



Cykelfrågor

Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen avslår yrkanden om bl.a. inrättande av ett nationellt cykelkansli, infrastruktur- och trafiksäkerhetsåtgärder för cyklister och främjande åtgärder för användning av elcyklar. I betänkandet framhåller utskottet att cykling är ett transportsätt som har många fördelar genom att det bl.a. minskar trängseln i tätbebyggda områden och har positiva effekter på folkhälsan. Utskottet framhåller även att det är angeläget att stärka cykelns roll som transportmedel och att utformningen och den fortsatta utbygganden av cykelinfrastrukturen ska medverka till att göra det attraktivt att cykla. Med hänvisning bl.a. till att regeringen nyligen presenterade en nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling som är tänkt att fungera som plattform för det fortsatta gemensamma arbetet avstyrker utskottet motionsförslagen.

I betänkandet finns 13 reservationer (M, SD, C, V, L, KD).

Behandlade förslag

Ett fyrtiotal yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2016/17.

Tre yrkanden i följdmotioner väckta med anledning av proposition 2016/17:21 Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	5
Ärendet och dess beredning	5
Bakgrund	5
Utskottets överväganden	14
Mål och utgångspunkter	14
Infrastruktur och förutsättningar för ökad cykling	18
En sammanhängande cykelinfrastruktur över kommungränser	26
Trafiksäkerhet och trafikregler för cykling	31
Barn och cykling	45
Underlättande av kombinerade resor med cykel	47
Elcyklar	50
Reservationer	56
1. Mål och utgångspunkter, punkt 1 (C)	56
2. Mål och utgångspunkter, punkt 1 (L)	57
3. Infrastruktur och förutsättningar för ökad cykling, punkt 2 (M, C)	57
4. Infrastruktur och förutsättningar för ökad cykling, punkt 2 (V)	59
5. Infrastruktur och förutsättningar för ökad cykling, punkt 2 (L)	60
6. Infrastruktur och förutsättningar för ökad cykling, punkt 2 (KD)	61
7. En sammanhängande cykelinfrastruktur över kommungränser, punkt 3 (M, C, KD)	62
8. En sammanhängande cykelinfrastruktur över kommungränser, punkt 3 (L)	63
9. Trafiksäkerhet och trafikregler för cykling, punkt 4 (M, C, KD)	64
10. Trafiksäkerhet och trafikregler för cykling, punkt 4 (SD)	65
11. Trafiksäkerhet och trafikregler för cykling, punkt 4 (L)	66
12. Underlättande av kombinerade resor med cykel, punkt 6 (L)	68
13. Elcyklar, punkt 7 (M, C, L, KD)	68
Särskilt yttrande	70
En sammanhängande cykelinfrastruktur över kommungränser, punkt 3 (MP)	70
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	71
Motioner väckta med anledning av proposition 2016/17:21	71
Motioner från allmänna motionstiden 2016/17	71

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Mål och utgångspunkter

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:3373 av Nina Lundström (L) yrkandena 4 och 5 samt

2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) yrkande 15.

Reservation 1 (C)

Reservation 2 (L)

2. Infrastruktur och förutsättningar för ökad cykling

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:210 av Åsa Coenraads och Jessica Polfjärd (båda M),

2016/17:323 av Åsa Coenraads och Jessika Roswall (båda M)
yrkande 1,

2016/17:515 av Erik Andersson och Erik Ottoson (båda M),

2016/17:1297 av Jan Lindholm (MP),

2016/17:1318 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 1 och 2,

2016/17:2099 av Maria Stockhaus (M) i denna del,

2016/17:2657 av Lars-Axel Nordell m.fl. (KD) yrkande 1,

2016/17:2702 av Monica Green m.fl. (S),

2016/17:3119 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 8 och

2016/17:3373 av Nina Lundström (L) yrkandena 1, 2, 6 och 11.

Reservation 3 (M, C)

Reservation 4 (V)

Reservation 5 (L)

Reservation 6 (KD)

3. En sammanhängande cykelinfrastruktur över kommungränser

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:203 av Caroline Szyber (KD),

2016/17:1800 av Karin Svensson Smith (MP),

2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 25,

2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 42,

2016/17:3373 av Nina Lundström (L) yrkande 9 och

2016/17:3510 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 20.

Reservation 7 (M, C, KD)

Reservation 8 (L)

4. Trafiksäkerhet och trafikregler för cykling

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:1017 av Karin Enström (M),

2016/17:1318 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 4 och 5,

2016/17:1549 av Mikael Cederbratt (M),
 2016/17:2099 av Maria Stockhaus (M) i denna del,
 2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 38–40,
 2016/17:3060 av Rickard Nordin (C) yrkandena 3 och 4,
 2016/17:3373 av Nina Lundström (L) yrkandena 8 och 10,
 2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 34 och
 2016/17:3509 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 1.

Reservation 9 (M, C, KD)

Reservation 10 (SD)

Reservation 11 (L)

5. Barn och cykling

Riksdagen avslår motion

2016/17:1683 av Eva Lindh m.fl. (S).

6. Underlättande av kombinerade resor med cykel

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:1318 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 6,

2016/17:2099 av Maria Stockhaus (M) i denna del och

2016/17:3373 av Nina Lundström (L) yrkande 12.

Reservation 12 (L)

7. Elcyklar

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:2087 av Edward Riedl (M),

2016/17:2091 av Edward Riedl (M),

2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 41 och

2016/17:3373 av Nina Lundström (L) yrkande 15.

Reservation 13 (M, C, L, KD)

Stockholm den 11 maj 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), Lars Mejern Larsson (S), Tony Wiklander (SD), Anders Åkesson (C), Boriana Åberg (M), Jasenko Omanovic (S), Per Klarberg (SD), Nina Lundström (L), Emma Wallrup (V), Robert Halef (KD), Johan Andersson (S), Teres Lindberg (S) och Erik Ottoson (M).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet 40 motionsyrkanden från allmänna motions-tiden 2016/17 och 3 motionsyrkanden som väckts med anledning av proposition 2016/17:21 Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling.

Inför beredningen av bl.a. detta ärende bjöd utskottet in företrädare för Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) för att få information om aktuella frågor i trafiksäkerhetsarbetet vid utskottets sammanträde den 21 februari 2017.

I samband med beredningen av detta ärende bjöd utskottet även in företrädare för Cykelfrämjandet och Svensk cykling till utskottssammanträdet den 20 april 2017 för att få information om aktuella frågor inom cykelområdet. Utskottet bjöd även in infrastrukturminister Anna Johansson till utskottssammanträdet den 4 maj 2017 för att få information om den nationella cykelstrategin för ökad och säker cykling som presenterades den 28 april 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.

I början av 1960-talet blev bilen den huvudsakliga normen i trafiken. Detta innebar samtidigt att det blev farligt och mindre attraktivt att cykla i många trafikmiljöer, vilket har bidragit till att cyklingens andel av resandet har minskat.

Frågan om cykeln som transportmedel har behandlats i första hand på lokal nivå. För att stärka cykelns roll även på nationell och regional nivå fick 2006 tre myndigheter, dåvarande Vägverket, Banverket och Verket för näringslivsutveckling (Nutek), parallella regeringsuppdrag att analysera olika möjligheter att förbättra förutsättningarna för cykling. Redovisningen av uppdragen lades därefter till grund för de bedömningar som regeringen redovisade i propositionen Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt, som trafikutskottet behandlade 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 kollektivtrafiknoder 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 vägen: Förutsättningarna för när en cyklist ska använda vägen gjordes tydligare genom en ändring i 3 kap. 12 § trafikförordningen. En vägen 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 vägghållare fick möjlighet att behålla de tidigare obevakade cykelöverfarterna, men i stället definiera dem som cykelpassager. Cykelpassagerna kan anges med vägmarkering. För att förbättra trafiksäkerheten vid cykelpassager ska den cyklande sänka farten och visa hänsyn för fordon som närmar sig. Cykelöverfarterna ska anges med 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 cyklingens fördelar. Regeringen pekar också på att det fortsatta arbetet bör

inriktas på att ta fram en nulägesbild av befintliga turist- och rekreationsleder, öka kunskapen om vad som utmärker framgångsrika cykelleder samt ta fram förslag till hur området kan utvecklas.

Främja en mer funktionell och användarvänlig infrastruktur

I strategin pekar regeringen på att den ser ett behov av att utveckla cykelvägnätet och att detta handlar om såväl att förbättra befintlig infrastruktur som att skapa nya cykelförbindelser. För att cykeln ska vara ett attraktivt transportmedel är det enligt regeringen viktigt att cykelvägnätet hänger samman lokalt och regionalt, och att det 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 den 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 stopplik 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 skett 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 cyklister 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, gång och cykel. Vidare framhålls att åtgärder inom cykel 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 den 1 januari 2018:

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

- Gående på en gemensam gång- och cykelbana ska om möjligt använda vänster sida i färdriktningen.
- Ett förtydligande införs om att lokaliseringmärken för vägvisning även innefattar märken för vägvisning av gång- och cykeltrafik.

Remissinstanserna ska inkomma med svar till Näringsdepartementet senast den 31 augusti 2017.

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. cyklandets utveckling 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.

Naturskyddsföreningen är med 226 000 medlemmar Sveriges största natur- och miljöorganisation. Naturskyddsföreningen arbetar för en ambitiös klimatpolitik där åtgärder på transportområdet är centrala för att kunna minska utsläppen av växthusgaser.

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, Tjejevättern och Minivättern har loppen ca 40 000 anmälda. För att genomföra de årliga cykeltävlingarna samverkar ett sextiotal 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 rapporten för 2014 presenteras sammanställningar av olika mätningar och undersökningar som har gjorts hittills, och utifrån detta lyfter rapporten fram några faktorer och indikatorer för cyklingens utveckling i Sverige.

Utskottets överväganden

Mål och utgångspunkter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om samordningen av cykelfrågor. Utskottet hänvisar bl.a. till den nyligen presenterade cykelstrategin för ökad och säker cykling samt det arbete som sker i samverkansforumet Nationella cykelrådet.

Jämför reservation 1 (C) och 2 (L).

Bakgrund

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

Motionerna

Nina Lundström pekar i kommittémotion 2016/17:3373 (L) på att det saknas ett nationellt kunskaps- och erfarenhetscenter samt en aktör som kan bidra till utvecklingen av regelverk på nationell nivå. Motionären anför vidare att det finns ett ökande behov av att samordna strategier, sprida goda exempel och underlätta samverkan mellan olika huvudmän. Enligt motionären behövs kunskap om hur cykling ska prioriteras vid målkonflikter, riktlinjer för väg- arbeten, stöd vid nyanläggning och åtgärder för att underlätta kombinationsresor. Motionären efterfrågar mot denna bakgrund ett nationellt cykelkansli med en cykelsamordnare (yrkande 4). Motionären påminner vidare om det tillkännagivande till regeringen som riksdagen beslutade om våren 2015 och som innebär att regeringen ska återkomma till riksdagen med en nationell cykelstrategi. Motionären framhåller att regeringen bör hörsamma riksdagens tillkännagivande och efterfrågar därmed en nationell cykelstrategi (yrkande 5).

Anders Åkesson (C) framhåller i motion 2016/17:3507 att cykeln inte genererar utsläpp samtidigt som den tar mindre plats än bilen och är bra för folkhälsan. Trots att intresset för cykel som transportmedel har ökat sker knappt 10 procent av resorna med cykel. Motionären anser att cyklandet skulle kunna öka betydligt och att detta skulle vara bra såväl för miljön och hälsan

som för minskad trängsel i städerna. Den nationella cykelstrategin som är aviserad måste enligt motionären ta ett helhetsgrepp om cykelfrågorna och skapa förutsättningar för enklare regler, förbättrad cykelinfrastruktur och ökad trafiksäkerhet. Motionären konstaterar att en stor del av besluten som rör cykeltrafik sker lokalt eller regionalt och att den nationella nivån därför måste skapa förutsättningar för regionalt och kommunalt samarbete och kunskapsutbyte. Motionären anser att en viktig del i arbetet bör vara att stärka kompetensen och det stöd som Trafikverket kan ge genom att ett nationellt cykelkansli inrättas. I motionen påtalas därmed vikten av ett helhetsgrepp om cykelfrågor (yrkande 15).

Utskottets ställningstagande

En nationell cykelstrategi och ett nationellt mål för cykling

När det gäller frågan om en nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling kan utskottet inledningsvis konstatera att regeringen presenterade en sådan den 28 april 2017. Utskottet välkomnar den presenterade strategin och den inriktning som regeringen ger uttryck för i avsikt att den ska bidra till ett hållbart samhälle med hög livskvalitet i hela landet.

I frågan om ett nationellt mål för cykling vill utskottet peka på att riksdagen har beslutat om ett övergripande mål för transportpolitiken som innebär att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Riksdagen har därutöver beslutat om två jämbördiga mål: funktionsmålet om tillgänglighet och hänsynsmålet om säkerhet, miljö och hälsa (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU4, rskr. 2008/09:257 och prop. 2013/14:1, bet. 2013/14:TU1, rskr. 2013/14:131). Dessa båda mål har konkretiserats i form av preciseringar inom ett antal prioriterade områden. Utskottet kan konstatera att det transportpolitiska målet omfattar alla transportsätt och att cykling därmed också omfattas.

När det gäller möjligheterna att följa upp de transportpolitiska målen på ett adekvat sätt välkomnar utskottet den översyn som Trafikanalys har gjort på regeringens uppdrag av de transportpolitiska preciseringarna och de förslag till indikatorer som Trafikanalys lämnat för att följa upp de transportpolitiska målen. I den promemoria (pm 2017:1) som redovisades i mars 2017 med anledning av uppdraget lyfts 15 indikatorer för resultatuppföljning fram varav en är indikatorn fysiskt aktiva resor som kopplar till både funktionsmålet och hänsynsmålet. Indikatorn fysiskt aktiva resor föreslås utöver utvecklingen av resor med gång och cykel även följa stillasittande i transportsystemet. Funktionsmålet handlar bl.a. om att ge alla en grundläggande tillgänglighet, och i hänsynsmålet uttrycks att transportsystemet ska bidra till ökad hälsa. Ett sätt att följa upp transportsystemets bidrag till ökad hälsa och grundläggande tillgänglighet är enligt Trafikanalys att mäta de förutsättningar som transportsystemet ger för att välja fysiskt aktiva resor som gång och cykel. Det finns både nationella och internationella mål och strategier för ökad hälsa genom

fysisk aktivitet. De mått som presenteras i promemorian och föreslås kunna användas för att följa upp indikatorn fysiskt aktiva resor är bl.a. följande:

- andel barn respektive vuxna som får sitt dagliga behov av fysisk aktivitet tillgodosett genom aktiva transporter (gång/cykel)
- DALY (Disability Adjusted Life Years) för fysiskt aktiva transporter
- gång- och cykelvägars längd
- möjlighet att ta med cykel på tåg och buss.

Utskottet noterar här även att regeringen gett Trafikanalys i uppdrag att senast den 31 maj 2017 lämna förslag till nya transportpolitiska preciseringar om trafiksäkerhet och att förslaget ska inkludera etappmål för antalet omkomna och allvarligt skadade i vägtrafiken efter 2020 där förslaget särskilt ska beakta oskyddade vägtrafikanter.

När det gäller nationella mål för cykling vill utskottet vidare påminna om att infrastrukturministern besvarade en skriftlig fråga (2015/16:1577) om detta den 16 september 2016. I svaret pekade infrastrukturministern bl.a. på att regeringen arbetar för en både ökad och säker cykling, och ett led i arbetet är att, i dialog med berörda aktörer, ta fram en nationell cykelstrategi. I den nationella cykelstrategi som regeringen presenterade den 28 april 2017 sammanfattas inledningsvis ett antal politiska mål som har betydelse för en ökad och säker cykling. Regeringen pekar här på Agenda 2030 och de globala mål för hållbar utveckling som antogs i FN:s generalförsamling i september 2015. Regeringen pekar vidare på att det även nationellt finns tydliga målsättningar med bäring på att främja en mer hållbar samhällsutveckling och ökad cykling. Regeringen pekar här på det svenska miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö och dess precisering om miljöanpassade, energieffektiva och tillgängliga kollektivtrafiksystem och att det finns attraktiva, säkra och effektiva gång- och cykelvägar. Regeringen pekar vidare på det övergripande transportpolitiska målet om att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet, funktionsmålet om tillgänglighet och hänsynsmålet för säkerhet, miljö och hälsa samt konkretiseringen av dessa mål i ett antal preciseringar som har bäring på cykling. Regeringen pekar också på det övergripande målet för folkhälsan i Sverige som är att skapa samhälleliga förutsättningar för en god hälsa på lika villkor för hela befolkningen där en ökad och säker cykling har särskild betydelse för målområdena Fysisk aktivitet, Miljöer och produkter samt Barns och ungas uppväxtvillkor.

Utskottet noterar även att det finns exempel på att det tagits fram mål för en ökad cykling på regional nivå. Som exempel kan nämnas att det i den regionala cykelplanen för Stockholms län anges ett mål om att cykeltrafiken i länet ska utgöra 20 procent 2030.

Utskottet pekade våren 2016 på att det vore välkommet om det i den nationella cykelstrategin också presenterades ett nationellt mål för cyklandet i Sverige (bet. 2015/16:TU7). Utskottet kan liksom tidigare understryka vikten av mål och uppföljning för en ökad och säker cykling. I den nyligen

presenterade nationella cykelstrategin finns en beskrivning av den nuvarande målbilden inom cykelområdet. Utskottet anser att en ytterligare precisering av målen för ökad cykling 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.

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 cyklandet 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.

Sammanfattande ställningstagande

Utskottet konstaterar sammanfattningsvis att regeringen nu har presenterat en nationell cykelstrategi och att den där bl.a. framhåller vikten av att följa upp såväl utvecklingen inom cyklandet som det arbete som genomförs för ökad och säker cykling. Utskottet konstaterar även att Nationella cykelrådet är ett samverkansforum som består av en bred grupp företrädare från myndigheter och organisationer som arbetar för bl.a. ökad och säker cykling. 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 2016/17:3373 (L) yrkandena 4 och 5 och 2016/17:3507 (C) yrkande 15.

Infrastruktur och förutsättningar för ökad cykling

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om olika åtgärder i infrastrukturen. Utskottet hänvisar bl.a. till den nationella transportplan för 2018–2029 som regeringen väntas besluta om under våren 2018.

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

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 väghållare. Trafikverket ansvarar för utvecklingen av det statliga nationella vägnätet, som består av ca 800 mil väg, medan de regionala planupprättarna ansvarar för planeringen av cykelvägar längs det övriga statliga vägnätet, vilket består av ca 9 000 mil väg. Trafikverket ansvarar för drift och underhåll och för att åtgärder som är beslutade i den nationella planen och länsplanerna blir genomförda. Kommunerna ansvarar för åtgärder längs kommunala vägar och gator.

Motionerna

Åsa Coenraads och Jessica Polfjärd (båda M) pekar i motion 2016/17:210 på att cykeln är ett miljövänligt resealternativ som i ett bredare perspektiv stärker folkhälsan samtidigt som utsläppen av klimatgaser reduceras till noll. Motionärerna menar att det behövs fortsatta satsningar på såväl bilburen trafik som cykling för att Mälardalen ska kunna utvecklas. Motionärerna anser att frågan nu liksom tidigare är högaktuell då Trafikverket ännu inte byggt om E18 på sträckan Västerås–Köping. Mot denna bakgrund anser motionärerna att Trafikverket vid planeringen av sträckningen bör beakta en cykelbana. För Trafikverkets planering vore det enligt motionärerna ekonomiskt fördelaktigt om detta ingick från början som ett led i att uppnå miljömålen.

Åsa Coenraads och Jessica Roswall (båda M) konstaterar vidare i motion 2016/17:323 att Trafikverket har byggt om E18 mellan Västerås och Enköping till motorväg, en sträcka på ungefär 30 km. Motionärerna anser att utbyggnaden av E18 till riktig motorväg mellan Västerås och Enköping har varit positiv för hela arbetsmarknadsregionen i Mälardalen då pendlingen underlättats ytterligare. Motionärerna pekar samtidigt på att det saknas en cykelbana längs med samma sträckning. Motionärerna efterfrågar därför att Trafikverket i sin planering ser över möjligheten att prioritera en utbyggnad av E18 med cykelbana mellan Västerås och Enköping (yrkande 1).

Erik Andersson och Erik Ottoson (båda M) framhåller i motion 2016/17:515 att cykling blir allt viktigare som alternativ till kollektivtrafiken och bilen. Motionärerna pekar på att Stockholm växer och att det behövs nya cykelstrador, dvs. snabbcykelvägar, som gör det enklare att ta sig t.ex. från Täby till Huddinge och in till Stockholms city med framkomlighet i alla väderlekar. Arbetspendlande cyklister cyklar snabbare, och de bör enligt motionärerna därför skiljas från vanlig vardagscykling som ofta rör sig om kortare sträckor med fler stopp och i lägre tempo. Enligt motionärerna har en målmedveten satsning på cykelpendling stor potential att avlasta motorvägarna, vilket förbättrar möjligheten att uppnå länsstyrelsens tuffa miljömål

till 2020. Mot denna bakgrund efterfrågar motionärerna att det byggs cykelstrador, snabbcykelvägar, för att underlätta arbetspendling.

Jan Lindholm (MP) framför i motion 2016/17:1297 att det blir allt vanligare att cykla på en väg anpassad för bilar eller att cykla på vägar utanför städer eller på den svenska landsbygden. Enligt motionären är hälsotrenden förmodligen den starkaste orsaken till att allt fler väljer att ta sig fram med cykel till vardags och på fritiden. Motionären menar att det utöver olycksriskerna knappast finns några tunga argument för att samhället inte borde prioritera cykel som färdmedel. Dessvärre finns det ofta ingen eller väldigt liten plats för någonting annat än bilen utmed lands- och riksvägarna. För att stödja en fortsatt utveckling mot ett ökat användande av cykel anser motionären att det är angeläget att regeringen tar ett nationellt ansvar för frågan om att använda cykeln vid transport utanför tätorterna. I motionen efterfrågas ett tydligare uppdrag till Trafikverket att utveckla möjligheterna att cykla trafiksäkert utanför tätorter på det statliga vägnätet.

Stina Bergström m.fl. (MP) pekar i motion 2016/17:1318 på vikten av att de resursförstärkningar som har gjorts för klimatsäkra transporter även används till cykelinfrastruktur, till både statliga cykelbanor och medfinansiering till kommunala cykelbanor. Motionärerna framhåller därmed vikten av mer pengar till cykelinfrastruktur (yrkande 1). Motionärerna framhåller vidare i samma motion att möjligheten att cykla vid två-plus-ett-väg inte bör byggas bort. Motionärerna pekar på att när man bygger om landsbygdens vägar till två-plus-ett-vägar med mittseparering, försvinner ofta vägrenen som tidigare har kunnat användas av cyklisterna samt att det vid ungefär en tredjedel av dessa vägar nu helt saknas möjlighet att gå eller cykla längs vägen. Enligt motionärerna måste möjligheten att cykla säkerställas både vid de vägar som redan är ombyggda och vid de som kommer att byggas. Motionärerna anser därför 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).

Maria Stockhaus (M) framför i motion 2016/17:2099 i denna del att cyklingen behöver prioriteras både utifrån ett ekonomiskt perspektiv och genom att öka framkomlighet och prioritera cyklingen när beslut fattas om hur olika ytor i samhället ska användas. Motionären yrkar därför att regeringen ska se över möjligheten att lägga fram förslag som redan nu möjliggör för cyklisterna att enklare ta sig fram. Motionären anser att det bör ställas krav på att kommunernas översiktsplaner ska innehålla en redovisning av kommunernas långsiktiga strategi när det gäller cykling. Motionären anser även att beslutsunderlagen behöver förbättras när det gäller utvecklingen av cykelinfrastruktur.

Lars-Axel Nordell m.fl. (KD) framhåller i kommittémotion 2016/17:2657 att cykling har stor utvecklingspotential med goda miljö- och klimateffekter såväl som hälsoeffekter. Cykeln måste enligt motionärerna på ett tydligare sätt ses som ett eget transportmedel och prioriteras högre i stadsplanering och infrastrukturinvesteringar. Enligt motionärerna har det visat sig att när så sker

ökar också cyklingen markant. I motionen framhålls att cykelanvändningen bör öka (yrkande 1).

Monica Green m.fl. (S) pekar i motion 2016/17:2702 på att regeringen i den nationella planen för transportsystemet 2014–2025 har inrymt en satsning på E20 genom Västra Götaland med fem nya etapper utöver redan tidigare beslutade utbyggnader. Vid utbyggnaderna är det enligt motionärerna lämpligt att också undersöka möjligheten att anlägga cykelväg utmed de delar som nu byggs ut, för att i en förlängning komplettera med möjlighet till cykelväg utmed hela sträckningen mellan Göteborg och Stockholm. I motionen efterfrågas därför att förutsättningarna för att bygga cykelväg utmed E20 i samband med dess utbyggnad studeras i infrastrukturplaneringen.

Anders Åkesson m.fl. (C) pekar i kommittémotion 2016/17:3119 på att cykeln inte genererar utsläpp och att cykling är bra för folkhälsan. Motionärerna anser att cykling ska ha en given plats som ett eget transportsätt i infrastrukturplaneringen och att cyklisterna och gångtrafikanterna ska ges en säkrare plats genom t.ex. cykelfartsgator, säkra korsningar och att parkeringsplatser längs gator omvandlas till cykelfält. Enligt motionärerna skulle cyklandet kunna öka betydligt med bra cykelleder, bättre vinterunderhåll på cykelvägarna och bättre bytespunkter mellan cykel och kollektiva färdmedel. I motionen efterfrågas därför en utredning av förutsättningarna för att via regelförändringar förbättra framkomligheten med cykel (yrkande 8).

Nina Lundström (L) framför i kommittémotion 2016/17:3373 att cyklisterna minskar annan trafikträngsel i städer och påverkar luftkvaliteten positivt. Motionären pekar på att det i dag saknas infrastruktur för att ta till vara den potential som finns i att fler cyklar. Enligt motionären bör därför investeringar som bidrar till ett ökat cykelpendlande prioriteras lika mycket som vägburen fordonstrafik. I stadsnära områden kan cykelmotorvägar anläggas längs bl.a. pendeltågslinjerna. Motionären framhåller därmed cykling som klimatåtgärd (yrkande 1). Motionären anser vidare att det behövs sammanhängande cykelinfrastruktur och att det ska vara möjligt för kommunerna att anordna cykelväg längs det statliga vägnätet. Enligt motionären bör Trafikverket och kommunerna utveckla nya former för samverkan så att inte frågan om vem som är huvudman försvårar planeringen av ny infrastruktur. Enligt motionären saknas i dag infrastruktur för att ta till vara den potential som finns i att fler cyklar, och det är därför viktigt att fortsätta utveckla infrastrukturen. Motionären framhåller därmed behovet av infrastruktur (yrkande 2). Motionären framhåller vidare att det behövs en ökad tydlighet i de olika huvudmännens ansvar och att de måste samverka vad gäller både anläggning och drift och underhåll av cykelinfrastruktur. Motionären pekar på att separerade cykelbanor är en hörnsten i framgångsrika länders cykelplanering och att det där har medfört att cykelns andel av persontrafiken har ökat. En separerad infrastruktur mellan cyklisterna och gångarna skulle enligt motionären minska konfliktytorna mellan de oskyddade trafikanterna. Mot denna bakgrund framhåller motionären att cykeln bör lyftas som eget transportmedel i utformningen av

infrastrukturen (yrkande 6). I motionen påtalas även behovet av en ändrad definition av cykelinfrastruktur (yrkande 11).

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om att transportsektorn står inför stora utmaningar när det gäller bl.a. trängseln i städerna och att drastiskt minska sin påverkan på miljö och klimat. Cykling är ett transportsätt som har många fördelar genom att det bl.a. minskar trängseln i tätbebyggda områden och har positiva effekter på folkhälsan. Utskottet vill därför framhålla att det är angeläget att stärka cykelns roll som transportmedel och att utformningen och den fortsatta utbygganden av cykelinfrastrukturen medverkar till att göra det attraktivt att cykla.

Utskottet vill liksom tidigare framhålla att gång- och cykelvägar i största möjliga utsträckning bör separeras då många sannolikt skulle uppleva en förbättring om cykeltrafiken samlades i en separat infrastruktur, vilket skulle kunna minska konfliktytorna mellan de två olika kategorierna av oskyddade trafikanter. Utskottet finner dock samtidigt i likhet med tidigare att det inte alltid är praktiskt möjligt att separera gång- och cykelvägar, i synnerhet utanför tätorter. Utskottet förutsätter dock att de behöriga myndigheterna arbetar för att främja cykling, genom exempelvis separerade gång- och cykelvägar, när det är lämpligt.

Utskottet har i samband med tidigare beredning av cykelfrågor uttalat att cykling bör behandlas som ett eget transportsätt och att detta bl.a. gäller vid utformningen av infrastruktur (bet. 2014/15:TU5). Mot bakgrund av den stora betydelse som utskottet tillmäter en ökad och säker cykling välkomnar utskottet den nationella cykelstrategi som regeringen presenterade den 28 april 2017 och att den arbetats fram genom en bred och nära dialog med kommuner, intresseorganisationer, myndigheter och andra berörda aktörer. Utskottet anser att den nationella cykelstrategin kommer att kunna fungera som en mycket värdefull plattform för det fortsatta gemensamma arbetet med att lyfta fram cyklingen som ett eget transportsätt.

Satsningar på cykelinfrastruktur

När det gäller frågan om satsningar på cykelinfrastruktur vill utskottet inledningsvis påminna om att det i budgetpropositionen för 2016 gjordes en tvåårig satsning på cykelfrämjande åtgärder. Denna satsning har under 2016 bl.a. använts till nya och kompletterande cykelvägar och cykelfrämjande åtgärder som t.ex. planskilda korsningar för gång- och cykeltrafik i anslutning till resecentrum.

I budgetpropositionen för 2017 redovisar regeringen att investeringar i infrastruktur för gång- och cykelvägar visar på variationer; investeringsvolymen för om- och nybyggnationer har t.ex. ökat mellan 2014 och 2015, medan utfallet i byggda kilometer har minskat. Regeringen anger vidare att den satsar på levande och hållbara städer och förstärker stadsmiljöavtalen med

statlig medfinansiering och att satsningen utvidgas till att även gälla investeringar i cykelinfrastruktur eftersom ökad cykling bidrar till attraktiva stadsmiljöer med ren luft och till en bättre hälsa. Regeringen har därefter för 2017 gjort en utökning av satsningen på att främja hållbara stadsmiljöer och cykelinfrastruktur med 250 miljoner kronor 2017 och 500 miljoner kronor 2018 (prop. 2016/17:1).

I samband med att utskottet under hösten 2016 behandlade regeringens proposition Infrastruktur för framtiden (prop. 2016/17:21) och vissa motioner om cykelinfrastruktur uttalade utskottet bl.a. att det välkomnar att stadsmiljöavtalen från och med 2017 även ska omfatta insatser för ökat cyklande (bet. 2016/17:TU4). Utskottet påminde även om att det vid flera tillfällen, senast i bet. 2015/16:TU7, framhållit att förbättrad infrastruktur för cykling är den enskilt viktigaste åtgärden för att nå målet om en ökad andel cykelresor.

I budgetpropositionen för 2017 och propositionen Infrastruktur för framtiden pekar regeringen på att cyklister är en heterogen grupp kvinnor och män i olika åldrar och faser i livskedjet och att de har olika resvanor, behov och förutsättningar. Vidare anger regeringen att det är angeläget att samhällsplaneringen främjar en hållbar samhällsstruktur och ett hållbart transportsystem med goda möjligheter att använda cykeln som färdmedel och att det fortsatta arbetet för en ökad och säker cykling bör främja en mer funktionell och användarvänlig infrastruktur. Utskottet delar denna uppfattning. Det handlar enligt utskottet både om att förbättra den befintliga infrastrukturen och om att skapa nya cykelförbindelser med utgångspunkt i olika cyklistgruppers behov. Utskottet vill liksom regeringen framhålla att kommunerna har en avgörande roll som huvudmän med ansvar för den lokala infrastrukturen och arbetet för att främja cykling genom att utveckla cykelinfrastrukturen i tätorterna. Staten har samtidigt en viktig roll genom de bidrag som ges via stadsmiljöavtalen samt genom att regionerna kan tillföra medel via länsplanerna. Utskottet vill därmed framhålla vikten av att samtliga aktörer på olika nivåer samverkar och agerar för att gemensamt förbättra möjligheterna att välja gång och cykling.

Utifrån konstaterandet att cykling ingår som en viktig del i ett fungerande transportsystem tillhör det Trafikverkets uppgifter att skapa förutsättningar för ökad och säker cykling. Utskottet noterar att Trafikverket i enlighet med den nationella planen för 2014–2025 innan 2021 ska 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 och bygga ca 500 cykelparkeringar vid strategiska busshållplatser. Trafikverket ska vidare i samband med revidering av de långsiktiga åtgärdsplanerna föra dialog med länsplaneupprättare om cykelfrågorna samt säkra att cykelfrågorna hanteras på ett bra sätt när nya vägförbindelser utvecklas.

Arbetet med att ta fram en ny nationell transportplan för perioden 2018–2029 pågår. I samarbete med länsplaneupprättarna och andra berörda aktörer arbetar Trafikverket för närvarande med att upprätta ett förslag till den nationella planen för transportinfrastruktur utifrån infrastrukturpropositionen

och direktiv från regeringen. I slutet av mars 2017 gav regeringen ett direktiv till Trafikverket om att ta fram förslag till en nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet och till de regionalt utvecklingsansvariga aktörerna om att upprätta förslag till trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur. Utskottet välkomnar att det i direktivet anges att det är angeläget att planeringen i ökad utsträckning främjar en samhällsstruktur med goda möjligheter att resa kollektivt, till fots eller med cykel. När det gäller de trafikslagsövergripande länsplanerna för regional transportinfrastruktur noterar utskottet att det ställs krav på att länsplaneupprättarna bl.a. ska redovisa hur mycket medel som går till samfinansiering av nationellt planerade åtgärder, hur mycket medel som avsätts till statlig medfinansiering, hur medlen fördelas mellan trafikslagen samt hur mycket medel som länsplaneupprättarna planerar att lägga på cykelinfrastruktur.

Förslaget till en ny nationell transportplan för 2018–2029 ska lämnas till regeringen senast den 31 augusti 2017, och det kommer då att klargöras vilka detaljer planförslaget innehåller. Regeringen fastställer den nationella planen och beslut i frågan väntas under våren 2018.

Utskottet vill i sammanhanget även påminna om att det i samband med behandlingen av proposition 2016/17:45 Värdeåterföring vid satsningar på transportinfrastruktur och ett följd motionsförslag om medfinansiering för cykelåtgärder pekade på att statlig medfinansiering av kommunala åtgärder kan ske från länsplanerna när det gäller t.ex. kommunala gång- och cykelvägar. Utskottet pekade även på att byggande av cykelbanor inte enbart är en uppgift för staten eller annan och att kommunernas möjligheter att bygga och medfinansiera cykelbanor därför bara begränsas av den allmänna kompetensen i kommunallagen.

När det gäller insatser för att förbättra infrastrukturen för cykling vill utskottet avslutningsvis peka på att Sverigeförhandlingen (N 2014:04) den 17 juli 2014 fått ett tilläggsdirektiv om att den ska analysera vissa frågor för att främja cykling (dir. 2014:113). Inom ramen för den del av uppdraget som handlar om nya stambanor för höghastighetståg ska förhandlingspersonen analysera dels möjligheterna att utnyttja stambanornas servicevägar som cykelbanor, dels vilka åtgärder som kan vidtas för att öka tillgängligheten för cyklister i anslutning till de stationer som etableras längs de nya stambanorna. 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. Enligt uppgift från Sverigeförhandlingen har förhandlingsdelen i detta hittills slutförts med Helsingborg, Lund och Stockholm, och det ingår i dessa överenskommelser delar som innefattar vissa cykelåtgärder. Förhandlingarna med Göteborg och Malmö pågår. När det gäller utredningsdelen av uppdraget om hur cykelanslutningarna till de nya stationerna längs höghastighetsbanan kan

förbättras har Sverigeförhandlingen samlat in underlag från kommunerna, och för närvarande pågår det ett arbete med att bearbeta dessa underlag. När det gäller utredningsdelen av frågan om hur man ska kunna cykla längs höghastighetsbanan har Trafikverket på uppdrag av Sverigeförhandlingen tagit fram och redovisat ett underlag om detta. Trafikverket har även låtit genomföra en internationell studie som belyser hur cykling längs höghastighetsbanor fungerar i ett antal europeiska länder. Sverigeförhandlingen ska lämna sin slutrapport till regeringen i december 2017.

Två-plus-ett-vägar samt säkrare cykling i stadsmiljö

Utskottet vill tydligt framhålla att inför ombyggnad av väg ska alltid de oskyddade trafikanternas förutsättningar och behov beaktas, och detta ansvar ligger på alla infrastrukturförhållare, såväl Trafikverket som kommunerna.

Utskottet vill också påminna 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.

När det gäller planering och beslut om investeringar som innebär mittseparering och utbyggnader av två-plus-ett-vägar vill utskottet liksom tidigare understryka vikten av att alltid uppmärksamma frågan om att säkerställa att trafiksäkerheten och tillgängligheten för cyklister inte försämras.

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. Stråken ska erbjuda god tillgänglighet, säkerhet och framkomlighet.

I den nationella cykelstrategin för ökad och säker cykling pekar regeringen på att det görs allt fler satsningar på snabba cykelstråk, både i lokala och regionala sammanhang. Utskottet välkomnar att frågan om snabba cykelstråk uppmärksammas i strategin eftersom det är viktigt att på olika sätt kunna förbättra och ge förutsättningar för kortare restid och ökad trafiksäkerhet för dem som väljer att nyttja cykeln som transportmedel vid t.ex. arbetspendling.

Regelförändringar för att förbättra framkomligheten med cykel

När det gäller frågan om en översyn av förutsättningarna för att via regelförändringar förbättra framkomligheten för cyklister vill utskottet påminna om att en särskild utredare tillkallades hösten 2010 som fick i uppdrag att se över de regler som påverkar förutsättningarna för att cykla i syfte 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. 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.

Utskottet vill även peka på att det parallellt med regeringens arbete med en nationell cykelstrategi har skett en översyn av regler med betydelse för cykling. Den 28 april 2017 skickades departementspromemorian Cykelregler ut på remiss (N2017/03102/TIF). Remissinstanserna har uppmanats att inkomma med svar till Näringsdepartementet senast den 31 augusti 2017.

Sammanfattande ställningstagande

Mot bakgrund av vad som anförts ovan finner utskottet inga skäl att vidta särskilda initiativ med anledning av de motioner som behandlas här. Motionerna 2016/17:210 (M), 2016/17:323 (M) yrkande 1, 2016/17:515 (M), 2016/17:1297 (MP), 2016/17:1318 (MP) yrkandena 1 och 2, 2016/17:2099 (M) i denna del, 2016/17:2657 (KD) yrkande 1, 2016/17:2702 (S), 2016/17:3119 (C) yrkande 8 och 2016/17:3373 (L) yrkandena 1, 2, 6 och 11 avstyrks därför.

En sammanhängande cykelinfrastruktur över kommungränser

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om sammanhängande och kommunöverskridande cykelinfrastruktur. Utskottet anser att den nuvarande ansvarsfördelningen för transportinfrastruktur som gäller mellan nationell, regional och lokal nivå är ändamålsenlig. Utskottet välkomnar därför den inriktning som uttrycks i den nyligen presenterade nationella cykelstrategin om att den ska hjälpa berörda aktörer att ta sitt ansvar och fungera som en plattform för det fortsatta gemensamma arbetet för ökad och säker cykling.

Jämför reservation 7 (M, C, KD) och 8 (L) samt det särskilda yttrandet (MP).

Tidigare behandling

Riksdagen riktade våren 2015 ett tillkännagivande till regeringen om att ta fram en nationell cykelstrategi som beaktar vad utskottet anfört om bl.a. en sammanhängande cykelinfrastruktur (bet. 2014/15:TU5, rskr. 2014/15:123). I betänkandet framhöll utskottet uppfattningen att en viktig utgångspunkt vid planering är att skapa en sammanhängande och säker infrastruktur för cykling.

Motionerna

Caroline Szyber (KD) framhåller i motion 2016/17:203 att cykeln fyller en viktig samhällsfunktion och att ökad cykling är en lönsam affär för samhället. Den strategi för säkrare cykling som Trafikverket och berörda aktörer har tagit fram är enligt motionären viktig i arbetet för att öka trafiksäkerheten för cyklisterna. Motionären pekar även på att det förekommer olika projekt och initiativ för att öka cyklandet och att dessa är mycket välkomna. Motionären konstaterar att kommunerna bär ett stort ansvar för att vidta åtgärder som underlättar cykeltrafik och att det är viktigt att de samarbetar för att hitta gemensamma lösningar på cykelstråk och cykelvägar för att underlätta cyklandet. Trots detta saknar nästan 70 procent av Sveriges kommuner i dag en strategi för att öka andelen cykelresor, och bara 10 procent gör en årlig utvärdering av sin cykelpolitik oaktat att allt fler cyklar. Mot denna bakgrund påtalar motionären behovet av samordnade infrastruktursatsningar för cykling.

Karin Svensson Smith (MP) pekar i motion 2016/17:1800 på de stora hälso- och samhällsvinster som finns i att många cyklar. Enligt motionären är den enskilt viktigaste åtgärden för att få fler att cykla att tillhandahålla ett väl utbyggt cykelnät med hög kvalitet och gena sträckningar. Motionären konstaterar att det i dag trots cykelns påtagliga fördelar för hälsa, samhällsekonomi och miljö saknas viktiga juridiska instrument för att kommuner, regioner och staten ska kunna garantera en väl utbyggd cykelinfrastruktur. Utanför tätorter, där mark normalt sett inte är detaljplanlagd, är det i dag inte möjligt att exproprieras mark för ändamålet att anlägga fristående cykelvägar, vilket däremot är möjligt för bilvägar. Enligt motionären finns det framför allt två olika legala alternativ för att säkra marktillgången för anläggning och utveckling av nationella och regionala cykelleder som antingen innefattar en ändring av väglagen eller en ändring av anläggningslagen. Motionären föreslår därför att regeringen ska återkomma med ett förslag till lagändring som får följden att expropriationsmöjligheten för att anlägga och utveckla nationella och regionala cykelleder förbättras.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) pekar i kommittémotion 2016/17:2530 på att riksdagen har riktat ett tillkännagivande till regeringen om att ta fram en nationell cykelstrategi. Motionärerna anser att trafikseparering är eftersträvsvärt av trafiksäkerhetsskäl och att arbetet med regelförändringar som underlättar för cykling i våra städer bör prioriteras. För att cykeln ska vara ett attraktivt alternativ till andra transportmedel är det enligt motionärerna viktigt att förutsättningar skapas för människor att kunna använda cykeln oavsett årstid och att det upprätthålls en god framkomlighet på cykelbanorna oavsett väderlek. Motionärerna anser att cykelpendling behöver underlättas genom planerande av snabbcykelvägar i tätort och att det är viktigt med dialog och samarbete över kommungränser för att nå en sammanhängande infrastruktur. I motionen påtalas vikten av en sammanhängande och säker cykelinfrastruktur som bl.a. underlättar för arbetspendling (yrkande 25).

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) pekar i kommittémotion 2016/17:2531 på att Sverige behöver bli bättre på att säkerställa att cykeln som transportmedel inkluderas vid planering och utbyggnad av infrastruktur. Enligt motionärerna är en stor del av dagens infrastruktur anpassad för bilar och inte cyklar. Motionärerna anser att en viktig punkt är att kommunerna ytterligare ökar sina ansträngningar för öka samordningen sinsemellan så att den totala samhällsnyttan av en utbyggd cykelinfrastruktur blir så stor som möjligt. I motionen föreslås därför att cykeln som transportmedel bör inkluderas vid utbyggnad av infrastruktur (yrkande 42).

Nina Lundström (L) pekar i kommittémotion 2016/17:3373 på att det i dag saknas infrastruktur för att ta till vara den potential som finns i att fler cyklar och att det därför behövs satsningar som bidrar till att cykelpendlandet prioriteras lika mycket som vägburen fordonstrafik. Motionären anser att cykling behöver bli smidigt, snabbt och tryggt. För att underlätta pendling framhåller motionären behovet av regionala cykelstråk (yrkande 9).

Robert Halef m.fl. (KD) framför i kommittémotion 2016/17:3510 att det är positivt att allt fler ser cykeln som ett användbart transportmedel eftersom cykling medför goda effekter för såväl folkhälsan som miljön och leder till minskad trängsel i städerna. Motionärerna konstaterar samtidigt att när andra kategorier av trafikanter drabbas av färre dödsfall och allvarliga olyckor än tidigare är utvecklingen dessvärre inte lika gynnsam för cyklister. Motionärerna anser att strategin för säkrare cykling är viktig i arbetet för att öka trafiksäkerheten för cyklisterna och att detta arbete behöver förstärkas ytterligare för att nå nollvisionen. Kommunerna bör enligt motionärerna vidta åtgärder för att underlätta cykeltrafik så att cykelpendling som sker genom flera kommuner får en framkomlighet som är god längs hela sträckan. Motionärerna anser att Trafikverket i ökad utsträckning måste bistå kommunerna med expertis och standarder samt underlätta kommungemensamma lösningar på cykelstråk och cykelvägar. Vidare behöver också Trafikverkets arbete med snabbcykelstråk intensifieras och påskyndas. Mot denna bakgrund framhåller motionärerna cykelns roll i Sverige (yrkande 20).

Utskottets ställningstagande

En sammanhållen infrastruktur

Utskottet vill inledningsvis peka på att ansvaret för cykelvägar är delat mellan stat, kommun och enskilda fastighetsägare. Cyklingsutredningen konstaterar i betänkandet Ökad och säkrare cykling – en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv (SOU 2012:70) att gränserna för ansvaret inte alltid är helt klara. I Cyklingsutredningen föreslås dock inte några ändringar i dagens planeringssystem eller i de gällande finansieringsprinciperna.

När det gäller möjligheterna för regeringen att främja en sammanhållen infrastruktur för cykling kan utskottet konstatera att en avgörande del i detta är planeringssystemet för transportinfrastrukturen som innefattar inriktningsplanering, långsiktig åtgärdsplanering samt planering av genomförande av

åtgärder på kort och medellång sikt. Till de styrningsverktyg som står till statens förfogande för att främja utvecklingen på regional och lokal nivå för en sammanhållen infrastruktur hör framför allt anslag, regler, myndighetsstyrning samt forskning och utveckling.

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 egenskap av 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. Utifrån länsplanerna kan statlig medfinansiering av kommunala åtgärder ske, t.ex. trafiksäkerhets- och miljöåtgärder samt kommunala gång- och cykelvägar.

Utskottet anser att det är viktigt att ta till vara den potential som finns i att få fler att cykla på ett smidigt, snabbt och tryggt sätt. Utskottet vill därför framhålla vikten av att infrastrukturen för cykel utformas så att en god framkomlighet upprätthålls och att cykelpendling underlättas på olika sätt genom en säker och sammanhängande cykelinfrastruktur. Utskottet anser att regionala cykelstråk utgör ett viktigt medel för att underlätta bl.a. arbetspendling.

Utskottet vill i sammanhanget peka på den kunskapsöversyn inom cykelområdet som Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) presenterade i oktober 2015 där man pekar på en stark utveckling av cykelområdet med bl.a. nya typer av infrastruktur. I rapporten från SKL framkommer vidare att andelen cykeltrafik ska öka enligt både nationella och i många fall regionala och kommunala mål och att planerings- och utformningsråden behöver anpassas till den nya situationen. I rapporten påtalas även behovet av samverkan mellan kommunala, regionala och nationella aktörer och att några kommuner efterfrågar ett tydligare samband mellan de nationella målen och vad som kan göras på kommunal nivå. Vidare konstateras att en tydligare roll för de regionala aktörerna skulle kunna ge en mer sammanhängande cykelinfrastruktur i hela landet.

I likhet med vad infrastrukturminister Anna Johansson gav uttryck för vid trafikutskottets sammanträde den 4 maj 2017 anser utskottet att den nuvarande ansvarsfördelningen för transportinfrastruktur som gäller mellan nationell, regional och lokal nivå är ändamålsenlig. Utskottet välkomnar därför den inriktning som uttrycks i den nyligen presenterade nationella cykelstrategin om att den ska hjälpa berörda aktörer att ta sitt ansvar och fungera som en plattform för det fortsatta gemensamma arbetet för en ökad och säker cykling. Utskottet vill framhålla att en god samverkan mellan olika nivåer kan ge förutsättningar för att främja utvecklingen av en sammanhängande infrastruktur. I cykelstrategin framhålls bl.a. att det mellankommunala perspektivet är viktigt och att det krävs fördjupade dialoger. Utskottet delar denna uppfattning. Utskottet vill i likhet med infrastrukturministern även framhålla betydelsen av att goda exempel sprids då detta kan fungera som en motor när

det gäller att fortsätta utvecklingen av en sammanhängande och användarvänlig cykelinfrastruktur.

Expropriationsmöjligheter 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 noterar i sammanhanget 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 motioner som behandlas här. Motionerna 2016/17:203 (KD), 2016/17:1800 (MP), 2016/17:2530 (M, C, L, KD) yrkande 25, 2016/17:2531 (M) yrkande 42, 2016/17:3373 (L) yrkandena 9 och 2016/17:3510 (KD) yrkande 20 avstyrks därför.

Trafiksäkerhet och trafikregler för cykling

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om ändrade cykelregler och forskning om cykling. Utskottet hänvisar bl.a. till den nationella cykelstrategi för ökad och säker cykling som regeringen nyligen presenterat och den departementspromemoria med förslag till ändrade regler för cykling som har sänts ut på remiss.

Jämför reservation 9 (M, C, KD), 10 (SD) och 11 (L).

Bakgrund

Olycksutvecklingen 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 personbilar 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 personbilar. 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 skullskada 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

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 gågata och i gångfartsområde (8 kap.)
- Lokala trafikföreskrifter m.m. (10 kap.)

- Ansvarsbestämmelser (14 kap.).

Enligt kapitlet om lokala trafikföreskrifter m.m. (10 kap.) får särskilda trafikregler, med vissa angivna undantag, utfärdas genom lokala trafikföreskrifter för en viss väg eller vägsträcka eller för samtliga vägar inom ett område. I bestämmelsen räknas 22 fall upp när lokala trafikföreskrifter får gälla. Det kan t.ex. röra fall som när en viss väg ska vara gågata 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.

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 ingår även att analysera alternativ till en generell sänkning av bashastigheten, i syfte att ge möjlighet till sänkta hastigheter i tätort. Konsekvenserna av sänkt bashastighet i tätort, och alternativ till detta, ska utvärderas i relation till de transportpolitiska målen som helhet. I uppdraget uppmärksammas bl.a. att det i miljöer där bilar och oskyddade trafikanter måste dela utrymme är viktigt att bilarnas hastighet så långt möjligt anpassas så att eventuella kollisioner inte leder till dödsfall eller allvarliga skador. Vidare framhålls att bilarnas hastighet och utformningen av trafikmiljön är viktigt för att cyklister ska känna trygghet i trafiken. Lägre bilhastigheter kan även ge positiva effekter på luftkvalitet och minskat buller. Vid en sänkt hastighet i tätbebyggt område kan man samtidigt anta att det blir restidsförluster för den motordrivna trafiken. Uppdraget ska redovisas senast den 20 oktober 2017.

Motionerna

Karin Enström (M) framhåller i motion 2016/17:1017 att det finns kraftiga hälsofrämjande incitament att arbeta för en ökad cykelpendling samtidigt som olyckstalen visar att det inte är riskfritt att cykelpendla till arbetet. Motionären påminner om att trafikutskottet tidigare har understrukt vikten av att det vidtas kraftfulla åtgärder för att på olika sätt motverka olyckor för cyklister i trafiken och att utskottet fått information från Trafikverket om att en intern diskussion inletts om behovet av ändringar i Trafikverkets interna riktlinjer för vägarbeten. Mot bakgrund av de hälsoekonomiska vinsterna och behovet av ökad säkerhet för cyklister framhåller motionären behovet av ett tydligt cyklistperspektiv på vägarbeten i den nationella cykelstrategin.

Stina Bergström m.fl. (MP) anför i motion 2016/17:1318 att ett exempel på att infrastrukturplaneringen skett med bilen som utgångspunkt är enkelriktade gator som tvingar cyklister att ta omvägar, trots att vägbredden oftast gör det möjligt att låta bilar möta cyklister. Att låta cyklister köra mot enkelriktat skulle enligt motionärerna öka framkomligheten på många håll utan att bidra till större risker, och detta är sedan länge tillåtet i flera andra europeiska länder. Motionärerna anser mot denna bakgrund att regeringen bör återkomma till riksdagen med ett förslag om att möjliggöra cykeltrafik i motsatt riktning på enkelriktade gator (yrkande 4). Motionärerna pekar vidare i samma motion på att det råder olika uppfattningar om huruvida den s.k. zebalagen omfattar även cyklister och att detta innebär problem. Enligt motionärerna råder olika väjningskulturer i olika städer samtidigt som den nya bestämmelsen om olika väjningsregler vid s.k. cykelpassager, där det är cyklisterna som har väjningsplikt, och cykelöverfarter, där det är bilar och andra fordon som har väjningsplikt, har ökat otydligheten. Motionärerna anser mot denna bakgrund att regeringen bör återkomma till riksdagen med ett förslag om att bilister måste lämna företräde för cyklister vid övergångsställen där det finns cykelbana (yrkande 5).

Mikael Cederbratt (M) pekar i motion 2016/17:1549 på att det sällan finns cykelvägar på den svenska landsbygden och att många landsvägar dessutom är smala och saknar en väl tilltagen vägren. För att utöka säkerheten för cyklister på landsvägar eller andra platser där det saknas ändamålsenliga cykelvägar och högsta tillåtna hastighet är 70 kilometer i timmen eller högre bör enligt motionären möjligheten att tillåta cykling på vänster sida av vägen ses över. Effekterna för trafiken i stort av att tillåta cyklister att göra säkrare val i trafiken måste enligt motionären naturligtvis noggrant beaktas före ett genomförande. Motionären framhåller mot denna bakgrund möjligheten till säkrare val för cyklister.

Maria Stockhaus (M) framhåller i motion 2016/17:2099 i denna del att framkomligheten behöver prioriteras om fler ska cykla och yrkar att möjligheten ses över att lägga fram förslag som redan nu möjliggör för cyklisterna att enklare ta sig fram. Motionären anser därför att cyklister bör ges samma rätt att använda körbanan som förare av andra transportmedel oavsett

om det finns en parallell cykelbana eller inte och att det bör vara tillåtet med cykling mot enkelriktat och att göra en högersväng vid rött ljus.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) framhåller i kommittémotion 2016/17:2531 att cykeln som transportmedel har en rad fördelar och att det är viktigt att fortsätta arbetet med att få fler att välja cykeln. Enligt motionärerna finns det flera förbättringar att göra för cyklister, bl.a. i stadsmiljö, för att stärka cykelns roll som transportmedel. Mot denna bakgrund efterfrågar motionärerna att möjligheterna att förenkla och göra det säkrare att cykla i stadsmiljö ses över inom ramen för kommande cykelstrategi (yrkande 38). Motionärerna framhåller vidare i samma motion att det är oroande att cykelolyckorna ökar. För att öka både användande och säkerhet och för att nå nollvisionen bör det enligt motionärerna prioriteras mer forskning och statistik vad gäller cykling (yrkande 39). I samma motion framför motionärerna vidare att för att förbättra framkomligheten för cyklister och göra det mer attraktivt att cykla bör cyklister tillåtas att göra en högersväng även vid rött ljus. Detta skulle innebära att cyklister som ska svänga höger kan cykla mot rött i körbanan eller i cykelfältet till vänster om signalen och svänga om högerfilen. Enligt motionärerna är detta en åtgärd som även kan bidra till att minska risken för att cyklister hamnar i ”döda vinkeln” till höger om fordonet. Motionärerna anser därmed att det som utgångspunkt ska vara tillåtet att göra en högersväng vid rött ljus för cyklar (yrkande 40).

Rickard Nordin (C) pekar i motion 2016/17:3060 på att många kommuner som arbetar aktivt med trafiksäkerhet väljer att markera hela eller delar av cykelbanan med färg, t.ex. vid trafik Korsningar, och att detta görs för att uppmärksamma bilar och andra trafikanter på att det är en cykelbana. Motionären konstaterar dock att det saknas en standardisering av färgval och att färger som röd, blå eller grön används. Motionären anser att en nationell standardisering av färgval ökar tydligheten och trafiksäkerheten och efterfrågar mot denna bakgrund att färgsättningen av cykelbanor standardiseras (yrkande 3). Motionären framhåller vidare i samma motion att reglerna om vem som har väjningsplikt många gånger är snåriga och att det därför finns mycket att göra, inte minst när det gäller skillnaden mellan cykelpassager och cykelöverfarer. Motionären anser att lagstiftningen t.ex. skulle kunna förenklas genom att bilister ska ha väjningsplikt mot korsande cykelbana både in i och ut ur en rondell. Motionären anser att detta är en förändring och förenkling som ligger i linje med både trafiksäkerhetsintresset och samhällets mål om att öka cyklismen. Motionären efterfrågar därför att reglerna för väjningsplikt mellan cyklister och biltrafik ses över (yrkande 4).

Nina Lundström (L) pekar i kommittémotion 2016/17:3373 på att trafikreglerna inte är anpassade för cyklister och att otydligheten när det gäller cyklisternas roll i trafiken medför olika typer av konflikter. Det gäller t.ex. vid gatukorsningar, när cykelstråk utformas i gatuutrymme och vid busshållplatser. Motionären anser att trafikförordningen behöver ses över och att trafiklagstiftningen bör utformas så att cykelperspektivet blir tydligare. Vidare framförs att skyldigheten att använda vägren bör förändras så att cyklisten har

möjlighet att ta körbanan i anspråk även om vägren finns. Motionären anser att cyklisternas säkerhet och framkomlighet bör sättas i främsta rummet i blandad trafik. Mot denna bakgrund efterfrågar motionären en generell översyn av trafikregler och tillkännager detta för regeringen (yrkande 8). Motionären framför vidare i samma motion att det behövs en översyn av trafikförordningen när det gäller väjningsregler samt regler om sänkt hastighet och korsande av väg endast om det kan ske utan fara (yrkande 10).

Robert Halef m.fl. (KD) pekar i kommittémotion 2016/17:3391 på att cykeln fyller en viktig samhällsfunktion som medför många goda effekter. Motionärerna konstaterar samtidigt att det är uppenbart att trafikmiljön inte i tillräckligt hög grad är anpassad för cykling och att trafiksäkerhetsutvecklingen för cyklister inte är gynnsam. Motionärerna anser att det är viktigt med ett fortsatt arbete för att öka trafiksäkerheten för cyklister och att det behövs mer av strategiskt och förebyggande arbete för att minska antalet cykelolyckor. I motionen efterfrågas en fortsättning av det förebyggande arbetet för att minska antalet cykelolyckor (yrkande 34).

Per Klarberg m.fl. (SD) pekar i kommittémotion 2016/17:3509 på att cykeln främjar folkhälsan och används mer flitigt i dag än för bara några år sedan. Motionärerna pekar vidare på ett tillkännagivande till regeringen om att ändra reglerna så att cyklister över 15 år får köra på körbanan även om det finns cykelbana. Motionärerna anser att detta är mycket olyckligt då det blir fler oskyddade trafikanter på vägarna samtidigt som det föreligger stor risk att kommunerna väljer att inte satsa på nya cykelbanor som en följd av detta. För att minska olyckorna med oskyddade trafikanter anser motionärerna att man i stället bör särskilja transportmedlen så mycket det går och framhåller därmed behovet av att skydda oskyddade trafikanter (yrkande 1).

Utskottets ställningstagande

Utskottets tidigare ställningstagande

Utskottet har vid flera tillfällen berett motioner som rör trafikregler för cykling och ökad trafiksäkerhet. Utskottet har då bl.a. pekat på att det är angeläget att olika trafikreglerande åtgärder prövas för att främja ett ökat cyklande i samhället samtidigt som det är viktigt att arbetet med att öka trafiksäkerheten drivs vidare. Utskottet har tidigare även gjort bedömningen att det finns ett behov av att se över hur de regler som rör cyklingen kan bidra till målen om ökad och säker cykling (bet. 2013/14:TU10).

Riksdagen riktade våren 2015 två tillkännagivanden till regeringen i syfte att främja en ökad och säker cykling. Det första tillkännagivandet anger att regeringen bör återkomma till riksdagen med en nationell cykelstrategi. Det andra tillkännagivandet anger att regeringen bör återkomma till riksdagen med en redogörelse för regeländringar för att främja cykeltrafik i städer (bet. 2014/15:TU5, rskr. 2014/15:123).

Säkrare cykling

När det gäller säkrare cykling vill utskottet inledningsvis peka på att regeringen i augusti 2016 presenterade Nystart för nollvisionen med inriktningen för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet. Utskottet noterar att regeringen i budgetpropositionen för 2017 pekat på att det behöver bli säkrare att cykla för att cykeln ska kunna bli ett mer attraktivt transportmedel (prop. 2016/17:1, utg.omr. 22). Mot denna bakgrund betonade regeringen att cyklisters säkerhet är en av de största utmaningarna som regeringen tar sikte på i det intensifierade arbetet för trafiksäkerheten. Utskottet välkomnar detta.

Utskottet vill också framhålla att regeringen den 28 april 2017 presenterade en nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling. Regeringen presenterade samtidigt en departementspromemoria med ett antal förslag på regler om cykling (N2017/03102/TIF). Promemorian har sänts ut på remiss fram till den 31 augusti 2017.

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 den nya 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. GNS Väg står bakom slutsatserna i rapporten Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2015 – Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020 samt inriktningarna bakom Säkrare cykling – gemensam strategi för 2014–2020. Till de frågor som GNS Väg anser ska beaktas särskilt i verksamhetsplaneringen för

2017 hör säkrare cykling. Utskottet välkomnar detta. GNS Väg menar att för att minska antalet allvarligt skadade cyklistar bör den frivilliga användningen av cykelhjälm 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.

Cykling i städer

I takt med att städer växer och förtätas blir yteffektiva transportlösningar som gång, cykel och kollektivtrafik allt viktigare för att minska kapacitetsbrister och trängsel i transportsystemet. Genom överflyttningar av bilresandet till cykel, gång och kollektivtrafik blir det mindre utsläpp av växthusgaser, partiklar och andra luftföroreningar och därmed mindre påverkan på klimatet, människors hälsa och miljön. I framför allt städer och tätorter bidrar överflyttningen av resandet också till att minska bullret och skapa bättre livsmiljöer.

Regeringen har tagit initiativ till stadsmiljöavtal, ett stöd till kommuner och landsting under 2015–2018 för att främja hållbara stadsmiljöer genom att skapa förutsättningar så att en större andel persontransporter i städer kan ske med kollektivtrafik eller cykeltrafik. Kommuner och landsting kan söka stöd för att främja hållbara stadsmiljöer, s.k. stadsmiljöavtal, enligt förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer. Som villkor för stödet ska kommunerna genomföra motprestationer i form av andra åtgärder än de som stödet avser och som bidrar till en ökad andel hållbara transporter eller ökat bostadsbyggande. Det kan t.ex. röra sig om planer för bostadsbyggande, gång- och cykelåtgärder, anpassade hastigheter samt parkeringstal och parkeringsavgifter. Regeringen har gjort en utvidgning av de åtgärder som är

stödberättigade, vilket innebär att stöd kan fås även för investeringar i anläggningar för cykeltrafik från 2017.

Utskottet vill i sammanhanget också påminna om att regeringen den 1 juli 2010 beslutade att tillkalla en parlamentarisk kommitté (dir. 2010:74) med uppdrag att lämna förslag till regeringen om hur miljö kvalitetsmålen och generationsmålet kan nås. Kommittén som har antagit namnet Miljömålsberedningen har som övergripande uppdrag att utveckla strategier med etappmål, styrmedel och åtgärder inom områden som prioriteras av regeringen i nära samarbete med näringsliv, ideella organisationer, kommuner och myndigheter. Miljömålsberedningen presenterade i juni 2016 delbetänkandet En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige (SOU 2016:47). I delbetänkandet framförs att förutsättningarna för en transporteffektiv samhällsutveckling antas ha förbättrats på en rad sätt till 2030 och att en bärande del i denna utveckling är en konsekvent stadsplanering med inriktning mot att stödja såväl gångtrafik som cykel- och kollektivtrafik framför biltrafik.

Mot bakgrund av hastigheternas betydelse för trafiksäkerheten vill utskottet även uppmärksamma regeringens beslut hösten 2016 om ge Trafikanalys i uppdrag att utreda förutsättningarna för och konsekvenserna av sänkt bashastighet i tätort. Utskottet välkomnar detta. Utskottet vill liksom tidigare även peka på att en sänkt bashastighet kan leda till byte av färd sätt (bet. 2016/17:TU11). Det finns exempel från kommuner som har sänkt maxhastigheterna, vilket har lett till att cykel-, gång- och kollektivtrafiken har ökat i relation till personbilstrafiken.

Riktlinjer för vägarbeten

VTI har på Trafikverkets uppdrag gjort en kunskaps sammanställning och problembeskrivning av vägarbeten på cykelvägar, och 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 anser utskottet liksom tidigare att det är viktigt att det vidtas kraftfulla åtgärder för att på olika sätt motverka olyckor för cyklister i trafiken (bet. 2015/16:TU7). Utifrån de cykelolyckor som sker och är relaterade till vägarbeten har Trafikverket informerat om att det har inletts en intern diskussion om behovet av ändringar i Trafikverkets interna

riktlinjer för vägarbeten. Utskottet anser att det är bra att Trafikverket har valt att lägga ett tydligare fokus på cyklisternas behov vid vägarbeten och ser därför fram emot att Trafikverket kommer att göra nödvändiga ändringar för att förbättra trafiksäkerheten för cyklister vid vägarbeten.

Cykling på vänster sida av körbanan och cykling på körbanan

I trafikförordningen (1998:1276) stadgas i 3 kap. 7 § att fordon vid färd på väg ska 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 kilometer i timmen eller som inte får föras med högre hastighet än 40 kilometer i timmen ska föras så nära som möjligt den högra kanten av vägreuen eller av den bana som används.

I mycket är detta en fråga om förutsägbarhet och att göra lika i trafiken. Om trafikanterna betar sig på ett förutbestämt och förutsägbart sätt främjar detta trafiksäkerheten. En uppluckring av reglerna kan leda till osäkerhet både hos de trafikanter som reglerna gäller och hos 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 cyklister (SOU 2012:70). I uppdraget lade man vikt 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 inte något som avser förändringar av trafikreglerna för cykling på vänster sida av vägen.

Utskottet kan i sammanhanget också påminna om att det när det gäller möjligheterna att cykla på körbanan i stället för på vägreuen, 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 som presenterades i oktober 2012 konstaterades bl.a. att de flesta problem som är 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 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 kan nämnas 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 förutsättning för de nuvarande reglernas utformning är att detta måste vara en lokal fråga att hantera eftersom man vid varje sådan möjlighet bör beakta trafiksäkerhetsaspekterna såväl som framkomlighet och parkeringsmöjligheter.

Högersväng vid rödljus

Frågan om möjligheten för cyklister att svänga höger mot rött ljus har diskuterats i olika sammanhang. I samband med Cyklingsutredningen togs en konsultrapport fram med fokusintervjuer där det bl.a. framkom 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 på så sätt skulle urholkas. Det finns också en risk att barn får svårare att begripa regeln. I Cyklingsutredningen lämnades inga förslag till regeländring för att tillåta högersväng vid rött ljus för cyklar.

Utskottet kan konstatera att det är tillåtet i vissa länder för cyklister att svänga höger mot rött ljus, och att det då under trafiksignalen sitter en tilläggs-tavla som undantar cyklister från signalen. Utskottet noterar samtidigt att de svenska reglerna om trafiksignaler och vägmärken överensstämmer med Wienkonventionen om vägtrafik och Wienkonventionen om vägmärken och signaler.

Mot bakgrund av att utskottet anser att det är viktigt att på olika sätt underlätta resandet med cykel välkomnar utskottet att regeringen i den nyligen presenterade nationella cykelstrategin framför 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.

Företräde för cyklister vid övergångsställen

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. En cyklist som korsar en väg på ett övergångsställe har alltid väjningsplikt – både mot gående och mot fordon på vägen. Om en person däremot leder sin cykel över vägen räknas den som gående, och då har alla fordonsförare väjningsplikt.

Utskottet kan konstatera att det fr.o.m. den 1 september 2014 infördes ändringar i trafikförordningen, vägmärkesförordningen och förordningen om vägtrafikdefinitionen i syfte att förbättra framkomligheten för cyklisterna. 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 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.

Färgsättningen av cykelbanor

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 pekar samtidigt på att detta inte har någon ytterligare regelmässig effekt och att det därmed inte ger cyklisterna prioritet i korsningar.

När det gäller frågan om en nationell standardisering av färgsättning av cykelbanor kan utskottet konstatera att det i vägmärkesförordningen (2007:90) finns regler om hur skyltar och markeringar på vägbanan ska markeras och att det i 4 kap. 3 § anges att vägmarkeringar i vägbanan ska vara vita om inget annat anges. Vägmarkeringar i vägbanan kan dock vara i gul färg om det finns ett tillfälligt behov som vid t.ex. vägarbete. En kommun kan välja att använda färgad asfalt i vägbanan. Utskottet noterar att detta förekommer i bl.a. Malmö där kommunen har använt blå asfalt för att uppmärksamma att det är en cykelbana.

Av vägmärkesförordningens 8 kap. 4 § framgår att man inte får sätta upp anordningar som kan förväxlas eller riskerar att missförstås. Utskottet kan konstatera att kommunerna har att följa vägmärkesförordningen och ska därför endast märka upp cykelbanor på ett sådant sätt som är förenligt med denna.

Forskning

När det gäller frågan om att prioritera mer forskning och statistik om cykling vill utskottet hänvisa till att utveckling av statistik och forskning pekas ut som ett av fem insatsområden i det fortsatta arbetet inom cykelområdet i den nationella cykelstrategi som regeringen presenterade den 28 april 2017. I strategin framhålls att forskning och ny kunskap är avgörande i det fortsatta

arbetet med ökad och säker cykling. Enligt regeringen handlar det både om nyfikenhetsbaserad och förutsättningslös forskning med koppling till cykling, om fler tillämpade studier på ett antal specifika områden och om en mer långsiktig strategisk forskning för att höja cykelns status. Utskottet välkomnar att regeringen lyfter fram flera områden där kunskaperna behöver utvecklas och förstärkas ytterligare för att främja en ökad och säker cykling. Till de områden som pekas ut hör bl.a. förbättrad samordning av statistik och förbättrade och mer enhetliga mätmetoder för att kunna följa utvecklingen över tid samt göra kunskapen tillgänglig. Vidare anger regeringen att den ser positivt på att fler effektsamband tas fram och framhåller vikten av att Trafikverkets påbörjade arbete uppdateras och sprids för att underlätta en effektiv planering och prioritering av åtgärder i infrastrukturen. I cykelstrategin framhålls även att drift och underhåll av cykelvägnätet är en viktig faktor för att cyklingen ska vara bekväm, funktionell och säker året runt. Regeringen pekar även på att den ser folkhälsoperspektivet kopplat till cykling som ett fortsatt prioriterat utvecklingsområde. Vidare anges att regeringen ser ett behov av att den forskning som finns om cykelns betydelse för en hållbar samhällsutveckling sprids och görs lättillgänglig genom bl.a. modern teknik och digitala möten. Detta bör enligt regeringen medverka till att ge goda möjligheter att öka användningen av känd kunskap, metoder och verktyg.

Utskottet kan konstatera att den befintliga cykelforskningen bedrivs främst inom ramen för bredare transportforskning, men att det samtidigt finns en rad mer specifika cykelinitiativ inom exempelvis drift och underhåll samt säkerhet och hälsa. Utskottet delar den uppfattning som framförs i den nationella cykelstrategin om att det finns ett stort behov av en mer samordnad och långsiktig forskning inom cykelområdet liksom mer grundforskning inom en rad frågor med koppling till cykelfrågor, bl.a. trafiksäkerhet och drift och underhåll. Utskottet delar även uppfattningen att cykelområdets status inom forskning och utbildning behöver höjas och att området bör få ökat utrymme i grundutbildningar för transportplanering. Utskottet vill även peka på att det behövs bättre kunskaper om olika cyklistgrupper, nya typer av cykelfordon samt de möjligheter och utmaningar denna framtida utveckling kan bidra till och att befintlig forskning och kunskap bör kunna göras mer tillgänglig så att den kommer till användning i högre utsträckning.

VTI har i uppgift att bedriva samhällsmotiverad tillämpad forskning och utredning om infrastruktur, trafik och transporter, och som en del i detta ingår forskning om cykling med ett särskilt fokus på frågor om vad som styr människors resvanor, vilka åtgärder som kan vidtas för att öka cyklandet och vilka effekter olika åtgärder får. De kunskaper som genereras genom detta bör kunna tillämpas i den fortsatta utvecklingen av cykelområdet och medverka till att öka cyklingen och göra den säkrare. Utskottet vill i sammanhanget lyfta fram några exempel på den betydelsefulla forskning inom cykelområdet som bedrivs inom VTI.

- VTI bedriver socialpsykologisk forskning inom området hållbart resande där olika trafikantgruppers beteenden, attityder och normer studeras. Bland annat läggs fokus på modeller för att förutsäga valet av transportsätt och hur olika kampanjer kan främja användningen av mer hållbara transporter. Målet med forskningen är att förutsäga, utforska och förändra resvanor.
- VTI arbetar vidare med olika typer av utvärderingar och analyser av trafik-säkerhet, bl.a. när det gäller trafiksäkerhetssituationen på lokal och kommunal nivå, effekter av nya trafikregler, utformning av vägar och gator samt analys av olycksdata för cyklister. Sedan 1988 genomför VTI även observationsstudier när det gäller användning av cykelhjälm i Sverige.
- Sedan våren 2015 driver VTI ett treårigt forskningsprogram som syftar till att öka säkerheten för hjulburna oskyddade trafikanter, framför allt cyklister. Satsningen genomförs med medel från en försäkringsbolagsfinansierad forskningsfond och innefattar bl.a. krocktester för cykel, cykel-däckstester och synen på nykterhet i samband med cykling.
- VTI har startat ett projekt som planeras vara klart i juni 2018 och som innebär att en ny simulator för cyklar byggs. På så sätt skapas en plattform för forskning med hög ekologisk validitet där cyklingen i simulatorm blir så verklighetstrogen som möjligt. Intentionen är att forskningsprojekt om cykelinfrastruktur, cyklistbeteende och annat som rör cykling och cyklister ska kunna använda denna nationella resurs i framtiden. Projektet finansieras av Vinnova genom FFI-programmets (Fordonsstrategisk forskning och innovation) specialsatsning på cyklar. Dessutom medverkar Göteborgs stad, Cycleurope och Chalmers tekniska högskola.
- VTI bedriver även forskning för att öka kunskapen om val av standard och drift- och underhållsåtgärder på cykelvägar och vilka effekter de har för cyklisterna. Detta görs med utgångspunkt från att ett väl utbyggt cykelnät av god standard skapar förutsättningar för fler att välja cykeln i stället för bilen. Bland annat studeras betydelsen av standarden på cykelvägar för framkomlighet, säkerhet, komfort och val av färdmedel. VTI utvecklar även metoder och utrustning för att mäta tillståndet och utvärdera utförda åtgärder på cykelvägar.
- I syfte att förbättra kunskapen om hur andelen cykelresor i städer kan öka, studerar VTI olika faktorer betydelse för cykling i stadsområden ur ett systemperspektiv. Studierna omfattar både strukturella faktorer, såsom den fysiska strukturen i städer och tätorter, och andra faktorer såsom åtgärder för beteendeförändringar och lokala strategier för planering.
- Inom trafikanalysområdet har VTI arbetat med utveckling och utvärderingar av metoder för att mäta cykelflöden på cykelbanor och i blandad trafik. VTI har också ansvarat för ett projekt med syftet att analysera olika metoder för att uppskatta andelen cykelresor av det totala resandet lokalt.

Sammanfattande ställningstagande

Mot bakgrund av vad som anförts ovan finner utskottet inga skäl att vidta särskilda initiativ med anledning av de motioner som behandlas här. Motionerna 2016/17:1017 (M), 2016/17:1318 (MP) yrkandena 4 och 5, 2016/17:1549 (M), 2016/17:2099 (M) i denna del, 2016/17:2531 (M) yrkandena 38–40, 2016/17:3060 (C) yrkandena 3 och 4, 2016/17:3373 (L) yrkandena 8 och 10, 2016/17:3391 (KD) yrkande 34 och 2016/17:3509 (SD) yrkande 1 avstyrks därför.

Barn och cykling

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om utökat samhällsansvar för barns cykling. Utskottet välkomnar bl.a. att regeringen i den nationella cykelstrategin anger att den vill förbättra förutsättningarna för ökad fysisk rörlighet bland barn och unga genom ökat cyklande och att det fortsatta arbetet kommer att riktas mot att främja ett ökat och säkert cyklande.

Motionen

Eva Lindh m.fl. (S) pekar i motion 2016/17:1683 på att cykling är en utmärkt vardagsmotion även för barn. 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 projekt med trafiksäkerhet för att lära barn och vuxna att cykla. Att främja barns cykling och att utbilda barn i trafiksäkerhet skulle enligt motionärerna stärka barns hälsa. Eftersom många föräldrar inte kan cykla och därmed har svårare att lära sina barn detsamma borde det enligt motionärerna vara ett samhälleligt ansvar. Mot denna bakgrund anser motionärerna att det är befogat att överväga frågan om hur samhället kan ta ett utökat ansvar för att barn lär sig cykla och får kunskap i trafiksäkerhet.

Utskottets ställningstagande

Av regeringens nyligen presenterade cykelstrategi framgår att andelen barn i gruppen 7–14 år som cyklar en genomsnittlig dag har minskat från 24 procent till 15 procent på 20 år. Två tredjedelar av cykelresorna är fritidsresor och en tredjedel skolresor. Fritidsresor såväl som skolresor är i genomsnitt 1,7 kilometer långa, och den sammanlagda cyklade sträckan per dag är 4 kilometer, något som inte har ändrats över tid. I strategin pekar regeringen vidare på att det är en viktig hälsoinsats att dagligen gå eller cykla till och från skolan. Regeringen pekar vidare på att minskningen av cyklandet bland barn och unga är oroande även ur ett mer långsiktigt perspektiv, eftersom de värderingar och vanor som utvecklas i unga år har stor betydelse långt fram i livet. Enligt

regeringen är det dock svårt att utifrån den kunskap som finns i dag dra slutsatser om orsakerna till att barn och ungdomar har minskat sitt cyklande.

Mot bakgrund av denna beskrivning välkomnar utskottet att regeringen i den nationella cykelstrategin anger att den vill förbättra förutsättningarna för ökad fysisk rörlighet bland barn och unga genom ökat cyklande och att det fortsatta arbetet kommer att riktas både mot ökade kunskaper om varför barns och ungas cyklande minskar och mot att främja ett ökat och säkert cyklande. Utskottet anser också i likhet med regeringen att det är viktigt att förankra ett ökat och säkert cyklande i tidig ålder via utbildningssatsningar i skolan för att stärka grunden för ett beteende med ökat och säkert cyklande som barnen kan ta med sig upp i vuxen ålder. Utskottet delar även regeringens syn på att insatserna för information och utbildning helst ska genomföras parallellt med åtgärder i den fysiska miljön som förbättrar barns möjlighet att vistas i vägtransportssystemet. Utskottet vill i sammanhanget framhålla det viktiga arbete som bl.a. det civila samhällets organisationer påbörjat med riktade insatser till barn och unga.

Utskottet välkomnar också att regeringen i december 2016 gav Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) i uppdrag att ta fram en kunskaps-sammanställning 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. Utskottet ser fram emot att få ta del av resultatet som ska redovisas senast den 1 november 2017.

När det gäller barns cykling och utbildning i trafiksäkerhet finns information på Skolverkets hemsida om trafik i skolan. Skolverket pekar på att undervisningen om trafik inte bara handlar om trafiksäkerhet och trafikregler utan även om resor, transporter, miljön och samhällsplanering. Som stöd för skolorna har Skolverket lagt ut material som kan användas i undervisningen. Skolverket konstaterar 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 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 i olika ämnen, och i gymnasieskolan har rektorn ett särskilt ansvar för att eleverna får kunskaper i bl.a. trafikfrågor. När det gäller undervisning om att cykla säkert hänvisar Skolverket vidare genom en länk till Transportstyrelsens webbplats där det finns information om bl.a. krav på cykel, krav på hjälm, passagerare på cyklar och eldrivna cyklar.

I skolans läroplaner tas frågor om utbildning i trafiksäkerhet upp. När det gäller skolans uppdrag noterar dock utskottet att det inte finns krav på barns

trafikkunskap i läroplanen på motsvarande sätt som på t.ex. barns simkunskaper.

Utskottet anser att det är viktigt att barn och ungdomar redan tidigt har möjlighet att skaffa sig goda kunskaper i cykling och trafiksäkerhet. Det är därför enligt utskottets mening värdefullt att Trafikverket tillsammans med 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. Samarbetsgruppen består utöver Trafikverket och SKL av Skolverket, Polismyndigheten och Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF). Tillsammans har de tagit fram foldern Stöd till skolans arbete med trafik – gemensamt underlag och några exempel. I foldern beskrivs samarbetsgruppens utgångspunkter 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 webbplats.

Utskottet noterar vidare att Skolverket hösten 2016 fick i uppdrag av regeringen att se över behovet av mer rörelse under skoldagen och lämna förslag som syftar till mer rörelse under skoldagen för alla elever, såväl flickor som pojkar, i grundskolan, grundsärskolan, specialskolan och sameskolan. Arbetet med översynen pågår och förväntas avslutas under 2017/18.

Utskottet vill avslutningsvis även framhålla att det är positivt att 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 och att barn och unga är en av de målgrupper som särskilt ska prioriteras i detta. Mot bakgrund av vad som anförts ovan finner utskottet inte skäl att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motion 2016/17:1683 (S).

Underlättande av kombinerade resor med cykel

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avstyrker motionsförslag om möjligheten att ta med sig cykeln i kollektivtrafiken. Utskottet hänvisar bl.a. till den inriktning som anges i den nyligen presenterade 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 12 (L).

Gällande rätt

När det gäller frågor som rör kombinerade resor med cykel inom kollektivtrafiken finns en EU-reglering av betydelse för eventuell svensk reglering. I

artikel 5 i EG-förordning 1371/2007 anges att järnvägsföretagen ska ge rese-
närerna 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 kollektiv-
trafikmyndigheten 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

Stina Bergström m.fl. (MP) pekar i motion 2016/17:1318 på att kombinationen
av klimatsmarta transportmedel behöver underlättas. Enligt motionärerna är
förutsättningarna för att ta med sig cykel på tåget eller annan kollektivtrafik i
dagsläget begränsade och oförutsägbara. Motionärerna pekar på självklarheten
i att det inte fungerar att tillåta cyklar på bussar, tunnelbanor och spårvagnar i
städerna under rusningstid, men menar att det är desto svårare att förstå varför
det inte ska vara tillåtet under lågtrafiken eller varför landsbygdens bussar
numera sällan erbjuder den möjligheten. För att främja cyklingen och den
klimatsmarta resan måste det vara enkelt att kombinera de klimatsmarta
transportmedlen. Motionärerna efterfrågar därmed att regeringen återkommer
till riksdagen med förslag om en komplettering av kollektivtrafiklagen så att
det blir obligatoriskt att ställa krav på både upphandlad och kommersiell trafik
om att resenärerna ska kunna ta med sig cyklar i kollektivtrafiken (yrkande 6).

Maria Stockhaus (M) påtalar i motion 2016/17:2099 i denna del att det
behöver ställas krav i upphandlingar av kollektivtrafik för att skapa möjlig-
heter att ta med cykeln. Enligt motionären är detta möjligt i alla andra delar av
världen. Motionären yrkar därför att regeringen ser över möjligheten att lägga
fram förslag som redan nu möjliggör för cyklisterna att enklare ta sig fram.

Nina Lundström (L) framför i kommittémotion 2016/17:3373 att transport-
systemet bör möjliggöra kombinationsresor med cykel. Infartsparkeringar bör
enligt motionären göra det möjligt att ställa bilen och fortsätta resan med
cykeln, och kollektivtrafiken bör medge cykeltransport, vilket gör det möjligt
att cykla delar av resan. Enligt motionären kan framtida varuleveranser i täta
stadskärnor göras med hjälp av lastcyklar, vilket i sin tur kräver en god stads-
planering. Säker och väderskyddad förvaring och parkering förutsätter plane-
ring, vilket motionären menar är viktigt för utvecklingen av cyklistism. För att
främja utvecklingen av hållbara samhällen bör enligt motionären klimat-
vänliga transporter såsom cykling premieras. Därmed efterfrågar motionären
att kombinationsresor underlättas (yrkande 12).

Utskottets ställningstagande

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

I uppdraget till Cyklingsutredningen 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 – en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv (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 uppgift från Näringsdepartementet har någon idékatalog ännu inte tagits fram. Utskottet vill dock framhålla att det ser positivt på att en sådan tas fram.

Frågan om möjligheterna att kombinera cykeltrafik med kollektivtrafik har varit uppe till behandling i riksdagen vid flera tillfällen, senast våren 2016 (bet. 2015/16:TU7). Utskottet vill liksom tidigare i dessa sammanhang understryka 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.

Mot bakgrund av dels 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, dels 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 2016/17:1318 (MP) yrkande 6, 2016/17:2099 (M) i denna del och 2016/17:3373 (L) yrkande 12.

Elcyklar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om åtgärder för att främja användningen av elcyklar. Utskottet hänvisar bl.a. till den positiva trend som kan ses när det gäller användningen av elcyklar. När det gäller hastighetsbegränsningar för elcyklar konstaterar utskottet att hänsyn måste tas till trafiksäkerhetsaspekterna för lätta fordon vid höga farter.

Jämför reservation 13 (M, C, L, KD).

Bakgrund

Elcykel

En elassisterad cykel (elcykel) är en cykel försedd med en elmotor. Med hjälp av motorn blir cyklandet enklare och lättare. Elcykelns elmotor kopplas in när trycket på tramporna ökar, och när farten överskrider 25 kilometer i timmen kopplas elassistansen från. När det gäller vad som ska klassas som en elcykel följs i Sverige EU-standarden EN 15194. Enligt EN 15194 gäller att en cykel med elassistans räknas som cykel om den är konstruerad på följande sätt:

- Elmotorn kopplas in när trycket på tramporna ökar, t.ex. för att göra det lättare att trampa i uppförsbackar och i stark motvind.
- Motorn får endast förstärka kraften från tramporna och får inte ge något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen.
- Motorns nettoeffekt får vara högst 250 watt.

Om en cykel med elassistans avviker från ovanstående krav kommer fordonet inte längre att anses vara en cykel, utan det kommer att tillhöra något annat fordonsslag med andra krav och förutsättningar för att få brukas i trafik. Elcyklar klassas som cyklar och ska således framföras på cykelbanan. För övrigt gäller samma trafikbestämmelser för elcyklar som för vanliga cyklar (cykelhjälms, broms, signalanordning, belysning, reflexer och skjutsning).

Under de senaste tio åren har elcyklarna utvecklats från de elcyklar som lanserades för snart tio år sedan som var utrustade med tunga, och ofta otympliga, blybatterier. I dag är det litiumbatterier som gäller. Dagens elcyklar har ofta en aluminiumram och är i dag inte nämnvärt mycket tyngre än en vanlig cykel.

Motoriserad cykel klassificerad som moped klass II

EU har beslutat om en ny förordning om godkännande och marknadskontroll av två- och trehjuliga fordon samt fyrhjuliga fordon. Med anledning av detta behandlade riksdagen under hösten 2015 en proposition om godkännande och marknadskontroll av fordon (prop. 2015/16:31, bet. 2015/16:TU5, rskr. 2015/16:44). Den 1 januari 2016 infördes svenska bestämmelser som gör det möjligt att typgodkänna ett fordon som är en motordriven eller motoriserad cykel med en motoreffekt på högst 1 kilowatt och som är konstruerad med en tramp- och vevanordning och där motorn inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen. Fordonet får drivas av antingen en elmotor eller en förbränningsmotor. Den motoriserade cykeln passar inte in i definitionen av en cykel, utan klassas som en moped klass II. En benämning som ofta används för dessa fordon är snabb-elcyklar. För att få köra det nya fordonet måste föraren ha fyllt 15 år och ha förarbevis för moped.

Motionerna

Edward Riedl (M) pekar i motion 2016/17:2087 på att användningen av elcykel går kraftigt framåt i Sverige och övriga världen. Motionären anser att användningen av elcyklar är mycket positiv för miljön då detta inte bidrar med några utsläpp av växthusgaser. Samtidigt är driftkostnaderna låga, vilket på sikt gör det till en ekonomiskt lönsam investering. Det finns dock enligt motionären fortfarande mycket samhället kan göra för att ytterligare främja användningen av detta transportmedel. Motionären efterfrågar därför en översyn av gällande hastighetsbegränsningar för elcyklar med syftet att höja den högsta tillåtna hastigheten ifall detta kan göras utan försämrade säkerhet.

Edward Riedl (M) pekar i motion 2016/17:2091 på att cykeln är ett hälsofrämjande transportmedel som i jämförelse med bilen har låga underhålls- och driftskostnader och ökar framkomligheten i tätorter. Vidare bidrar cykeln som transportmedel även till att minska människans negativa påverkan på miljö och klimat. Motionären pekar på att undersökningar visar att de som har en kortare sträcka än 15 kilometer till skolan eller arbetet oftast kan cykla utan att det tar någon extra tid jämfört med att välja bilen, och konstaterar samtidigt att en ökad användning av elcykel med största sannolikhet skulle innebära att bilen konkurreras ut på längre pendlingsavstånd än i dag. Motionären menar att möjligheten att få fler att välja cykeln framför bilen utgör en central del i arbetet med att nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta. Som ett led i arbetet med att nå detta mål efterfrågar motionären därför en översyn av hur användningen och försäljningen av elcyklar kan främjas.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) framhåller i kommittémotion 2016/17:2531 att ny teknik bidrar till nya möjligheter även inom cykelområdet. Enligt motionärerna väljer vissa bort cykeln för att den upplevs som för fysiskt utmanande eller för långsam, särskilt på långa avstånd. Lösningen på det är enligt motionärerna en elcykel där elassistansen gör att cyklisten kan ta sig fram bekvämt och utan nämnvärd ansträngning. Motionärerna menar 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. Därmed efterfrågar motionärerna en anpassning av infrastrukturen och reglerna för cykling så att användningen av elcyklar främjas (yrkande 41).

Nina Lundström (L) pekar i kommittémotion 2016/17:3373 på en markant ökning när det gäller försäljningen av elcyklar. Motionären menar att när elcyklar kommer ut i stor skala kan det medföra samhällsnytta eftersom många kan välja elcyklar i stället för bil, men också att det kan medföra ökade risker vad gäller trafiksäkerheten. Det är enligt motionären därför viktigt att följa upp detta, och i trafiksäkerhetsstatistiken bör det göras enkelt att ta fram statistik för olyckor där elcyklar är inblandade. Motionären påtalar att detta kan ligga till grund för ett utökat trafiksäkerhetsarbete för elcyklar (yrkande 15).

Utskottets ställningstagande

Främjande av elcykelanvändning

Utskottet vill liksom tidigare framhålla att möjligheten att få fler att välja cykeln framför bilen är en central del i arbetet med att nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta.

Cykelbranschen har sedan räkenskapsåret 2010/11 följt försäljningen av elcyklar i Sverige, och denna försäljning har ökat kraftigt under de senaste åren. Enligt uppgifter från Cykelbranschen såldes under 2015/16 ca 45 000 elcyklar i Sverige, vilket kan jämföras med 2014/15 då antalet uppgick till ca 30 000.

I Sverige liksom i andra europeiska länder görs forskningsinsatser med fokus på att öka kunskapsläget om såväl elcyklar som s.k. snabb-elcyklar. När det gäller snabb-elcyklar kan här exempelvis nämnas att Trafikverkets skyltfond finansierar olika forskningsprojekt om cykling och elcyklar, där ett handlar om att öka förståelsen för säkerhetsrisker med snabb-elcyklar i Sverige genom att

- samla kunskap om säkerhetsrisker med snabb-elcyklar jämfört med vanliga cyklar och vanliga elcyklar
- undersöka lagstiftningen och dess tillämpning när det gäller snabb-elcyklar i Europa och enskilda europeiska länder
- samla kunskap om snabb-elcyklar, lagstiftning och säkerhet bland cykelförsäljare i Sverige
- ge råd och rekommendationer om hur vi i Sverige kan öka säkerheten för den nya typen av fordon.

Enligt uppgift från Näringsdepartementet görs inte några riktade och direkta statliga insatser för att öka försäljningen av just elcyklar i Sverige utöver de insatser som görs för att främja ett ökat cyklande generellt.

Hastigheter för elcyklar

Utskottet har även tidigare behandlat frågor om hastigheter för cyklister, senast våren 2016 (bet. 2015/16:TU7). Utskottet framhöll då att cyklister håller väldigt olika hastighet på cykelbanorna, vilket kan ha negativa effekter på både säkerheten, inte minst för gångtrafikanter, och framkomligheten. Utskottet vill nu liksom tidigare framhålla att det är viktigt att möjliggöra cykling som alternativ både för dem som vill använda cykeln som transportmedel i hög hastighet och för dem som vill cykla i lägre hastighet men även för mer utsatta cyklister såsom barn. Utskottet vill i sammanhanget även framhålla att hastighetsfrågan är en central fråga i nollvisionsarbetet.

Utskottet kan konstatera att det sedan 2008 är möjligt att införa hastighetsgränser i alla tio steg mellan 30 och 120 kilometer i timmen och att dessa hastighetsgränser har införts så att de kan användas för att anpassa hastigheten till gällande förutsättningar vad gäller trygghet, trafiksäkerhet, miljö, vägstandard och fordonsutveckling. Utskottet vill vidare påminna om att det till Trafikverkets uppgifter hör att utarbeta riktlinjer och föreskrifter för tillämpningen av hur de olika hastighetsgränserna bör användas. Sådana riktlinjer och föreskrifter ska främja en utveckling i enlighet med den av riksdagen beslutade nollvisionen och de av riksdagen beslutade målen för transportpolitiken. Enligt Trafikverket sätts hastigheten efter vägens säkerhetsstandard, och det tas också hänsyn till faktorer som miljö, tillgänglighet och regional utveckling, t.ex. arbetspendling.

Enligt gällande hastighetsregler finns det ingen särskild hastighetsbegränsning för cyklister på väg, utan där gäller samma begränsning som för bilar. Det finns inte heller någon generell hastighetsbegränsning på cykelbanor. Det kan dock noteras att mopeder klass I, som får köras i maximalt 45 kilometer i timmen, inte får framföras på cykelbanan, medan mopeder klass II får framföras på cykelbanan med maxhastigheten 25 kilometer i timmen.

När det gäller frågan om höjd hastighet för elcyklar har Näringsdepartementet framfört att hänsyn måste tas till trafiksäkerhetsaspekterna för lätta fordon vid höga farter med tanke på att många skadas allvarligt i singelolyckor.

Trafiksäkerhetsstatistik för elcyklar

Utifrån den utveckling som sker med nya och snabba elcyklar ser utskottet liksom tidigare positivt på att det forskas om och samlas kunskap inom området. Utskottet vill framhålla att den ökade användningen av cyklar också innebär att ett ökat fokus bör läggas på att lyfta fram säkerheten för de elcykelanvändare och medtrafikanter som ska samsas om att använda infrastrukturen.

Utskottet vill också peka på att Trafikverket har gett Trivector i uppdrag att genomföra en studie om trafiksäkerhetsaspekter av en ökad användning av elcyklar i Sverige. Studien finansierades av Trafikverkets skyltfond, och i september 2014 publicerades rapporten Trafiksäkerhetsaspekter av ökad användning av elcyklar i Sverige (rapport 2014:50). I rapporten konstateras bl.a. att det trots den snabba utvecklingen finns relativt lite kunskap om vilka som använder elcyklar och om vilka olycks- och skaderisker som kan kopplas samman med färdmedlet. I rapporten görs bedömningen att en ökad elcykelanvändning i Sverige troligtvis kommer att öka antalet olyckor och även antalet olyckor med allvarliga konsekvenser och att detta beror på bl.a. högre hastigheter, flera äldre cyklister och felaktiga förväntningar bland övriga trafikantgrupper. Vidare görs bedömningen att det, när det gäller olika olyckstyper, är troligt att kollisioner mellan elcyklister och cyklister respektive fotgängare blir vanligare och ger allvarligare skador än vid vanlig cykling, eftersom elcykling bidrar till större hastighetsskillnader på gång- och cykelvägnätet. Samtidigt kommer den vanligaste orsaken till allvarlig skada för elcyklister troligtvis att vara singelolycka liksom vid vanlig cykling. Mot bakgrund av vad som framkommit i rapporten om olyckor med elcyklar välkomnar utskottet att det i rapporten lämnas ett antal rekommendationer för hur en ökad olycks- och skaderisk i och med en ökad användning av elcyklar kan minimeras. Utskottet konstaterar att flera av de rekommendationer som lämnas i rapporten handlar om att planera bra för säker cykling, och att det i detta inkluderas att planera bra för säker elcykling.

Enligt uppgift från Transportstyrelsen tas det i dag inte fram och sammanställs statistik specifikt för olyckor där eldrivna cyklar är inblandade. Det finns dock redan i dag en viss möjlighet, om än med vissa begränsningar, att genom s.k. fritextsökningar ta fram vissa uppgifter specifikt om olyckor där elcyklar är inblandade. Enligt Transportstyrelsen förs interna diskussioner om möjligheten att framledes utveckla uppgiftshandlingen när det gäller elcykelrelaterade olyckstillbud.

Sammanfattande ställningstagande

Utskottet kan sammanfattningsvis konstatera att det sker en positiv utveckling av användningen och försäljningen av elcyklar i Sverige såväl som i andra europeiska länder. Med beaktande av att många skadas allvarligt i singelolyckor med cykel anser utskottet också att hänsyn måste tas till trafiksäkerhetsaspekterna för lätta fordon vid höga farter. Utskottet välkomnar även att Transportstyrelsen har inlett diskussioner om behovet av att utveckla uppgiftshandlingen vid elcykelrelaterade olyckstillbud. När det gäller att främja användningen av elcyklar genom anpassningar av regler och infrastrukturens utformning anser utskottet att den nationella cykelstrategi som regeringen nyligen presenterat kommer att kunna spela en viktig roll. Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motionerna 2016/17:2087 (M),

2016/17:2091 (M), 2016/17:2531 (M) yrkande 41 och 2016/17:3373 (L)
yrkande 15.

Reservationer

1. Mål och utgångspunkter, punkt 1 (C)

av Anders Åkesson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) yrkande 15,

bifaller delvis motion

2016/17:3373 av Nina Lundström (L) yrkande 4 och

avslår motion

2016/17:3373 av Nina Lundström (L) yrkande 5.

Ställningstagande

Det är angeläget att lyfta fram cykeln som transportmedel eftersom den inte genererar utsläpp samtidigt som den tar mindre plats än bilen och är bra för folkhälsan. Mot bakgrund av att knappt 10 procent av resorna sker med cykel anser jag att det behövs åtgärder för att öka cyklingen eftersom detta skulle vara bra såväl för miljön och hälsan som för minskad trängsel i städerna. Den nationella cykelstrategin som regeringen nyligen presenterade är ett steg i rätt riktning när det gäller att ta ett helhetsgrepp om cykelfrågorna och skapa förutsättningar för enklare regler, förbättrad cykelinfrastruktur och ökad trafiksäkerhet. Den kan dock bara ses som ett första och inledande steg, och det återstår därför mycket att göra. Jag kan konstatera att en stor del av besluten som rör cykeltrafik sker lokalt eller regionalt och att den nationella nivån därför måste arbeta för att skapa förutsättningar för regionalt och kommunalt samarbete och kunskapsutbyte. Som en viktig del i detta arbete anser jag att den kompetens och det stöd som Trafikverket kan ge behöver stärkas genom att ett nationellt cykelkansli inrättas. Jag anser att detta skulle vara ett viktigt steg för att kunna ta ett bättre helhetsgrepp om cykelfrågor.

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

2. Mål och utgångspunkter, punkt 1 (L)

av Nina Lundström (L).

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
2016/17:3373 av Nina Lundström (L) yrkandena 4 och 5 samt
bifaller delvis motion
2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) yrkande 15.

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 kan konstatera att det i dag saknas såväl ett nationellt kunskaps- och erfarenhetscenter som en aktör på nationell nivå som kan bidra till en utveckling med ökad cykling. För att bättre sätta fokus på cyklingen som transportsätt och skapa förutsättningar för att cykelfrågorna ska bli högre prioriterade anser jag att det bör inrättas ett nationellt cykelkansli med en cykelsamordnare. Detta behövs bl.a. mot bakgrund av det ökande behov som kan ses när det gäller att samordna strategier, sprida goda exempel och underlätta samverkan mellan olika huvudmän. Vidare behövs det en samordnande funktion för att bl.a. samla och sprida kunskap om hur cykling ska prioriteras vid målkonflikter och i arbetet med att ta fram riktlinjer och ge stöd i olika cykelrelaterade frågor som medverkar till att underlätta en ökad och säker cykling. När det gäller riksdagens tillkännagivande till regeringen från 2015 om att återkomma med en nationell cykelstrategi anser jag att regeringen borde ha kunnat hörsamma tillkännagivandet tidigare än vad som blev fallet.

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

3. Infrastruktur och förutsättningar för ökad cykling, punkt 2 (M, C)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Anders Åkesson (C),
Boriana Åberg (M) och Erik Ottoson (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2016/17:3119 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 8,

bifaller delvis motionerna

2016/17:515 av Erik Andersson och Erik Ottoson (båda M),

2016/17:2657 av Lars-Axel Nordell m.fl. (KD) yrkande 1 och

2016/17:3373 av Nina Lundström (L) yrkandena 1, 2 och 6 samt

avslår motionerna

2016/17:210 av Åsa Coenraads och Jessica Polfjärd (båda M),

2016/17:323 av Åsa Coenraads och Jessica Roswall (båda M) yrkande 1,

2016/17:1297 av Jan Lindholm (MP),

2016/17:1318 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 1 och 2,

2016/17:2099 av Maria Stockhaus (M) i denna del,

2016/17:2702 av Monica Green m.fl. (S) och

2016/17:3373 av Nina Lundström (L) yrkande 11.

Ställningstagande

Mot bakgrund av att cykling är bra för folkhälsan samtidigt som cykeln inte genererar utsläpp vill vi framhålla att det behövs kraftfulla insatser för att öka framkomligheten på cykel. Vi anser att det behöver byggas fler lokala och regionala cykelbanor och s.k. cykelmotorvägar för att minska de barriäreffekter som finns från korsande spår och vägar. Vi vill vidare framhålla att cykling ska ha en given plats som ett eget transportsätt i infrastrukturplaneringen och att cyklister och gångtrafikanter ska ges en säkrare plats genom bl.a. fler cykelfartsgator och säkra korsningar, men även att det kan vara aktuellt att parkeringsplatser längs gator, i vissa fall och när så bedöms vara lämpligt, omvandlas till cykelfält. Vi anser att cyklandet skulle kunna öka betydligt men att det då behövs fler bra cykelleder, bättre vinterunderhåll på cykelvägarna och bättre bytespunkter mellan cykel och kollektiva färdmedel. För att skynda på utvecklingen i riktning mot en ökad cykling anser vi att det behövs en utredning som ser över förutsättningarna för att via regelförändringar förbättra framkomligheten med cykel.

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

4. Infrastruktur och förutsättningar för ökad cykling, 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

2016/17:1318 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 2 och avslår motionerna

2016/17:210 av Åsa Coenraads och Jessica Polfjärd (båda M),

2016/17:323 av Åsa Coenraads och Jessica Roswall (båda M) yrkande 1,

2016/17:515 av Erik Andersson och Erik Ottoson (båda M),

2016/17:1297 av Jan Lindholm (MP),

2016/17:1318 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 1,

2016/17:2099 av Maria Stockhaus (M) i denna del,

2016/17:2657 av Lars-Axel Nordell m.fl. (KD) yrkande 1,

2016/17:2702 av Monica Green m.fl. (S),

2016/17:3119 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 8 och

2016/17:3373 av Nina Lundström (L) yrkandena 1, 2, 6 och 11.

Ställningstagande

Med tanke på att ungefär en tiondel av de kortväga resorna görs med cykel och att satsningar på cykelvägar har stor miljömässig och samhällsekonomisk nytta vill jag framhålla att det behövs ett kraftfullt ökat fokus på cykeltrafiken. Jag vill här även peka på att det finns studier som visar att fler skulle välja att cykla om samhället satsade på att förbättra framkomligheten för cyklister.

En två-plus-ett-väg är ett exempel på mötesseparering, och det är tydligt att dessa vägar har flera fördelar ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Jag kan samtidigt konstatera att anläggandet av sådana vägar ofta innebär att framkomligheten för cyklister försämras. Jag anser att cykeltrafikanternas framkomlighet alltid ska vara lika viktig att beakta som trafiksäkerheten för bilister när två-plus-ett-vägar byggs och att Trafikverket därför utifrån detta bör få ett förtydligt uppdrag om att framkomlighet med cykel ska prioriteras vid ombyggnad av vägar till två-plus-ett-vägar där det är lämpligt och finns ett behov.

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

5. **Infrastruktur och förutsättningar för ökad cykling, 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

2016/17:3373 av Nina Lundström (L) yrkandena 1, 2, 6 och 11, bifaller delvis motionerna

2016/17:515 av Erik Andersson och Erik Ottoson (båda M) och 2016/17:2657 av Lars-Axel Nordell m.fl. (KD) yrkande 1 och avslår motionerna

2016/17:210 av Åsa Coenraads och Jessica Polfjärd (båda M),

2016/17:323 av Åsa Coenraads och Jessica Roswall (båda M) yrkande 1,

2016/17:1297 av Jan Lindholm (MP),

2016/17:1318 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 1 och 2,

2016/17:2099 av Maria Stockhaus (M) i denna del,

2016/17:2702 av Monica Green m.fl. (S) och

2016/17:3119 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 8.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis framhålla cykling som en klimatåtgärd och att ett ökat cyklande medverkar till att minska annan trafikträngsel i städer och påverkar luftkvaliteten positivt. Dessvärre saknas det i dag infrastruktur för att ta till vara den potential som finns i att fler cyklar. För att förändra den rådande situationen anser jag att investeringar som bidrar till ett ökat cykelpendlande bör prioriteras lika högt och på samma sätt som för vägburen fordonstrafik. I stadsnära områden anser jag att cykelmotorvägar kan anläggas längs bl.a. pendeltågslinjerna. Jag vill vidare peka på behovet av att cykelinfrastrukturen hänger samman och att det ska vara möjligt för kommunerna att anordna cykelväg längs det statliga vägnätet. Jag anser att Trafikverket och kommunerna bör utveckla nya former för samverkan så att inte frågan om vem som är huvudman ska behöva försvåra planeringen av ny infrastruktur. Jag anser att det därför är viktigt att fortsätta utveckla infrastrukturen för att råda bot på den situation som råder i dag med att det saknas infrastruktur för att ta tillvara den potential som finns i att fler cyklar. Jag vill även framhålla att det behövs en ökad tydlighet i de olika huvudmännens ansvar och att de måste samverka bättre när det gäller anläggning, drift och underhåll av cykelinfrastruktur. Jag vill här peka på att separerade cykelbanor är en hörnsten i framgångsrika länders cykelplanering och att det där har medfört att cykelns andel av

persontrafiken har ökat. Jag vill även framhålla att en separerad infrastruktur mellan cyklister och gångare skulle medverka till att minska konfliktytorna mellan de oskyddade trafikanterna. Jag vill avslutningsvis betona att det behövs en ändrad definition av cykelinfrastruktur och att cykeln bör lyftas fram som eget transportmedel i utformningen av infrastrukturen.

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

6. Infrastruktur och förutsättningar för ökad cykling, punkt 2 (KD)

av Robert Halef (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2016/17:2657 av Lars-Axel Nordell m.fl. (KD) yrkande 1,
bifaller delvis motionerna
2016/17:515 av Erik Andersson och Erik Ottoson (båda M),
2016/17:2099 av Maria Stockhaus (M) i denna del och
2016/17:3373 av Nina Lundström (L) yrkandena 1, 2 och 6 samt
avslår motionerna
2016/17:210 av Åsa Coenraads och Jessica Polfjärd (båda M),
2016/17:323 av Åsa Coenraads och Jessika Roswall (båda M) yrkande 1,
2016/17:1297 av Jan Lindholm (MP),
2016/17:1318 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 1 och 2,
2016/17:2702 av Monica Green m.fl. (S),
2016/17:3119 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 8 och
2016/17:3373 av Nina Lundström (L) yrkande 11.

Ställningstagande

Jag vill framhålla att cykling har stor utvecklingspotential som transportsätt med såväl goda miljö- och klimatteffekter som goda hälsoeffekter. En tredjedel av de resor som görs är kortare än fem kilometer, och därför anser jag att cykeln ofta är ett bra färdssätt att använda. Samtidigt är det viktigt att betona betydelsen av att det finns en sammanhängande och säker infrastruktur för cykling. Jag anser därför att cykeln på ett tydligare sätt måste ses som ett eget transportmedel och prioriteras högre i stadsplanering och infrastrukturinvesteringar. När så sker har det också visat sig att cyklingen ökar markant. Mot denna bakgrund vill jag framhålla att cykelanvändningen bör öka.

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

7. En sammanhängande cykelinfrastruktur över kommungränser, punkt 3 (M, C, KD)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Anders Åkesson (C), Boriana Åberg (M), Robert Halef (KD) och Erik Ottoson (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 motionerna

2016/17:203 av Caroline Szyber (KD),

2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 25,

2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 42,

2016/17:3373 av Nina Lundström (L) yrkande 9 och

2016/17:3510 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 20 och

avslår motion

2016/17:1800 av Karin Svensson Smith (MP).

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis framhålla att Sverige behöver bli bättre på att säkerställa att cykeln som transportmedel inkluderas vid planering och utbyggnad av infrastruktur då cykeln fyller en viktig samhällsfunktion och att ökad cykling är en lönsam affär för samhället. Vi kan konstatera att det i dag saknas infrastruktur för att ta till vara den potential som finns i att fler cyklar och att det därför behövs satsningar som bidrar till att cykelpendlandet prioriteras lika mycket som vägburen fordonstrafik. För att underlätta pendling anser vi att det behövs fler regionala cykelstråk. Av trafiksäkerhetsskäl vill vi vidare framhålla att trafikseparering är eftersträvarvärt.

För att cykeln ska vara ett attraktivt alternativ till andra transportmedel är det viktigt att förutsättningar skapas för människor att kunna använda den oavsett årstid och att det upprätthålls en god framkomlighet på cykelbanorna oavsett väderlek. Vi anser att cykelpendling behöver underlättas genom att planera snabbcykelvägar i tätort och att det är viktigt med dialog och samarbete över kommungränser för att nå en sammanhängande infrastruktur. I detta behöver även Trafikverkets arbete med snabbcykelstråk intensifieras och påskyndas.

När det gäller kommunernas roll kan vi konstatera att de bär ett stort ansvar för att vidta åtgärder som underlättar cykeltrafik och att det är viktigt att de

samarbetar för att hitta gemensamma lösningar på cykelstråk och cykelvägar som underlättar en sammanhängande cykelinfrastruktur för såväl arbetspendling med cykel som annan cykling. Det är i sammanhanget också angeläget att det upprätthålls en god framkomlighet på cykelbanorna oavsett väderlek. Vi anser samtidigt att Trafikverket i ökad utsträckning måste bistå kommunerna med expertis och standarder samt underlätta kommungemensamma lösningar på cykelstråk och cykelvägar.

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

8. En sammanhängande cykelinfrastruktur över kommungränser, 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 motionerna
2016/17:203 av Caroline Szyber (KD),
2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 25,
2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 42,
2016/17:3373 av Nina Lundström (L) yrkande 9 och
2016/17:3510 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 20 och
bifaller delvis motion
2016/17:1800 av Karin Svensson Smith (MP).

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis framhålla att Sverige behöver bli bättre på att säkerställa att cykeln som transportmedel inkluderas vid planering och utbyggnad av infrastruktur då cykeln fyller en viktig samhällsfunktion och att ökad cykling är en lönsam affär för samhället. Jag kan konstatera att det i dag saknas infrastruktur för att ta till vara den potential som finns i att fler cyklar och att det därför behövs satsningar som bidrar till att cykelpendlandet prioriteras lika mycket som vägburen fordonstrafik. För att underlätta pendling anser jag att det behövs fler regionala cykelstråk. Av trafiksäkerhetsskäl vill jag vidare framhålla att trafikseparering är eftersträvansvärt.

För att cykeln ska vara ett attraktivt alternativ till andra transportmedel är det viktigt att förutsättningar skapas för människor att kunna använda den oavsett årstid och att det upprätthålls en god framkomlighet på cykelbanorna oavsett väderlek. Jag anser att cykelpendling behöver underlättas genom att

planera snabbcykelvägar i tätort och att det är viktigt med dialog och samarbete över kommungränser för att nå en sammanhängande infrastruktur. I detta behöver även Trafikverkets arbete med snabbcykelstråk intensifieras och påskyndas. I sammanhanget vill jag även uppmärksamma att Liberalerna i yrkande 13 i kommittémotion 2016/17:3373 (L) framhållit behovet av en ändring i anläggningslagen med innebörden att kommuner ska få tillgång till enskild mark eller väg när detta krävs för anläggande av sammanhängande cykelleder. Yrkandet behandlades i trafikutskottet under hösten 2016 i betänkandet Infrastruktur för framtiden (bet. 2016/17:TU4).

När det gäller kommunernas roll kan jag konstatera att de bär ett stort ansvar för att vidta åtgärder som underlättar cykeltrafik och att det är viktigt att de samarbetar för att hitta gemensamma lösningar på cykelstråk och cykelvägar som underlättar en sammanhängande cykelinfrastruktur för såväl arbetspendling med cykel som annan cykling. Det är i sammanhanget också angeläget att det upprätthålls en god framkomlighet på cykelbanorna oavsett väderlek. Jag anser samtidigt att Trafikverket i ökad utsträckning måste bistå kommunerna med expertis och standarder samt underlätta kommungemensamma lösningar på cykelstråk och cykelvägar.

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

9. Trafiksäkerhet och trafikregler för cykling, punkt 4 (M, C, KD)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Anders Åkesson (C), Borian Åberg (M), Robert Halef (KD) och Erik Ottoson (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 38–40 och
2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 34,
bifaller delvis motion
2016/17:2099 av Maria Stockhaus (M) i denna del och
avslår motionerna
2016/17:1017 av Karin Enström (M),
2016/17:1318 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 4 och 5,
2016/17:1549 av Mikael Cederbratt (M),
2016/17:3060 av Rickard Nordin (C) yrkandena 3 och 4,
2016/17:3373 av Nina Lundström (L) yrkandena 8 och 10 samt
2016/17:3509 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 1.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis framhålla att cykeln fyller en viktig samhällsfunktion som medför många goda effekter. Cykeln som transportmedel har en rad fördelar, och det är därför viktigt att fortsätta arbetet med att få fler att välja cykeln. Samtidigt är det uppenbart att trafikmiljön inte är anpassad för cykling i tillräckligt hög grad, inte minst i stadsmiljö, och att trafiksäkerhetsutvecklingen för cyklister inte är gynnsam.

För att främja en ökad cykling vill vi peka på att det finns flera förbättringar att göra för cyklister, bl.a. i stadsmiljö, för att stärka cykelns roll som transportmedel. I den nationella cykelstrategi som nyligen presenterades finns beskrivningar om behovet av ökad och säkrare cykling i städerna. Vi anser att det är bra att dessa beskrivningar finns med i strategin, men kan samtidigt konstatera att det finns brister när det gäller konkreta förslag om insatser och tillvägagångssätt för att göra det enklare och säkrare att cykla i stadsmiljö.

Vi noterar att regeringen i den nationella cykelstrategin framför 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. För att förbättra framkomligheten för cyklister och göra det mer attraktivt att cykla anser vi att cyklister bör tillåtas att göra en högersväng även vid rött ljus. Detta skulle innebära att cyklister som ska svänga höger kan cykla mot rött i körbanan eller i cykelfältet till vänster om signalen. Denna åtgärd skulle även kunna bidra till att minska risken för att cyklister hamnar i ”döda vinkeln” till höger om fordonet. Därmed anser vi att det som utgångspunkt ska vara tillåtet för cyklister att göra en högersväng vid rött ljus.

Vi vill även framhålla att det är oroande att cykelolyckorna ökar. För att främja en ökad och säkrare cykling och för att nå nollvisionen anser vi att det bör göras prioriteringar som innebär att mer forskning och statistik tas fram när det gäller cykling.

Det behövs också mer av strategiskt och förebyggande arbete för att minska det stora antalet cykelolyckor. Vi anser att det därmed behövs en fortsättning på det förebyggande arbetet för att minska antalet cykelolyckor.

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

10. Trafiksäkerhet och trafikregler för cykling, punkt 4 (SD)

av Tony Wiklander (SD) och Per Klarberg (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
 2016/17:3509 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 1 och
 avslår motionerna
 2016/17:1017 av Karin Enström (M),
 2016/17:1318 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 4 och 5,
 2016/17:1549 av Mikael Cederbratt (M),
 2016/17:2099 av Maria Stockhaus (M) i denna del,
 2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 38–40,
 2016/17:3060 av Rickard Nordin (C) yrkandena 3 och 4,
 2016/17:3373 av Nina Lundström (L) yrkandena 8 och 10 samt
 2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 34.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis framhålla att vi ser positivt på en utveckling där cykeln används alltmer, då det bl.a. kan främja en förbättrad folkhälsa. Vi anser dock att det skulle vara mycket olyckligt att införa den föreslagna regeländringen om att cyklister över 15 år får köra på körbanan även om det finns cykelbana eftersom det skulle resultera i att det blir fler oskyddade trafikanter på vägarna samtidigt som det föreligger stor risk att kommunerna som en följd av detta väljer att inte satsa resurser på nya cykelbanor. För att minska olyckorna med oskyddade trafikanter anser vi att man i stället bör särskilja transportmedlen så mycket det går. Vi anser att detta på ett bättre sätt kan medverka till att skydda de oskyddade trafikanterna.

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

11. Trafiksäkerhet och trafikregler för cykling, 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 motionerna
 2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 38–40,
 2016/17:3060 av Rickard Nordin (C) yrkande 4 och
 2016/17:3373 av Nina Lundström (L) yrkandena 8 och 10,
 bifaller delvis motionerna
 2016/17:2099 av Maria Stockhaus (M) i denna del och
 2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 34 och
 avslår motionerna

2016/17:1017 av Karin Enström (M),
2016/17:1318 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 4 och 5,
2016/17:1549 av Mikael Cederbratt (M),
2016/17:3060 av Rickard Nordin (C) yrkande 3 och
2016/17:3509 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 1.

Ställningstagande

För att främja en ökad cykling vill jag peka på att det finns flera förbättringar att göra för cyklister, bl.a. i stadsmiljö, för att stärka cykelns roll som transportmedel. I den nationella cykelstrategi som nyligen presenterades finns beskrivningar om behovet av ökad och säkrare cykling i städerna. Jag anser att det är bra att dessa beskrivningar finns med i strategin, men kan samtidigt konstatera att det finns brister när det gäller konkreta förslag på insatser och tillvägagångssätt för att göra det enklare och säkrare att cykla i stadsmiljö.

För den som färdas på cykel kan det ofta vara uppenbart att trafikreglerna inte är anpassade för cyklister och att otydligheten när det gäller cyklisternas roll i trafiken medför olika typer av konflikter. Detta gäller t.ex. vid gatukorsningar, när cykelstråk utformas i gatutrymme och vid busshållplatser. För att underlätta för cyklisterna anser jag att trafikförordningen behöver ses över och att trafiklagstiftningen bör utformas så att cykelperspektivet blir tydligare. Jag vill även framhålla att cyklisternas säkerhet och framkomlighet bör sättas i främsta rummet i blandad trafik. Mot denna bakgrund anser jag att en generell översyn av trafikregler bör genomföras. Jag anser i detta sammanhang också att det behövs en översyn av trafikförordningen när det gäller väjningsregler och i fråga om regler om sänkt hastighet och korsande av väg endast om det kan ske utan fara. Reglerna om vem som har väjningsplikt kan många gånger upplevas som snåriga, och jag anser därför att det finns mycket att göra, inte minst när det gäller skillnaden mellan cykelpassager och cykelöverfarer. Jag vill vidare framhålla att det behövs regler som anger vilket avstånd som ska hållas i sidled vid omkörningar av cyklister.

Jag noterar att regeringen i den nationella cykelstrategin framför 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. För att förbättra framkomligheten för cyklister och göra det mer attraktivt att cykla anser jag att cyklister bör tillåtas att göra en högersväng även vid rött ljus. Detta skulle innebära att cyklister som ska svänga höger kan cykla mot rött i körbanan eller i cykelfältet till vänster om signalen. Denna åtgärd skulle även kunna bidra till att minska risken för att cyklister hamnar i ”döda vinkeln” till höger om fordonet. Därmed anser jag att det som utgångspunkt ska vara tillåtet för cyklister att göra en högersväng vid rött ljus.

Jag vill även framhålla att det är oroande att cykelolyckorna ökar. För att främja en ökad och säkrare cykling och för att nå nollvisionen anser jag att det

bör göras prioriteringar som innebär att mer forskning och statistik tas fram när det gäller cykling.

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

12. Underlättande av kombinerade resor med cykel, punkt 6 (L)

av Nina Lundström (L).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2016/17:3373 av Nina Lundström (L) yrkande 12 och
avslår motionerna

2016/17:1318 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 6 och

2016/17:2099 av Maria Stockhaus (M) i denna del.

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.

13. Elcyklar, punkt 7 (M, C, L, KD)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 41 och
2016/17:3373 av Nina Lundström (L) yrkande 15 och
avslår motionerna
2016/17:2087 av Edward Riedl (M) och
2016/17:2091 av Edward Riedl (M).

Ställningstagande

Cykeln är på många sätt ett oslagbart transportmedel med många positiva sidor som bl.a. hälsofrämjare och genom att cyklande som alternativ till bilen kan öka framkomligheten i tätorter. Vi kan samtidigt konstatera att vissa väljer bort cykeln för att den upplevs som för fysiskt utmanande eller för långsam, särskilt på långa avstånd. För dessa kan en lösning vara en elcykel där el-assistansen gör att cyklisten kan ta sig fram bekvämt och utan nämnvärd ansträngning. Vi menar att en ökad användning av elcykel som transportmedel med största sannolikhet skulle innebära att fler väljer cykeln framför bilen på längre pendlingsavstånd. För att främja en ökad användning av elcyklar anser vi därför att utformningen av både infrastrukturen och reglerna för cykling behöver anpassas.

När elcyklar kommer ut i stor skala kan det dock samtidigt förväntas medföra vissa ökade risker vad gäller trafiksäkerheten. Vi anser därför att det är viktigt att följa upp detta i trafiksäkerhetsstatistiken, och att det därför måste bli enkelt att ta fram statistik för olyckor där elcyklar är inblandade. Denna information kan sedan ligga till grund för ett utökat trafiksäkerhetsarbete för elcyklar.

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

Särskilt yttrande

En sammanhängande cykelinfrastruktur över kommungränser, punkt 3 (MP)

Karin Svensson Smith (MP) anför:

Möjligheterna att åstadkomma överflyttningar från ett resande med miljö- och klimatbelastande transporter till hållbara transportmedel som cykel har stor betydelse när det gäller att åstadkomma ett framtida hållbart resande och en god folkhälsa. För att främja en övergång där fler människor väljer att cykla behöver utbyggnaden av en bra och säker cykelinfrastruktur fortsätta och intensifieras.

För Trafikverket och kommunerna är det i dagsläget möjligt att få markåtkomst för att bygga gång- och cykelvägar genom vägplaner eller genom frivilliga avtal som ger rätt att nyttja marken. I de fall markägare inte vill avyttra eller medge nyttjanderätt för utbyggnader av cykelvägar innebär detta att problem uppstår för Trafikverket och kommunerna. Det finns i dag exempel på cykelvägar som har fått byggas på så sätt att det resulterar i långa omvägar för cyklisterna. Ett exempel är den nationella cykelleden Kattegattleden vars sträckning har blivit 9,5 kilometer längre än nödvändigt på grund av att markägare har motsatt sig anläggning på sina fastigheter.

Bland de cyklisterna som är känsliga för omvägar och att cykla längre sträckor kan den beskrivna problematiken göra att cykling upplevs som ett mindre attraktivt transportsätt och att andra transportmedel väljs. Om de nuvarande svårigheterna med markåtkomst inte blir lösta innebär detta att den nödvändiga övergången till ett hållbart och folkhälsofrämjande resande försvåras.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner väckta med anledning av proposition
2016/17:21

2016/17:3507 av Anders Åkesson (C):

15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av ett helhetsgrepp kring cykelfrågor och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3509 av Per Klarberg m.fl. (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skydda oskyddade trafikanter och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3510 av Robert Halef m.fl. (KD):

20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om cykelns roll i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

Motioner från allmänna motionstiden 2016/17

2016/17:203 av Caroline Szyber (KD):

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

2016/17:210 av Åsa Coenraads och Jessica Polfjärd (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att beakta en cykelbana i Trafikverkets planering på sträckningen Västerås–Köping och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:323 av Åsa Coenraads och Jessika Roswall (båda M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att prioritera en utbyggnad av E18 med cykelbana mellan Västerås och Enköping i Trafikverkets planering och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:515 av Erik Andersson och Erik Ottoson (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga cykelstrador, snabbcykelvägar, för att underlätta arbetspendling och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1017 av Karin Enström (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av ett tydligt cyklistperspektiv på vägarbeten i den nationella cykelstrategin och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1297 av Jan Lindholm (MP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett tydligare uppdrag till Trafikverket att utveckla möjligheterna att cykla trafiksäkert utanför tätorter på det statliga vägnätet och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1318 av Stina Bergström m.fl. (MP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av mer pengar till cykelinfrastruktur och tillkännager detta 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 detta tillkännager riksdagen för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med ett förslag om att möjliggöra cykeltrafik i motsatt riktning på enkelriktade gator och tillkännager detta för regeringen.
5. 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.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag om en komplettering av kollektivtrafiklagen så att det blir obligatoriskt att ställa krav på både upphandlad och kommersiell trafik att resenärerna ska kunna ta med sig cyklar i kollektivtrafiken, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2016/17:1549 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.

2016/17:1683 av Eva Lindh 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 tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1800 av Karin Svensson Smith (MP):

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

2016/17:2087 av Edward Riedl (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en översyn av hastighetsbegränsningar för elcyklar i syfte att höja den högsta tillåtna hastigheten ifall detta kan göras utan försämrade säkerhet och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2091 av Edward Riedl (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att främja användning och försäljning av elcyklar i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2099 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 cyklisterna att enklare ta sig fram och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD):

25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av en sammanhängande och säker cykelinfrastruktur som bl.a. underlättar för arbetspendling och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M):

38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inom ramen för kommande cykelstrategi se över möjligheterna att förenkla och göra det säkrare att cykla i stadsmiljö och tillkännager detta för regeringen.

39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av mer forskning och statistik vad gäller cykel för att öka både användande och säkerhet och tillkännager detta för regeringen.

40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det som utgångspunkt ska vara tillåtet att göra en högersväng vid rött ljus för cyklar och tillkännager detta för regeringen.
41. 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.
42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att cykeln som transportslag bör inkluderas vid utbyggnad av infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2657 av Lars-Axel Nordell m.fl. (KD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka cykelanvändningen och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2702 av Monica Green m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bygga cykelväg utmed E20 i samband med dess utbyggnad och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3060 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.

2016/17:3119 av Anders Åkesson m.fl. (C):

8. 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.

2016/17:3373 av Nina Lundström (L):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om cykling som klimatåtgärd och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett nationellt cykelkansli med en cykelsamordnare och tillkännager detta för regeringen.

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en nationell cykelstrategi och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om cykling som eget transportslag och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en generell översyn av trafikregler och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om regionala cykelstråk och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om väjningsregler och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en ändrad definition av cykelinfrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta kombinationsresor och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om elcyklar och trafiksäkerhet och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD):

34. 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.