtalar motionären behovet av att uppmäna och utbilda om vikten av att cykla mer och tillkännager detta för regeringen (yrkande 1).

Nina Lundström (L) anför i motion 2017/18:3627 att cykling är en frihets-symbol för många och ett sätt att skapa frihet i kvinnornas liv som ökar tillgängligheten till det offentliga rummet. Motionären menar att det behövs åtgärder så att kunskap om allas rätt att cykla i Sverige ingår i all samhällsinformation. Motionären pekar på att cykeln är en del av den feministiska frigörelsen där möjligheten att få lära sig att cykla är en del i att ha makt över resandet, att ha makt över vardagen och att ha makt över den egna kroppen. Mot denna bakgrund framhålls cykling som frihets- och jämställdhetsaktivitet (yrkande 3). I samma motion pekar motionären på barn och cykling (yrkande 4) och att andelen barn som cyklar dagligen har minskat avsevärt under de senaste 20 åren. Motionären pekar på att skolan har i uppdrag att lära ut om samhällets funktioner och om hållbar utveckling men att det inte finns krav i läroplanen på barns trafikfärdigheter på motsvarande sätt som exempelvis barns simkunskaper. När det gäller skolans undervisning om trafik regleras detta i läroplanerna för grundskolan respektive gymnasieskolan. I motionen framhålls behovet av en översyn av skolans uppdrag när det gäller krav i läroplanen på trafikfärdigheter och att Skolverket bör ges i uppdrag att redovisa vilka uppdrag som har implementerats, på vilket sätt samt föreslå åtgärder.

Robert Halef m.fl. (KD) pekar i kommittémotion 2017/18:3766 på att många behöver informeras och utbildas till att cykla i stället för att åka bil korta sträckor. Enligt motionärerna behöver cykling särskilt främjas bland barn och ungdomar och bland nya svenskar. För att öka intresset för cykling anser motionärerna att det behövs en satsning via ideella organisationer med informationsspridning på olika språk och för att på andra sätt aktivt verka för ökad cykling bland personer som inte är vana att cykla. Mot denna bakgrund efterfrågar motionärerna cykelfrämjande åtgärder (yrkande 44).

## Utskottets ställningstagande

### *Insatser för ökad cykling inom vissa målgrupper*

Utskottet har även tidigare behandlat motionsyrkanden relaterat till ett minskat cyklande bland barn och ungdomar, senast våren 2017 (bet. 2016/17:TU16). Enligt utskottets mening är den utveckling som kunnat ses olycklig och det är viktigt att vända trenden. Utskottet välkomnar därför att Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) i december 2016 gavs i uppdrag att ta fram en kunskapsammansättning om varför barns och ungas cyklande minskar samt lämna förslag till insatser inom olika områden med inriktning mot att stötta olika berörda aktörer som kan främja ett ökat och säkert cyklande bland barn och unga. Uppdraget kommer att redovisas till Näringsdepartementet i december 2017. Utskottet emotser detta med stort intresse.

Regeringen gav i juni 2017 också Trafikverket i uppdrag att ta fram ett målgruppsanpassat informations- och utbildningsmaterial för ökad och säker cykling som kan användas i projekt som syftar till att främja ökad och säker cykling. Bakgrunden till uppdraget är att regeringen vill främja ett ökat och säkert cyklande då cykling bidrar till ökad aktivitet och bättre hälsa. För att åstadkomma detta krävs insatser för att få befintliga cyklister att cykla mer, men även insatser för att få människor som inte redan cyklar, eller gör det i liten utsträckning, att börja cykla. Utskottet delar regeringens uppfattning om att användning av mjuka åtgärder såsom information och utbildning är ett sätt att påverka val av färdmedel och beteenden. Insatserna ska också främja ett trafiksäkert beteende. Prioriterade målgrupper är barn och unga samt nyanlända och andra grupper av utrikes födda. Enligt regeringen står bakgrunden till att dessa målgrupper prioriteras bl.a. att finna i att andelen barn i åldern 7–14 år som cyklar en genomsnittlig dag har minskat från 24 procent i mitten av 1990-talet till 15 procent 2014. Regeringen bedömer även att olika grupper av utrikesfödda, såsom grupper av kvinnor och nyanlända, har behov av att både lära sig cykla och få ökade kunskaper i trafikregler och beteenden i olika trafiksituationer. Trafikverket ska redovisa uppdraget till Näringsdepartementet senast den 15 januari 2018. Utskottet ser fram emot att ta del av resultaten av uppdraget.

I den nationella cykelstrategi som regeringen presenterade våren 2017 handlar ett av de fem fokusområden som pekas ut om att öka fokus på grupper av cyklister. Regeringen anför att den vill skapa bättre förutsättningar för asylsökande, nyanlända och andra utrikes födda att cykla. Regeringen anger i strategin att den bedömer att olika grupper av utrikes födda, såsom bl.a. nyanlända, kan ha behov av att både lära sig att cykla och att få ökade kunskaper i trafikregler och beteenden i olika trafiksituationer. Mot bakgrund av att Sverige har höga ambitioner i trafiksäkerhetsarbetet anser utskottet i likhet med regeringen att detta måste följas av åtgärder för att också göra cyklingen säker. Regeringen pekar på att ökade förutsättningar för cykling även kan skapa ökade möjligheter för asylsökande på asylboenden utanför tätort att nå olika samhällstjänster. Utskottet delar den bedömning som regeringen ger uttryck för i den nationella cykelstrategin om att det fortsatta arbetet bör ha fokus på att vidareutveckla utbildnings- och informationsunderlag liksom att utbildningsinsatser genomförs som kan användas för att främja ökad och säker cykling inte minst bland nyanlända och andra grupper av utrikes födda.

### *Insatser i skolan för ett ökat och trafiksäkert cyklande*

Skolans läroplan tar upp frågor om utbildning i trafiksäkerhet. När det gäller skolans uppdrag noterar dock utskottet att det inte finns krav på barns trafik-kunskap i läroplanen på motsvarande sätt som för t.ex. barns simkunskaper.

På Skolverkets hemsida finns information om trafik i skolan. Där anges att undervisningen om trafik inte bara handlar om trafiksäkerhet och trafikregler

utan även att den ska handla om resor, transporter, miljön och samhällsplanering. Som stöd har Skolverket lagt ut material som skolorna kan använda i undervisningen. Skolverket pekar på att det finns många möjligheter att arbeta med trafikfrågor i skolan där ett sätt kan vara att ta fasta på trafiken i elevernas vardag och närmiljö med ett fokus på trafiksäkerhet och trafikregler. Skolverket pekar även på att skolan dessutom har ett uppdrag att lära ut hur samhällets funktioner och sättet att leva och arbeta kan anpassas för att skapa en hållbar utveckling. Enligt Skolverket kan olika infallsvinklar på trafik fungera som konkreta och engagerande exempel. När det gäller skolans undervisning om trafik regleras detta i läroplanerna för grundskolan respektive gymnasieskolan. I grundskolan är det rektorn som ansvarar för att ämnesövergripande kunskapsområden som trafik och miljö integreras i undervisningen och i gymnasieskolan har rektorn ett särskilt ansvar för att eleverna får kunskaper om bl.a. trafikfrågor. När det gäller undervisning om att cykla säkert hänvisar Skolverket vidare genom en länk till Transportstyrelsens hemsida där det finns information om cykling med avseende på bl.a. krav på cykeln, bestämmelser om hjälmkrav, passagerare på cyklar och eldrivna cyklar.

Utskottet anser att det är viktigt att främja ett ökat och trafiksäkert cyklande bland barn och ungdomar. Utskottet välkomnar därför att Trafikverket och Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) har bildat en samarbetsgrupp med myndigheter och aktörer inom trafikområdet för att kunna ge ett gemensamt stöd till grundskolans arbete med trafikfrågor. Utskottet ser positivt på att det finns en bred sammansättning av myndigheter och organisationer i samarbetsgruppen och att Trafikverket, SKL, Skolverket, Polismyndigheten och Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) ingår. Samarbetsgruppen har tillsammans bl.a. tagit fram foldern Stöd till skolans arbete med trafik, Gemensamt underlag samt några exempel där samarbetsgruppens utgångspunkter beskrivs för stödet till grundskolans och övriga obligatoriska skolformers arbete med trafik. Hur stödet ska utformas beskrivs i en separat handlingsplan. Materialet finns att hämta på Trafikverkets hemsida.

### *Satsningar via ideella organisationer*

När det gäller frågan om att via ideella organisationer satsa på informations-spridning för att främja ökad cykling bland personer som inte är vana att cykla vill utskottet framhålla att regeringen i april 2017 gav Trafikverket i uppdrag att under året fördela totalt 9 miljoner kronor till ideella organisationer för informations- och utbildningsinsatser som främjar ökad och säker cykling. Enligt regeringen bör Trafikverket som ett led i detta arbete ges i uppdrag att ta fram ett kvalitetssäkrat informations- och utbildningsmaterial som ska kunna användas av bl.a. ideella organisationer, skolor och kommuner och andra verksamheter i deras arbete med informations- och utbildningsinsatser för ökat och säkert cyklande. Ansökningarna skulle vara Trafikverket till

handa senast den 30 september 2017 och en redovisning av fördelningen av medel ska göras till Näringsdepartementet senast den 1 juni 2018.

### *Sammanfattande bedömning*

Utskottet vill sammanfattningsvis framhålla att cykling är en utmärkt vardagsmotion för både barn och vuxna. Enligt utskottet mening är den utveckling som kunnat ses där många barn allt för sent eller inte alls lär sig cykla mycket oroande. Samtidigt som många föräldrar lär sina barn att cykla finns även många föräldrar som själva inte kan cykla och därmed kan ha svårare att lära sina barn detsamma. Det är enligt utskottets mening angeläget att samhället genom olika insatser verkar för och på olika sätt främjar att alla barn ges möjlighet att lära sig cykla och få kunskap i trafiksäkerhet. Mot bakgrund av de olika utredningsinsatser som håller på att slutföras kring detta och att det även görs insatser och satsas särskilda resurser för ändamålet finner utskottet för närvarande inte anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motionerna 2017/18:811 (S), 2017/18:2135 (S) yrkande 1, 2017/18:3627 (L) yrkandena 3 och 4 samt 2017/18:3766 (KD) yrkande 44.

## Underlättande av kombinerade resor med cykel

### **Utskottets förslag i korthet**

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

Jämför reservation 20 (V) och 21 (L).

### **Gällande rätt**

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



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

## **Motionerna**

Jan Lindholm (MP) pekar i motion 2017/18:1702 på att arbetsmarknadsregionerna för cyklisterna inte längre är knutna till interkommunala cykelvägnät. När det totala avståndet mellan målpunkterna är i längsta laget kan möjligheten att ta med cykeln i kollektivtrafiken enligt motionären bidra till att minska risken att cyklisten övergår till bil. Motionären framhåller att det är rimligt att tågoperatörerna på det statliga järnvägsnätet möjliggör för resenärer att ta med en normal cykel på resan. De tekniska lösningarna bör enligt motionären anpassas så att de så lite som möjligt fördröjer på- och avstigning. Undantag från kravet kan självklart ges för de upplägg som i första hand jagar tid och enbart angör ett mindre antal av de största orterna. Motionären påtalar mot denna bakgrund fördelarna med att cykel får medtas på tåg.

Stina Bergström och Lise Nordin (båda MP) framhåller i motion 2017/18:2115 de klimatvinster som uppnås i de fall där bilresor ersätts av resor med cykel och kollektivtrafik. Motionärerna menar samtidigt att det i Sverige är både begränsat och oförutsägbart om man kan ta med sig cykeln på tåget medan detta i andra EU-länder ofta inte är något problem då många tåg har särskilda vagnar där man kan placera cykeln. Motionärerna framhåller att det ska vara enkelt att kombinera cykel och kollektivtrafik för att främja cyklingen och den klimatsmarta resan. Motionärerna pekar vidare på att det finns en EU-reglering om att järnvägsföretagen ska ge resenärerna möjlighet att ta med sig cykel på tåg. Den regleringen följs enligt motionärerna i andra EU-länder, men inte i Sverige och de efterfrågar därför ett lagförslag om att alla järnvägsföretag ska ge resenärerna möjlighet att ta med cykeln på tåget (yrkande 1).

Emma Wallrup m.fl. (V) pekar i kommittémotion 2017/18:2340 på att med ett hela-resan-perspektiv skulle fler kunna välja cykeln som en del av resan till arbete och studier. Motionärerna anser därför att regeringen bör återkomma med förslag om ändring i kollektivtrafiklagen så att det blir möjligt att ställa krav på både upphandlad och kommersiell trafik så att resenärerna kan medta cykel (yrkande 6). Motionärerna pekar vidare i samma kommittémotion på att Trafikverket i dag inte har några befogenheter att tvinga tågoperatörer att använda sig av tåg som kan medföra cykel och att det krävs en ändring. Motionärerna efterfrågar därför att Trafikverket bör få befogenhet att ställa krav på att tågoperatörer ska använda sig av tåg som kan medföra cykel där behov finns (yrkande 7).

Nina Lundström (L) framhåller i motion 2017/18:3627 att transport-systemet bör möjliggöra kombinationsresor med cykel. Motionären anser att infartsparkeringar bör göra det möjligt att parkera bilen och fortsätta resan med cykeln och att kollektivtrafik bör medge cykeltransport så att cykeln kan användas under delar av resan. Mot denna bakgrund framhåller motionären behovet av att underlätta kombinationsresor (yrkande 19).

Maria Stockhaus (M) pekar i motion 2017/18:3852 (i denna del) på de stora samhällsekonomiska vinster det medför att få fler människor att cykla oftare. Motionären uppmärksammar också en undersökning som organisationen Svensk Cykling genomfört med hjälp av Sifo som visar att 28 procent av de svarande uppgav att de skulle cykla mer om de hade goda möjligheter att ta med cykeln i kollektivtrafiken. Motionären efterfrågar därför en översyn av möjligheten att lägga fram förslag som redan nu möjliggör för cyklister att enklare ta sig fram med avseende på att ställa krav i upphandlingar av kollektivtrafik så att möjlighet att ta med cykeln skapas.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att det i lagen om kollektivtrafik (2010:1065) stadgas att det är de regionala kollektivtrafikmyndigheterna som är ansvariga för kollektivtrafiken, dvs. för utbud, kvalitet och annat som är av betydelse för kollektivtrafikresenärerna.

Frågan om möjligheterna att kombinera cykeltrafik med kollektivtrafik har varit uppe till behandling i riksdagen vid flera tillfällen, senast våren 2017 (bet. 2016/17:TU16). Utskottet vill liksom tidigare i dessa sammanhang framhålla vikten av att cykeltrafik kan vara en del av hela resan och att detta först och främst förutsätter att det är tillåtet och möjligt att ta med cykeln på olika kollektiva färdmedel som tåg och buss. Utskottet vill dock i sammanhanget uppmärksamma de målkonflikter som ökade krav på kollektivtrafiken kan leda till och att krav på den allmännyttiga trafik som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna organiserar kan bidra till ökade kostnader för kollektivtrafiken och därmed också till en dyrare kollektivtrafik för resenärerna, vilket i sin tur kan inverka negativt på människors vilja att välja kollektivtrafik. Utskottet vill samtidigt liksom tidigare även peka på att det finns starka skäl att tro att det arbete som pågår med att öka och förbättra kollektivtrafiken också kommer att leda till en ökad investeringsvilja i de fordon som används av kollektivtrafikföretagen och att dessa är anpassade till olika resenärskategorier som bl.a. cykelresenärer. Enligt utskottets mening är det de regionala kollektivtrafikmyndigheterna som är bäst lämpade att göra en avvägning av vilka krav som bör ställas på den offentligt organiserade kollektivtrafiken i länet.

Utskottet vill även peka på den nationella cykelstrategin som presenterades den 28 april 2017 där regeringen framhåller att den ser ett behov av ett tydligt integrerat hela-resan-perspektiv vid planering av ökad cykling. Regeringen pekar på att en resenär kan vara cyklist under en del av resan och kollektivtrafikresenär eller annan typ av resenär under andra delar av resan. Utskottet

delar regeringens uppfattning att transportsystemet behöver utvecklas i samspel med andra samhällsfunktioner, så att det skapas goda förutsättningar för tillgänglighet samt effektiva resor och transporter där cykel ingår som ett viktigt alternativ. Utskottet välkomnar vidare att regeringen i den nationella cykelstrategin betonar att hela-resan-perspektivet även bygger på att goda parkeringsmöjligheter för cykel finns vid målpunkter och att cykelnätet har god koppling till dessa.

I uppdraget till Cyklingsutredningen (N 2010:08) ingick att analysera regler inom olika områden för att öka cyklingen och göra den säkrare. Ett av de delområden som sågs över var möjligheterna att ta med cykel på tåg och bussar. I cyklingsutredningens betänkande Ökad och säkrare cykling (SOU 2012:70) lämnades dock inga förslag när det gäller frågan om att underlätta för resenärer att kunna ta med sig cykel i kollektivtrafiken. Däremot föreslogs att regeringen skulle ge Trafikverket i uppdrag att i samråd med Transportstyrelsen ta fram en idékatalog inom området. Enligt vad utskottet erfarit är Cyklingsutredningens förslag fortfarande under beredning, men en idékatalog har ännu inte tagits fram. Utskottet vill dock i sammanhanget framhålla att det ser positivt på att en sådan tas fram.

Utskottet noterar också avslutningsvis att EU-kommissionen den 27 september 2017 presenterade förslag till ett antal ändringar i tågpassagerarförordningen (KOM(2017) 548). Ett av de förslag som kommissionen lämnar rör möjligheterna att medföra cykel ombord på tåg. Enligt den nuvarande tågpassagerarförordningen tillåts att cyklar tas med om de är lätthanterliga och om vagnarnas utformning möjliggör det. Det förslag till förordningsändringar som kommissionen förespråkar innebär att dessa inskränkningar föreslås bli borttagna och att det införs en ökad möjlighet att medföra cykel ombord på tåget. Tillstånd att medföra cykel får enligt förslaget vägras eller begränsas av säkerhetsskäl eller operativa skäl, och då endast om resenärerna har informerats om villkoren för en sådan vägran eller begränsning. Kommissionens förslag är nu föremål för behandling i Europaparlamentet och rådet.

Mot bakgrund av att utskottet anser att det är lämpligt att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna gör avvägningar av vilka krav som bör ställas på den offentligt organiserade kollektivtrafiken i länet och inte minst den inriktning som regeringen ger uttryck för i den nyligen presenterade nationella cykelstrategin finner utskottet inte anledning att ta något initiativ i frågan om kombinerade resor med cykel. Därmed avstyrks motionerna 2017/18:1702 (MP), 2017/18:2115 (MP) yrkande 1, 2017/18:2340 (V) yrkandena 6 och 7, 2017/18:3627 (L) yrkande 19 och 2017/18:3852 (M) i denna del.

## Nationellt hyrcykelsystem

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om ett nationellt hyrcykelsystem. Utskottet pekar på att det finns exempel på regionala testverksamheter med system för cykeluthyrning. Utskottet uppmärksammar vidare att Trafikverket via stöd till ideella organisationer har beviljat stöd till s.k. cyklotek som är ett låncykelsystem.

Jämför reservation 22 (L).

### Motionen

Nina Lundström (L) framhåller i motion 2017/18:3627 att ett nationellt hyrcykelsystem bör testas och att detta är möjligt att utveckla genom samverkan med kollektivtrafikhuvudmän och andra aktörer. Enligt motionären kräver ett nationellt system samordnade insatser för att cyklar ska finnas tillgängliga vid knutpunkter där betallösningar kan skapas genom smarta appar. Statliga aktörer behöver enligt motionären ingå i samverkan och offentliga upphandlingar av transportlösningar bör ställa krav på medverkan. I motionen efterfrågas ett nationellt hyrcykelsystem (yrkande 23).

### Utskottets ställningstagande

Det finns i dag inte något nationellt hyrcykelsystem i Sverige. Däremot har det i flera länder, såväl Sverige som andra europeiska länder, utvecklats andra typer av hyrcykelsystem för att stimulera pendling med kollektivtrafik. Exempel på städer där det finns system för hyrcyklar är Köpenhamn, Lund, Göteborg, Lyon, Paris och Stockholm.

Utskottet noterar i sammanhanget att det i det nationella cykelbokslutet för 2016 som Nationella cykelrådet tagit fram presenteras 14 indikatorer som är kopplade till faktorer som påverkar cyklandet, varav indikator 8 även innefattar frågan om hyrcykelsystem. I cykelbokslutet redovisas bl.a. att de cykeltjänster som är kopplade till kollektivtrafiken har stor betydelse för att hela resan ska fungera på ett smidigt och tryggt sätt. Det framhålls att man lättare kan kombinera cykelresan med kollektivtrafiken om det finns t.ex. låncykelsystem. Utskottet ser med tillfredsställelse på vad som framhålls i det nationella cykelbokslutet om att det blir alltmer populärt att hyra en cykel från hyrcykelsystem, att systemen växer och utvecklas och att de introduceras i flera städer. Utskottet ser även positivt på den utveckling som redovisas i det nationella cykelbokslutet om att det i dag finns möjlighet att hyra cyklar, både vanliga och el-assisterade, med hjälp av mobiltelefonen vilket möjliggör en mer flexibel användning. Enligt det nationella cykelbokslutet fungerar hyr-

cykelsystemet bäst i större tätorter. Det nationella cykelbokslutet exemplifierar även med det test som har genomförts i region Gävleborg med ett regionalt system för cykeluthyrning, där cykeln måste lämnas på samma plats som den hämtades på och där cykeln kan hyras under flera dygn, vilket är ett bra alternativ i små och medelstora orter.

När det gäller frågan om ett nationellt hyrcykelsystem har såvitt utskottet erfarit varken regeringen eller Trafikverket vidtagit några specifika åtgärder eller analyserat eventuella hinder för ett nationellt hyrcykelsystem. Utskottet kan dock samtidigt uppmärksamma att Trafikverket via stöd till ideella organisationer har beviljat stöd till s.k. cyklotek som är ett lånecykelsystem.

Utskottet finner avslutningsvis att det för närvarande inte finns anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motion 2017/18:3627 (L) yrkande 23.

# Reservationer

## 1. Mål och utgångspunkter för ett ökat cyklande, punkt 1 (M, C, L, KD)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Boriana Åberg (M), Nina Lundström (L) och Robert Halef (KD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:3894 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 19 och avslår motionerna

2017/18:2340 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 2 och

2017/18:3624 av Jakob Forssmed (KD) yrkandena 1 och 2.

### *Ställningstagande*

Cykling har en positiv inverkan på folkhälsan samtidigt som det minskar utsläppen av växthusgaser och trängsel. Vi anser därför att det är viktigt att fortsätta arbetet med att få fler att välja cykeln. Det finns flera förbättringar att göra för cyklister, bl.a. i stadsmiljö, för att stärka cykelns roll som transportmedel.

Samtidigt som vi kan se att trafiksäkerhetsarbetet går åt rätt håll ökar antalet skadade i cykelolyckor. Det är inte acceptabelt och det krävs därför ökade insatser för att det ska bli säkrare och för att fler ska våga använda sig av cykeln. Vi anser att regeringen behöver ta fram en konkret handlingsplan under innevarande mandatperiod för hur detta ska kunna ske. Den cykelstrategi som presenterades våren 2017 var inte bara kraftigt försenad utan vi menar att den också led brist på konkreta förslag. Det är dags att cykeln på allvar prioriteras i den nationella transportpolitiken.

Vi anser att det behövs konkreta reformer och att regeringen behöver genomföra regelförändringar som på olika sätt kan förenkla cykling och skapa bättre framkomlighet. Detta bör ingå i en handlingsplan för ökad och säker cykling och utformas i dialog med regioner, kommuner och branschen. Vi anser därför att regeringen bör ta fram en konkret handlingsplan under innevarande mandatperiod för att öka cyklandet i hela landet.

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

## **2. Mål och utgångspunkter för ett ökat cyklande, punkt 1 (V)**

av Emma Wallrup (V).

### *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

2017/18:2340 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 2 och avslår motionerna

2017/18:3624 av Jakob Forssmed (KD) yrkandena 1 och 2 samt

2017/18:3894 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 19.

### *Ställningstagande*

Jag vill inledningsvis framhålla att samhället behöver anta höga ambitioner för ett ökat cyklande. För att motverka miljö- och klimathot är behovet större än någonsin att åstadkomma en snabb omställning till en ekologiskt hållbar transportsektor. Ett ökat cyklande är en viktig fråga med stor betydelse för den framtida utvecklingen. Jag kan samtidigt konstatera att det finns stora variationer i landet när det gäller cykelns andel av antalet resor. Det finns stor potential för att få fler att använda cykel eftersom cykeltrafiken i nuläget endast utgör mellan 7 och 10 procent av det totala antalet personresor i landet. Här vill jag även peka på att om människor i allmänhet skulle cykla lika mycket som man gör i Örebro, Umeå och Lund skulle antalet cykelresor i landet kunna öka med 50 procent.

För att nyttja cykelns många fördelar som transportmedel anser jag att det nationella perspektivet på transportsystemet i dessa frågor behöver stärkas. Det är bra att Sverige nu äntligen fått en nationell cykelstrategi men jag saknar samtidigt en tydlig målsättning om ökad cykling i strategin samt åtgärder för att nå ett sådant mål. Jag anser därför att den nationella cykelstrategin bör innehålla ett nationellt mål om att öka cykelns andel av antalet personresor.

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

## **3. Cykeln som eget transportmedel, punkt 2 (C)**

av Anders Åkesson (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2017/18:3686 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 81 och

2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 16.1 och avslår motionerna

2017/18:2340 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 1 och

2017/18:3627 av Nina Lundström (L) yrkandena 8 och 9.

### *Ställningstagande*

Det är angeläget att lyfta fram cykeln som eget transportmedel eftersom den inte genererar utsläpp samtidigt som den tar mindre plats än bilen och är bra för folkhälsan. Jag vill framhålla att satsningar på cykelinfrastruktur, som lokala och regionala cykelvägar och säkra cykelparkeringar i anslutning till kollektivtrafik, är samhällsekonomiskt lönsamt. Om cykeln i högre grad lyfts fram som ett eget transportmedel i Trafikverkets planeringsarbete innebär det att cykeln också tydligt kan lyftas fram vid resurstilldelningen vid nationella infrastruktursatsningar. Mot denna bakgrund anser jag att cykel ska räknas som ett eget transportmedel jämte bil, båt, flyg och tåg.

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

## **4. Cykeln som eget transportmedel, punkt 2 (V)**

av Emma Wallrup (V).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:2340 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 1 och

avslår motionerna

2017/18:3627 av Nina Lundström (L) yrkandena 8 och 9,

2017/18:3686 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 81 och

2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 16.1.

### *Ställningstagande*

Det går relativt snabbt och är förhållandevis billigt att genomföra åtgärder för att öka andelen cyklister av persontransporterna. Jag anser att det är viktigt med kraftfulla åtgärder för att främja en ökad cykling då förbättrade möjligheter att cykla ökar resmöjligheterna för dem som inte har tillgång till bil.



Samtidigt kan bilberoendet minska för dem med tillgång till bil. Dessvärre har cykeln under lång tid haft en mycket låg prioritet och detta beror delvis på att cykeln inte på ett tillräckligt tydligt sätt har lyfts fram tillräckligt. Mot denna bakgrund anser jag att regeringen bör återkomma med förslag som stärker cykeln som eget transportslag i trafikplaneringen.

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

## **5. Cykeln som eget transportmedel, punkt 2 (L)**

av Nina Lundström (L).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:3627 av Nina Lundström (L) yrkandena 8 och 9 samt  
avslår motionerna

2017/18:2340 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 1,

2017/18:3686 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 81 och

2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 16.1.

### *Ställningstagande*

Jag vill inledningsvis framhålla att cykling är ett klimatsmart transportsätt som bl.a. medverkar till att minska annan trafikträngsel i städerna och påverkar luftkvaliteten positivt. Jag vill peka på att många cyklister och gångtrafikanter sannolikt skulle uppleva en förbättring om cykeltrafiken i högre utsträckning samlades på en egen vägled för att därmed kunna minska konfliktytorna mellan olika trafikantgrupper. Jag anser även att de olika huvudmännens ansvar måste bli tydligare och att de statliga huvudmännen måste samverka med de kommunala huvudmännen både när det kommer till anläggning av cykelinfrastruktur och drift och underhåll. Mot denna bakgrund anser jag att cykling bör bli ett eget transportslag då det skulle påverka utformningen av cykelinfrastruktur.

Jag kan vidare konstatera att det i dag saknas infrastruktur för att ta till vara den potential som finns i att fler väljer cykeln som transportmedel. Att bygga hållbara livsmiljöer behöver i högre utsträckning möjliggöra för enskilda att välja klimatvänliga transportsätt. En stor andel av bilresorna skulle kunna ersättas med cykel om infrastrukturen i högre utsträckning var anpassad för cykelpendling. Jag anser att investeringar för ett ökat cykelpendlande bör prioriteras minst lika högt som vägburen fordonstrafik. Jag kan konstatera att det i dag är svårt att spåra specificerade satsningar på cykling då det saknas en

redovisning av åtgärder liksom uppföljning. Övriga transportslag har tydliga anslag och uppföljning. Jag anser att cyklingen bör få samma status som övriga transportslag. Därmed anser jag att satsningar på cykling ska tydliggöras i budgetanslagen i likhet med övriga transportslag.

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

## **6. Infrastruktur för ökad cykling, punkt 3 (M)**

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M) och Borian Åberg (M).

### *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 motion

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 45 och 46 i denna del,

bifaller delvis motion

2017/18:6 av Caroline Szyber (KD) yrkande 1 och avslår motionerna

2017/18:1395 av Magnus Manhammar (S),

2017/18:1591 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkandena 1, 2 och 4,

2017/18:1708 av Jan Lindholm (MP),

2017/18:2115 av Stina Bergström och Lise Nordin (båda MP) yrkande 2,

2017/18:2135 av Monica Green (S) yrkande 2,

2017/18:2340 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkandena 4 och 5,

2017/18:2421 av Lorentz Tovatt (MP),

2017/18:2423 av Lorentz Tovatt och Rasmus Ling (båda MP),

2017/18:2652 av Karin Svensson Smith m.fl. (MP),

2017/18:3624 av Jakob Forssmed (KD) yrkandena 3, 6 och 7 samt

2017/18:3627 av Nina Lundström (L) yrkandena 2, 5, 6, 13, 15, 18 och 20.

### *Ställningstagande*

Cykeln har en rad fördelar som transportmedel, både sett till hälsofrämjande effekter och minskad trängsel och utsläpp av växthusgaser. Vi anser därför att det bör vidtas förbättringar som underlättar för människor att välja cykeln som transportmedel. Vi anser bl.a. att sammanhängande cykelstråk och snabbcykelvägar behöver prioriteras i utbyggnaden av cykelinfrastrukturen då en sådan utbyggnad på allvar kan göra cykeln till ett alternativ till bilen i många städer. Mot denna bakgrund anser vi att cykling bör uppmuntras genom prioriteringar av sammanhängande cykelstråk och snabbcykelvägar.

Vi kan även konstatera att en ökad användning av elcykel som transportmedel med största sannolikhet skulle innebära att fler väljer cykeln framför bilen på längre pendlingsavstånd än i dag. Samtidigt anser vi att ett sådant ekonomiskt stöd som regeringen föreslagit till inköp av de vanligaste elfordonen, t.ex. elcyklar, troligtvis inte medför en kostnadseffektiv klimatpolitik då vi redan i dag kan se att försäljningen av elcyklar ökar kraftigt. Vi menar att satsningarna skulle göra större nytta om de i stället går till att utveckla och förbättra infrastrukturen för dem som vill använda elcykel. Därmed anser vi att användningen av elcyklar bör främjas genom anpassningar i utformningen av infrastruktur.

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

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

av Tony Wiklander (SD) och Per Klarberg (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 motion  
2017/18:1591 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkandena 1, 2 och 4 samt  
avslår motionerna  
2017/18:6 av Caroline Szyber (KD) yrkande 1,  
2017/18:1395 av Magnus Manhammar (S),  
2017/18:1708 av Jan Lindholm (MP),  
2017/18:2115 av Stina Bergström och Lise Nordin (båda MP) yrkande 2,  
2017/18:2135 av Monica Green (S) yrkande 2,  
2017/18:2340 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkandena 4 och 5,  
2017/18:2421 av Lorentz Tovatt (MP),  
2017/18:2423 av Lorentz Tovatt och Rasmus Ling (båda MP),  
2017/18:2652 av Karin Svensson Smith m.fl. (MP),  
2017/18:3624 av Jakob Forssmed (KD) yrkandena 3, 6 och 7,  
2017/18:3627 av Nina Lundström (L) yrkandena 2, 5, 6, 13, 15, 18 och 20  
samt  
2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 45 och 46 i denna  
del.

### *Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis peka på cykeln som ett utmärkt färdmedel för kortare sträckor samtidigt som cykling har en positiv inverkan sett både till folkhälsan och miljön. Vi menar därför att det behövs satsningar på framkomlighet och

trygga vägar så att det ska vara enkelt att ta sig fram och fler ska välja cykeln som färdmedel. Vi kan se att det görs stora satsningar på infrastruktur och att cykeln inte är något undantag. För att göra det enkelt att kunna följa de satsningar som Trafikverket gör för att främja cykling anser vi dock att detta bör redovisas separat och inte som i dagsläget gå in under andra infrastruktursatsningar. Vi anser därför att Trafikverket bör ges i uppdrag att specificera de satsningar som görs för att främja cyklandet.

Vi har även kunnat se att markåtkomst för att bygga cykelvägar kan ställa till problem. Detta gör det mycket viktigt att kommuner i sin detaljplanering tar större hänsyn till ett ökat cyklande. Vi anser därför att det behövs en utredning av hur kommuner och regioner enklare kan få tillgång till mark för att bygga cykelvägar.

En positiv utveckling som vi kan se är att det i dag inte är lika självklart att bilpendla till arbetet som det var tidigare. Ibland är det dock inte möjligt att välja cykling som färd sätt hela sträckan, något som exempelvis kan bero på långa avstånd eller väderförhållanden. Vi tror att införande av hircykelsystem skulle kunna öppna upp för ökad cykling där den som så önskar skulle kunna hyra cykel för en del av sträckan. Vi anser därför att det behövs en utredning av möjligheten att främja ökat cyklande genom reformer för hirsystem för cyklar.

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

## **8. Infrastruktur för ökad cykling, punkt 3 (V)**

av Emma Wallrup (V).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:2340 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkandena 4 och 5,  
bifaller delvis motionerna

2017/18:2115 av Stina Bergström och Lise Nordin (båda MP) yrkande 2,

2017/18:2652 av Karin Svensson Smith m.fl. (MP),

2017/18:3624 av Jakob Forssmed (KD) yrkande 7 och

2017/18:3627 av Nina Lundström (L) yrkande 20 och  
avslår motionerna

2017/18:6 av Caroline Szyber (KD) yrkande 1,

2017/18:1395 av Magnus Manhammar (S),

2017/18:1591 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkandena 1, 2 och 4,

2017/18:1708 av Jan Lindholm (MP),

2017/18:2135 av Monica Green (S) yrkande 2,

2017/18:2421 av Lorentz Tovatt (MP),  
2017/18:2423 av Lorentz Tovatt och Rasmus Ling (båda MP),  
2017/18:3624 av Jakob Forssmed (KD) yrkandena 3 och 6,  
2017/18:3627 av Nina Lundström (L) yrkandena 2, 5, 6, 13, 15 och 18 samt  
2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 45 och 46 i denna del.

### *Ställningstagande*

Jag vill inledningsvis framhålla att cykling är ett transportsätt som har stor potential att öka och som innebär en utveckling där folkhälsan kan förbättras och transporterens klimatpåverkan kan minska. För att fler ska välja cykeln som färdmedel är det dock viktigt att utforma en infrastruktur som främjar ökad och säker cykling. Samtidigt som s.k. två-plus-ett-vägar har många fördelar är det viktigt att inte glömma bort att de ofta innebär försämrade framkomlighet för cyklister som trafikantgrupp. Detta är något som även blev särskilt tydligt då Trafikverket lämnade information om aktuella cykelfrågor vid trafikuskottets sammanträde den 7 december 2017. Jag anser att riktlinjerna till Trafikverket behöver förtydligas med avseende på när insatserna ska göras för att åtgärda saknade cykellänkar då två-plus-ett-vägar anläggs. Det är min bestämda uppfattning att cykeltrafikanternas framkomlighet och säkerhet alltid ska vara lika viktig att beakta som trafiksäkerheten för bilister när två-plus-ett-vägar byggs.

Enligt nuvarande regler kan cykelvägar anläggas inom ramen för väglagen om de är att betrakta som en del av väganordningar. Samtidigt kan en cykelled inte anläggas enligt väglagen om den helt saknar samband med allmän väg. Jag anser att detta inte är tillfredsställande och att regelverket måste ändras. Det måste enligt min mening införas en möjlighet som innebär att det går att säkra marktillgång för cykelleder som är av regionalt och nationellt intresse. För att skapa sträckningar som gör fristående cykelleder attraktiva utan allt för stora omvägar anser jag att det är av yttersta vikt att det bör finnas tillgång till expropriationsrätt även för dessa anläggningar. Jag anser därför att det behövs lagändringsförslag som stärker expropriationsmöjligheten för att anlägga cykelleder.

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

## **9. Infrastruktur för ökad cykling, punkt 3 (L)**

av Nina Lundström (L).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:3627 av Nina Lundström (L) yrkandena 2, 5, 6, 13, 15, 18 och 20 samt

avslår motionerna

2017/18:6 av Caroline Szyber (KD) yrkande 1,

2017/18:1395 av Magnus Manhammar (S),

2017/18:1591 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkandena 1, 2 och 4,

2017/18:1708 av Jan Lindholm (MP),

2017/18:2115 av Stina Bergström och Lise Nordin (båda MP) yrkande 2,

2017/18:2135 av Monica Green (S) yrkande 2,

2017/18:2340 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkandena 4 och 5,

2017/18:2421 av Lorentz Tovatt (MP),

2017/18:2423 av Lorentz Tovatt och Rasmus Ling (båda MP),

2017/18:2652 av Karin Svensson Smith m.fl. (MP),

2017/18:3624 av Jakob Forssmed (KD) yrkandena 3, 6 och 7 samt

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 45 och 46 i denna del.

### *Ställningstagande*

En stor andel av bilresorna skulle kunna ersättas med cykel om infrastrukturen i högre utsträckning var anpassad för cykelpendling. En utveckling där allt fler väljer att använda cykeln som transportmedel är både ur folkhälsosynpunkt och sett till minskad klimatpåverkan viktigt att gemensamt arbeta för. Dessvärre saknas det i dag infrastruktur för att ta till vara den potential som finns i att fler väljer cykeln som transportmedel. Därför behöver vi nu och för framtiden bygga hållbara livsmiljöer som i högre utsträckning ska möjliggöra för enskilda människor att välja klimatvänliga transportsätt. Utifrån detta vill jag framhålla vikten av en ökad och säker cykling som klimatåtgärd.

Jag vill även understryka vikten av en sammanhängande cykelinfrastruktur där Trafikverket ansvarar för riktlinjer för anläggning av cykelinfrastruktur även där myndigheten inte är vägghållare. Jag anser att Trafikverkets ansvar för regionala stråk och förbindelseleder mellan orter är en tänkbar lösning när det gäller ansvarsfördelningen för en mer sammanhållen cykelinfrastruktur medan kommunerna kan bidra till stråk för turism. Jag anser även att kommunerna ska ha möjlighet att lägga cykelväg längs det statliga vägnätet. Det är av stor vikt att staten som huvudman utvecklar nya former av samverkan med kommunerna så att inte frågor om det ekonomiska ansvaret ska stå i vägen för ny cykelinfrastruktur.

När det gäller satsningar på en sammanhängande cykelinfrastruktur anser jag att det behövs moderna riktlinjer för utformning av cykelstråk. Dessa ska kunna se olika ut beroende på om det är ett vanligt cykelstråk eller ett pendlingsstråk för snabbare cyklister. Jag anser även att investeringar för ett

ökat cykelpendlande bör prioriteras minst lika högt som vägburen fordons- trafik och att regelverket kring trängselavgifternas användning borde ändras så att de genererade inkomsterna även kan användas för satsningar på cykel- infrastruktur.

Något som har kunnat ses är att nybyggda cykelbanor håller olika standard sett till både kvalitet och utformning. Därför anser jag att regelverket för statliga bidrag och medfinansiering till cykelstråk bör villkoras så att utformning och kvalitet tas i ett tydligare beaktande. I dag delar cyklister och gångare ofta utrymme. Då denna utformning inverkar på säkerheten mellan de båda trafikantgrupperna anser jag att gång- och cykelvägar i största möjliga utsträckning bör separeras och att cykeltrafiken bör förläggas i ett separat körfält för att minska konfliktytorna mellan trafikanterna. Jag anser även att s.k. cykelbroar bör ingå i infrastrukturplaneringen. För att öka kvaliteten och säkerheten vill jag understryka vikten av att skapa standarder vid utbyggnaden av infrastruktur.

Enligt gällande regler kan cykelvägar anläggas inom ramen för väglagen om de är att betrakta som del av väganordningar. Däremot kan en cykelled inte anläggas enligt väglagen om den helt saknar samband med allmän väg. Nu- varande regler innebär att Trafikverket i dagsläget bara har möjlighet att få markåtkomst genom vägplaner eller genom frivilliga avtal som ger rätt att nyttja marken. Om kommunerna inte använder sig av detaljplaneinstrumentet så är det enda alternativ som återstår att frivilliga avtal tecknas med markägare. Vid ett tillfälle där planläggning inte är lämpligt eller avtal inte kan träffas blir följaktligen både kommuner och Trafikverket låsta. Jag anser att det nu- varande systemet inte fungerar väl i relation till behoven av att satsa på bra infrastrukturlösningar för ökad cykling. Det är framför allt ett statligt och kommunalt intresse att anlägga sammanhängande stråk för gångtrafikanter och cyklister och de markägare som berörs ska självfallet ersättas. Mot denna bakgrund vill jag understryka att det behövs nya lösningar för att kunna möta behovet av tillgång till mark för planering av infrastruktur.

Slutligen vill jag peka på att i och med framväxten av en modern cyklism där vi bl.a. kan se att trehjulingar för vuxna, elcyklar och cyklar med släp blir mer frekventa i trafiken behöver även definitionen av cykel ändras. Infrastrukturlösningar som beaktar behoven från olika cyklister anser jag därmed vara ett måste. Utifrån detta vill jag framhålla behovet av en ändrad definition av cykelinfrastruktur.

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

## 10. Färgsättningen av cykelbanor, punkt 4 (C)

av Anders Åkesson (C).

### *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 motionerna

2017/18:2862 av Rickard Nordin (C) yrkande 3 och

2017/18:3686 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 82 och

avslår motion

2017/18:3627 av Nina Lundström (L) yrkande 22.

### *Ställningstagande*

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

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

## 11. Färgsättningen av cykelbanor, punkt 4 (L)

av Nina Lundström (L).

### *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

2017/18:3627 av Nina Lundström (L) yrkande 22 och

avslår motionerna



2017/18:2862 av Rickard Nordin (C) yrkande 3 och  
2017/18:3686 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 82.

### *Ställningstagande*

Bland de viktiga frågor som Cyklingsutredningen uppmärksammade för en ökad och säkrare cykling hör att cykelstråk skulle kunna markeras med avvikande färg för att bli tydligare. Detta är vanligt förekommande i många länder och det prövas även i vissa kommuner i Sverige. Jag anser att det behövs olika åtgärder för att förenkla och göra det mer attraktivt för människor att välja cykling som transportsätt. En åtgärd som skulle underlätta är färgsatta banor då de skulle göra det lättare för alla trafikanter att se var cykelstråken går och de skulle då även kunna fungera som vägvisning om färgsättningen används konsekvent. Som exempel kan tunnelbanan i Stockholm lyftas fram med sina blåa, gröna och röda linjer. Jag anser att om cykelinfrastrukturen fick en liknande färgsättning skulle samma effekt kunna uppnås som för kollektivtrafikresenärer.

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

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

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M) och Boriana Åberg (M).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 46 i denna del och avslår motionerna

2017/18:1230 av Karin Enström (M),

2017/18:1591 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 3,

2017/18:1601 av Mikael Cederbratt (M),

2017/18:2115 av Stina Bergström och Lise Nordin (båda MP) yrkandena 3 och 4,

2017/18:2418 av Lorentz Tovatt (MP),

2017/18:2422 av Lorentz Tovatt (MP) yrkandena 1 och 2,

2017/18:2425 av Lorentz Tovatt (MP) yrkandena 1–3,

2017/18:2862 av Rickard Nordin (C) yrkande 4,

2017/18:3624 av Jakob Forssmed (KD) yrkandena 4 och 5,

2017/18:3627 av Nina Lundström (L) yrkandena 10, 12, 14, 16 och 17,

2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 13,

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 43 och  
2017/18:3852 av Maria Stockhaus (M) i denna del.

### *Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis framhålla att cykeln som transportmedel har en rad fördelar som bl.a. positiv inverkan på hälsan och minskade utsläpp av växthusgaser och trängsel. Vi anser att det är betydelsefullt med åtgärder för att förbättra förutsättningarna för fler att välja cykeln som transportmedel.

Vi vill i sammanhanget peka på vikten av att tillvarata ny teknik som kan bidra till nya möjligheter inom cykelområdet. En teknik som vi anser bör kunna bli allt viktigare i framtiden när det gäller att få fler att välja cykel i stället för bil på längre pendlingsavstånd än i dag är en ökad användning av elcykel som transportmedel. Vi anser att det är viktigt med ett väl utformat regelverk som främjar ökad cykling och att dessa även är utformade för att främja användningen av ny teknik inom cykelområdet. Mot denna bakgrund vill vi framhålla behovet av att främja användningen av elcyklar genom anpassningar av reglerna för cykling.

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

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

av Tony Wiklander (SD) och Per Klarberg (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

2017/18:1591 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 3,  
bifaller delvis motionerna

2017/18:2425 av Lorentz Tovatt (MP) yrkandena 1 och 3,

2017/18:3624 av Jakob Forssmed (KD) yrkande 5,

2017/18:3627 av Nina Lundström (L) yrkande 12 och

2017/18:3852 av Maria Stockhaus (M) i denna del och  
avslår motionerna

2017/18:1230 av Karin Enström (M),

2017/18:1601 av Mikael Cederbratt (M),

2017/18:2115 av Stina Bergström och Lise Nordin (båda MP) yrkandena 3 och  
4,

2017/18:2418 av Lorentz Tovatt (MP),

2017/18:2422 av Lorentz Tovatt (MP) yrkandena 1 och 2,

2017/18:2425 av Lorentz Tovatt (MP) yrkande 2,

2017/18:2862 av Rickard Nordin (C) yrkande 4,  
2017/18:3624 av Jakob Forssmed (KD) yrkande 4,  
2017/18:3627 av Nina Lundström (L) yrkandena 10, 14, 16 och 17,  
2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 13,  
2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 43 och  
2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 46 i denna del.

### *Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis framhålla att cykeln är ett utmärkt färdmedel för kortare sträckor. Cykling har en positiv inverkan på folkhälsan, hjälper till att minska trängseln på gator och vägar och är ett transportsätt som inte släpper ut växthusgaser. Trots att cykling är ett smidigt färdssätt är det inte alltid enkelt att kunna ta sig fram i trånga städer med mycket trafik. Vi anser därför att man i vissa fall bör kunna få göra avsteg från bilismens trafikregler så att framfarten med cykel kan ske på ett smidigare sätt. Sådana avsteg kan exempelvis handla om att cyklisten även vid rött ljus kan få svänga höger eller att cyklisten med försiktighet kan få cykla mot enkelriktat. Mot denna bakgrund anser vi att möjligheten att genom trafikregellättnader kunna främja ett ökat cyklande behöver utredas.

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

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

av Anders Åkesson (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 13 och  
avslår motionerna

2017/18:1230 av Karin Enström (M),

2017/18:1591 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 3,

2017/18:1601 av Mikael Cederbratt (M),

2017/18:2115 av Stina Bergström och Lise Nordin (båda MP) yrkandena 3 och  
4,

2017/18:2418 av Lorentz Tovatt (MP),

2017/18:2422 av Lorentz Tovatt (MP) yrkandena 1 och 2,

2017/18:2425 av Lorentz Tovatt (MP) yrkandena 1–3,

2017/18:2862 av Rickard Nordin (C) yrkande 4,

2017/18:3624 av Jakob Forssmed (KD) yrkandena 4 och 5,

2017/18:3627 av Nina Lundström (L) yrkandena 10, 12, 14, 16 och 17,  
 2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 43,  
 2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 46 i denna del och  
 2017/18:3852 av Maria Stockhaus (M) i denna del.

### *Ställningstagande*

Jag vill inledningsvis framhålla att cykeln till skillnad från bilen inte genererar utsläpp samtidigt som cykling är bra för folkhälsan. Det är därför viktigt att ha ett modernt regelverk på plats som främjar ökad cykling. Jag kan samtidigt konstatera att en stor del av besluten som rör cykeltrafik sker lokalt eller regionalt. För att skapa förutsättningar för regionalt och kommunalt samarbete och kunskapsutbyte samt enklare trafikregler och enklare regler för uppförande av cykelinfrastruktur spelar dock den nationella nivån en viktig roll. Mot denna bakgrund vill jag understryka behovet av att utreda förutsättningarna för att via regelförändringar förbättra framkomligheten med cykel.

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

## **15. Trafiksäkerhet och trafikregler för cykling, punkt 5 (L)**

av Nina Lundström (L).

### *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

2017/18:3627 av Nina Lundström (L) yrkandena 10, 12, 14, 16 och 17,  
 bifaller delvis motionerna

2017/18:1230 av Karin Enström (M),

2017/18:1591 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 3,

2017/18:2425 av Lorentz Tovatt (MP) yrkandena 1 och 2,

2017/18:3624 av Jakob Forssmed (KD) yrkande 5 och

2017/18:3852 av Maria Stockhaus (M) i denna del och  
 avslår motionerna

2017/18:1601 av Mikael Cederbratt (M),

2017/18:2115 av Stina Bergström och Lise Nordin (båda MP) yrkandena 3 och  
 4,

2017/18:2418 av Lorentz Tovatt (MP),

2017/18:2422 av Lorentz Tovatt (MP) yrkandena 1 och 2,

2017/18:2425 av Lorentz Tovatt (MP) yrkande 3,

2017/18:2862 av Rickard Nordin (C) yrkande 4,

2017/18:3624 av Jakob Forssmed (KD) yrkande 4,

2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 13,  
2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 43 och  
2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 46 i denna del.

### *Ställningstagande*

Jag vill inledningsvis framhålla att dagens trafikregler inte är anpassade för cyklister trots att många kommit till insikt om behovet av att främja ett ökat cyklande. Den otydlighet som finns kring cyklistens roll i trafiken medför att konflikter uppstår. Detta sker t.ex. vid gatukorsningar och då speciellt när cykeln ska korsa filer samt när cykelstråk utformas vid gator eller vid busshållplatser. Då jag anser att den rådande situationen med olika oklarheter inte främjar en ökad cykling anser jag att det behöver göras en generell översyn av trafikreglerna.

En regeländring som jag anser kan underlätta framkomligheten för cyklisterna skulle vara att de med hjälp av särskilda skyltar eller trafiksignaler om särskild försiktighet iaktas ska tillåtas göra en högersväng när motorfordonen har rött.

Jag anser även att det vore välkommet att ge cyklister prioritet genom grönt ljus, s.k. allgrönt, som innebär att en korsning kan utformas så att cyklister från alla håll kan ges grönt ljus och släppas på samtidigt. Jag vill peka på att denna regel fungerar i andra länder och bidrar till en ökad framkomlighet utan minskad trafiksäkerhet.

Ett annat område som behöver förbättras rör cyklisternas säkerhet och framkomlighet vid vägarbeten. VTI presenterade våren 2014 en rapport som visar att cyklisternas framkomlighet påverkas negativt av alla typer av hinder som ett vägarbete utgör. Jag anser att det behöver vidtas åtgärder för att råda bot på dessa problem och att det därför behöver tas fram riktlinjer för vägarbeten i relation till cykling.

Jag anser även att det behövs regeländringar när det gäller att cyklister ska använda vägrenen i det fall det inte finns en cykelbana. I trafikförordningen anges att detta gäller om vägrenen är tillräckligt bred och i övrigt är lämplig att använda. Jag anser att denna regel är alltför otydligt utformad och att denna otydlighet medverkar till att skapa incidenter. Något som även bör påpekas är att det inträder väjningsplikt när vägrenen används. Jag anser därför att det bör införas regler som medger att cyklisten använder körbanan även om vägren finns. Med utgångspunkt från behovet av ökad säkerhet och framkomlighet anser jag att väjningsreglerna är viktiga att beakta när det kommer till att ta fram nya trafikregler.

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

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

av Robert Halef (KD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 43 och avslår motionerna

2017/18:1230 av Karin Enström (M),

2017/18:1591 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 3,

2017/18:1601 av Mikael Cederbratt (M),

2017/18:2115 av Stina Bergström och Lise Nordin (båda MP) yrkandena 3 och 4,

2017/18:2418 av Lorentz Tovatt (MP),

2017/18:2422 av Lorentz Tovatt (MP) yrkandena 1 och 2,

2017/18:2425 av Lorentz Tovatt (MP) yrkandena 1–3,

2017/18:2862 av Rickard Nordin (C) yrkande 4,

2017/18:3624 av Jakob Forssmed (KD) yrkandena 4 och 5,

2017/18:3627 av Nina Lundström (L) yrkandena 10, 12, 14, 16 och 17,

2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 13,

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 46 i denna del och

2017/18:3852 av Maria Stockhaus (M) i denna del.

### *Ställningstagande*

Det är positivt att många människor väljer att använda cykeln som transportmedel. Cykling har stor utvecklingspotential samtidigt som det ger positiva hälsoeffekter och goda miljö- och climateffekter. Jag anser att det är positivt att nollvisionen och trafiksäkerheten förbättrats över tid men vill samtidigt peka på att det inte är tillfredsställande att trenden inte är lika god för cyklisterna som för motorburna trafikanter. Målet med allt trafiksäkerhetsarbete är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Med utgångspunkt från att trafiksäkerhetsutvecklingen för cyklister bör ligga betydligt bättre än den gör anser jag att det behövs betydligt mer av strategiskt och förebyggande arbete. Jag vill därför framhålla behovet av att fortsätta det förebyggande arbetet för att minska antalet cykelolyckor.

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

## 17. Säkerhetsavstånd vid omkörning av cyklist, punkt 6 (L, KD)

av Nina Lundström (L) och Robert Halef (KD).

### *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  
2017/18:36 av Aron Modig (KD) yrkande 1,  
2017/18:2426 av Lorentz Tovatt (MP),  
2017/18:3623 av Jakob Forssmed (KD),  
2017/18:3627 av Nina Lundström (L) yrkande 11 och  
2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 47,  
bifaller delvis motion  
2017/18:44 av Penilla Gunther (KD) och  
avslår motion  
2017/18:36 av Aron Modig (KD) yrkande 2.

### *Ställningstagande*

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

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

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

## **18. Utbildning och insatser för ökad cykling bland barn och vuxna, punkt 8 (L)**

av Nina Lundström (L).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:3627 av Nina Lundström (L) yrkandena 3 och 4,  
bifaller delvis motion

2017/18:811 av Teresa Carvalho m.fl. (S) och  
avslår motionerna

2017/18:2135 av Monica Green (S) yrkande 1 och

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 44.

### *Ställningstagande*

Cykling är bra vardagsmotion för barn och det är därför angeläget att främja barns cykling och utbilda dem i trafiksäkerhet. En del barn lär sig att cykla sent eller inte alls. Jag anser därför att det är positivt att det görs insatser för att förbättra detta och att det i vissa kommuner finns projekt för att lära både barn och vuxna att cykla. Det finns även många möjligheter att arbeta med trafikfrågor i skolan. När det gäller skolans uppdrag bör det samtidigt noteras att det inte finns krav på barns trafikfärdigheter i läroplanen på motsvarande sätt som exempelvis barns simkunskaper. Detta är en brist som jag anser behöver ses över. I grundskolan är det rektorn som ansvarar för att ämnesövergripande kunskapsområden som trafik och miljö integreras i undervisningen i olika ämnen, och i gymnasieskolan har rektorn ett särskilt ansvar för att eleverna får kunskaper i bl.a. trafikfrågor. Jag anser att Skolverket bör ges i uppdrag att redovisa vilka uppdrag som har implementerats och på vilket sätt samt att föreslå åtgärder för att förbättra kunskapen om cykling bland barn och ungdomar.

Jag kan vidare konstatera att cykling för många är en frihetssymbol. I vissa länder är det förbjudet för kvinnor att cykla och i vissa andra länder är detta bara tillåtet i vissa områden och parker. Jag anser att cykling är ett sätt att skapa frihet i kvinnornas liv och öka tillgängligheten till det offentliga rummet. Den som kan cykla och har tillgång till cykel får därmed frihet att röra sig och avståenden som man kan förflytta sig växer. Jag anser att det bör vidtas åtgärder för att sprida kunskap om allas rätt att cykla i Sverige och att detta bör ingå i all samhällsinformation. Jag vill därmed framhålla cykling som frihets- och jämställdhetsaktivitet.



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

### **19. Utbildning och insatser för ökad cykling bland barn och vuxna, punkt 8 (KD)**

av Robert Halef (KD).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 44 och avslår motionerna

2017/18:811 av Teresa Carvalho m.fl. (S),

2017/18:2135 av Monica Green (S) yrkande 1 och

2017/18:3627 av Nina Lundström (L) yrkandena 3 och 4.

#### *Ställningstagande*

Jag vill inledningsvis framhålla behovet av cykelfrämjande åtgärder. Jag kan samtidigt konstatera att det är positivt att allt fler ser cykeln som ett användbart transportmedel eftersom det medför goda effekter för såväl folkhälsan som miljön och minskar trängseln i städerna. Cykeln fyller därmed en viktig samhällsfunktion. Jag anser att cykling behöver främjas, inte minst bland barn och ungdomar och nya svenskar. För att öka intresset för cykling behöver informationsspridning ske via ideella organisationer och på olika språk. Det är samtidigt viktigt att även på andra sätt aktivt verka för ökad cykling bland personer som inte är vana att cykla. Det finns ett stort behov av information och utbildning så att fler människor väljer att cykla i stället för att åka bil på korta sträckor.

Jag vill i detta sammanhang även uppmärksamma att Kristdemokraterna har lämnat ett förslag om en särskild satsning för att främja cykling bland ungdomar och nya svenskar, vilket har behandlats i trafikutskottets betänkande 2017/18:TU1.

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

**20. Underlättande av kombinerade resor med cykel, punkt 9 (V)**

av Emma Wallrup (V).

*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

2017/18:2340 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkandena 6 och 7 samt  
bifaller delvis motionerna

2017/18:1702 av Jan Lindholm (MP),

2017/18:2115 av Stina Bergström och Lise Nordin (båda MP) yrkande 1,

2017/18:3627 av Nina Lundström (L) yrkande 19 och

2017/18:3852 av Maria Stockhaus (M) i denna del.

*Ställningstagande*

Jag vill inledningsvis framhålla att ett miljöanpassat samhälle måste arbeta målmedvetet för att undanröja hinder för hållbara transporter. Med ett bättre utvecklat hela-resan-perspektiv än vad som finns i dag skulle fler kunna välja cykeln som en del av resan till arbete och studier. För att öka möjligheterna att ta med cykeln inom kollektivtrafiken anser jag att det måste bli möjligt att ställa detta krav på kommersiell trafik. I dag har Trafikverket inga befogenheter att tvinga tågoperatörer att använda sig av tåg som kan medföra cykel. Jag anser därför att det krävs ändringar inom detta område. Därför efterfrågar jag förslag om ändring i kollektivtrafiklagen så att det blir möjligt att ställa krav på både upphandlad och kommersiell trafik så att resenärerna kan medta cykel. Jag anser även att Trafikverket bör få befogenhet att ställa krav på att tågoperatörer ska använda sig av tåg som kan medföra cykel där behov finns.

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

**21. Underlättande av kombinerade resor med cykel, punkt 9 (L)**

av Nina Lundström (L).

*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

2017/18:3627 av Nina Lundström (L) yrkande 19,

bifaller delvis motionerna

2017/18:1702 av Jan Lindholm (MP),

2017/18:2115 av Stina Bergström och Lise Nordin (båda MP) yrkande 1,

2017/18:2340 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 6 och

2017/18:3852 av Maria Stockhaus (M) i denna del och  
avslår motion

2017/18:2340 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 7.

### *Ställningstagande*

För att främja utvecklingen av hållbara samhällen anser jag att klimatvänliga transporter som cykling bör premieras. Det är därför angeläget att transportsystemet ger förbättrade möjligheter för resenärer att göra kombinationsresor med cykel. En viktig del i detta är att det bör finnas infartsparkeringar som gör det möjligt att ställa bilen och fortsätta resan med cykeln. Jag anser också att det är viktigt att kollektivtrafiken medger cykeltransport så att det blir möjligt att cykla under delar av en resa. Något som i sammanhanget också är viktigt för möjligheterna att öka och utveckla cyklismen är planeringen av en säker och väderskyddad förvaring och parkering.

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

## **22. Nationellt hyrcykelsystem, punkt 10 (L)**

av Nina Lundström (L).

### *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

2017/18:3627 av Nina Lundström (L) yrkande 23.

### *Ställningstagande*

Jag kan inledningsvis peka på att det behövs olika åtgärder för att ta till vara den potential som finns i att fler väljer cykeln som transportmedel. Sådana åtgärder bör i högre utsträckning än i dag ta sikte på att möjliggöra för enskilda att välja klimatvänliga transportsätt. Varje person som väljer cykeln är en person mindre på bussen, på tåget eller i bilkön, vilket minskar trafikträngseln i städer och påverkar luftkvaliteten positivt.

Jag anser att det är viktigt att initiera nya lösningar som kan medverka till den utveckling som behöver ske. Som en del i detta anser jag att ett nationellt hyrcykelsystem bör testas och att detta skulle vara möjligt att utveckla genom

samverkan med kollektivtrafikhuvudmän och andra aktörer. I en modern nationell mobilitetsplan anser jag att cykeln ska ha en lika viktig roll som den motorburna trafiken. Även om cykeln inte alltid kan användas som transportmedel under hela resesträckan bör resenärerna under delar av en resa kunna använda cykel när så är lämpligt. Ett nationellt system kräver samtidigt samordnade insatser för att cyklar ska finnas tillgängliga vid olika knutpunkter. För att underlätta en utveckling i denna riktning skulle betallösningar kunna skapas genom smarta appar. Samtidigt behöver statliga aktörer ingå i samverkan och i offentliga upphandlingar av transportlösningar bör det ställas krav på medverkan.

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

## Särskilt yttrande

### **Cykelhjälskrav, punkt 7 (SD)**

Tony Wiklander (SD) och Per Klarberg (SD) anför:

Cykelning är ett klimatsmart färdssätt som både främjar en god hälsa och minskar transportsystemets negativa påfrestningar på miljön. Det är därför positivt om fler väljer cykeln för att åka till exempelvis arbete eller studier.

Samtidigt som cykelning har många positiva effekter finns även skaderisker. En typ av skador som ofta uppstår vid cykelolyckor är skullskador. De skullskador som kan uppstå vid cykelolyckor kan vara mycket svåra och innebära ett stort lidande för den som drabbas. Svårare olyckstillbud med långvariga eller kroniska skador som följd kan även innebära att samhällets vårdresurser eller andra delar av välfärdssystemet behöver tas i anspråk.

För att främja en god trafiksäkerhet finns det sedan många år regler som innebär att barn upp till 15 år ska bära cykelhjälm när de färdas på en cykel. Vi anser att många av de svåra skador som uppstår i trafiken vid olyckor med cykel skulle kunna motverkas om alla cyklister börjar använda cykelhjälm. Cykelhjälsanvändningen har ökat och vi anser att denna utveckling är positiv. Så länge det saknas regler som innebär att alla cyklister ska bära cykelhjälm är dock andelen som använder cykelhjälm för låg. Vi anser därför att det skulle behövas regler som innebär att alla cyklister ska använda cykelhjälm.

BILAGA

## Förteckning över behandlade förslag

### Motioner från allmänna motionstiden 2017/18

*2017/18:6 av Caroline Szyber (KD):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av samordnade infrastruktursatsningar för cykling och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:36 av Aron Modig (KD):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lagstifta om ett säkerhetsavstånd på 1,5 meter vid omkörning av cyklister och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kraftigt höja de bötesbelopp som gäller vid frånträdande av tillräckligt säkerhetsavstånd vid omkörning av cyklister och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:44 av Penilla Gunther (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda säkerhetsavstånd mellan bilist och cyklist och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:93 av Mikael Eskilandersson (SD):*

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

*2017/18:811 av Teresa Carvalho m.fl. (S):*

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

*2017/18:1230 av Karin Enström (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över behovet av ett tydligt cyklistperspektiv på vägarbeten och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:1395 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.

*2017/18:1591 av Per Klarberg m.fl. (SD):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur kommuner och regioner enklare kan få tillgång till mark för att bygga cykelvägar och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att främja ökat cyklande genom reformer för hyrsystem för cyklar och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att genom trafikregellättnader kunna främja ett ökat cyklande och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge trafikverket i uppdrag att specificera de satsningar man gör för att främja cyklandet och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:1601 av Mikael Cederbratt (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om möjligheten till säkrare val för cyklister och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:1702 av Jan Lindholm (MP):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om fördelarna med att cykel får medtas på tåg och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:1708 av Jan Lindholm (MP):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör ta det ansvar de formellt har för en nationell infrastruktur för cykeltrafik och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:2115 av Stina Bergström och Lise Nordin (båda MP):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med ett lagförslag om att alla järnvägsföretag ska ge resenärerna möjlighet att ta med cykeln på tåget, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör se till att alla två-plus-ett-vägar som tidigare haft, eller som bör ha, goda cykelmöjligheter nu tillförsäkras en cykelväg eller motsvarande för att skapa en trygg och säker cykelmiljö och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör utfärda en bashastighet på 30 km/timme i landets tätorter och tillkännager detta för regeringen.

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med ett förslag om att bilister måste lämna företräde för cyklister vid övergångsställen där det finns cykelbana, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2017/18:2135 av Monica Green (S):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att uppmana och utbilda om vikten av att cykla mer och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över möjligheten att investera i fler säkra cykelvägar samt öka möjligheten att bygga cykelparkeringar med tak och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:2340 av Emma Wallrup m.fl. (V):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag som stärker cykeln som eget transportslag i trafikplaneringen och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att den nationella cykelstrategin bör innehålla ett nationellt mål om att öka cyklingens andel av antalet personresor och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att cykeltrafikanternas framkomlighet alltid ska vara lika viktig att beakta som trafiksäkerheten för bilister vid byggande av två- plus-ett-vägar, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med lagändringsförslag som stärker expropriationsmöjligheten för att anlägga cykelleder och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag om ändring i kollektivtrafiklagen så att det blir möjligt att ställa krav på både upphandlad och kommersiell trafik så att resenärerna kan medta cykel, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör få befogenhet att ställa krav på att tågoperatörer ska använda sig av tåg som kan medföra cykel där behov finns, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2017/18:2418 av Lorentz Tovatt (MP):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med förslag om att väjningsplikt ska gälla för bilar på samma sätt vid alla cykelpassager och tillkännager detta för regeringen.



*2017/18:2421 av Lorentz Tovatt (MP):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta bort den s.k. GC-skylden och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:2422 av Lorentz Tovatt (MP):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förtydliga i trafikförordningen och trafikbrottslagen att särskild hänsyn ska tas till oskyddade trafikanter, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda att placera bevisbördan på motorfordonsföraren i krock mellan motorfordon och cyklist och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:2423 av Lorentz Tovatt och Rasmus Ling (båda MP):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med ett förslag om att garantera att cykelväg byggs vid anläggande av två-plus-ett-vägar och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:2425 av Lorentz Tovatt (MP):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med förslag om att tillåta högersväng och undanta cyklister från regler om stopplikt och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med förslag om att tillåta s.k. allgrönt för cyklister och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med förslag om att tillåta cykling mot enkelriktat och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:2426 av Lorentz Tovatt (MP):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med ett lagförslag om att införa ett krav på 1,5 meter vid omkörning av cyklist och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:2652 av Karin Svensson Smith m.fl. (MP):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med ett lagändringsförslag som får följderna att expropriationsmöjligheten för att anlägga och utveckla nationella och regionala cykelleder förbättras, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2017/18:2862 av Rickard Nordin (C):*

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att standardisera färgsättning av cykelbanor och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över reglerna för väjningsplikt mellan cyklister och biltrafik och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:3623 av Jakob Forssmed (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lagstifta om 1,5 meters avstånd vid omkörning av cykeltrafikanter och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:3624 av Jakob Forssmed (KD):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av ett nationellt cykelkansli som kan arbeta med åtgärder som underlättar cykling, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett skärpt uppdrag för Trafikverket att arbeta för en ökad cykelandel och ökad cykling och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att den nationella infrastrukturbudgeten bör fördelas om så att cykeltrafiken ges en större andel av budgeten än i dag och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett förtydligt regelverk kring överfarter och passager så att det blir tydligare än i dag när cyklister ska lämnas företräde och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det bör bli möjligt att svänga höger vid rödljus för att förbättra framkomligheten för cyklister och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att väglagen bör ändras så att det blir möjligt för Trafikverket att anlägga friliggande cykelvägar utan krav på anslutande bilväg och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en översyn bör göras av lagen så att motsvarande regler gäller för att ta mark i anspråk för att bygga cykelleder som för infrastruktur främst ägnad motortrafik och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:3627 av Nina Lundström (L):*

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

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om frihets- och jämställdhetsaktivitet och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om barn och cykling och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ändrade regler för användningen av inkomster från trängselavgifter och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om cykling som eget transportslag och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att satsningar på cykling ska tydliggöras i budgetanslagen i likhet med övriga transportslag och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en generell översyn av trafikregler och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om 1,5 meters avstånd vid omkörning av cyklister och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om högersväng vid rött och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ut infrastruktur och skapa standard och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om allgrönt och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om regionala cykelstråk och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om riktlinjer för vägarbeten och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om väjningsregler och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av ändrad definition av cykelinfrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta kombinationsresor och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om planering av infrastruktur och tillgång till mark och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om färgsättningen av cykelinfrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett nationellt hyrcykelsystem och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:3686 av Annie Lööf m.fl. (C):*

81. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att cykel ska räknas som ett transportslag jämte bil, båt, flyg och tåg och tillkännager detta för regeringen.
82. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta för cyklister och fotgängare genom exempelvis enhetliga markeringar av cykelbanor och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C):*

13. 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.
- 16.1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att it och cykel ska räknas som egna transportslag jämte bil, båt, flyg och tåg och tillkännager detta för regeringen.

*Förslaget behandlas i den del som avser cykel.*

*2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD):*

43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta det förebyggande arbetet för att minska antalet cykelolyckor och tillkännager detta för regeringen.
44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om cykelfrämjande åtgärder och tillkännager detta för regeringen.
47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lagstifta om ett säkerhetsavstånd på 1,5 meter vid omkörning av cyklister och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M):*

45. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att uppmuntra cykling genom att prioritera sammanhängande cykelstråk och snabbcykelvägar och tillkännager detta för regeringen.
46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att främja användningen av elcyklar genom att anpassa utformning av infrastruktur och regler för cykling och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:3852 av Maria Stockhaus (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att lägga fram förslag som redan nu möjliggör för cyklister att enklare ta sig fram och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:3894 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD):*

19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta fram en konkret handlingsplan under innevarande mandatperiod för att öka cyklandet i hela landet och tillkännager detta för regeringen.