

Trafikutskottets betänkande 2020/21:TU3

Cykelfrågor

Sammanfattning

Utskottet föreslår ett tillkännagivande till regeringen om att den bör återkomma med förslag som gör det möjligt att anlägga friliggande cykelvägar utan krav på direkt anslutning till vägar avsedda för motortrafik. Därmed tillstyrker utskottet helt eller delvis motionsförslag om detta. I en reservation (S, C, L) föreslås att riksdagen inte gör något tillkännagivande om markåtkomst och cykelvägar.

Utskottet föreslår att riksdagen avslår övriga motionsyrkanden om bl.a. mål, infrastrukturåtgärder för ökad cykling samt ändrade regler för cykling och andra insatser för ökad trafiksäkerhet. Motionsyrkandena avstyrks bl.a. med hänvisning till den nationella cykelstrategi som regeringen har presenterat samt de regelöversyner och regeländringar som har genomförts. I betänkandet framhåller utskottet bl.a. att det är viktigt att trafikreglerna är utformade så att de underlättar en ökad cykling och att infrastrukturen för cykling utformas både trafiksäkert och på ett sådant sätt att fler väljer att använda cykeln i stället för andra transportmedel med större miljöpåverkan.

I ärendet finns totalt 20 reservationer (S, M, SD, C, V, KD, L).

Behandlade förslag

Ett nittiotal yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2020/21.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	7
Ärendet och dess beredning	7
Bakgrund	7
Utskottets överväganden	10
Mål för cykling	10
Infrastruktur för cykling	13
Översyn av väglagen	26
Kombinerade resor med cykel	33
Utbildning och insatser bland barn och vuxna	37
Trafiksäkerhet och trafikregler för cykling	40
Säkerhetsavstånd vid omkörning av cyklister	56
Cykelhjälm	58
Mobilanvändning på cykel	60
Färgsättning av cykelbanor	62
Elsparkcyklar	64
Reservationer	70
1. Mål för cykling, punkt 1 (V)	70
2. Infrastruktur för cykling, punkt 2 (M)	71
3. Infrastruktur för cykling, punkt 2 (SD)	72
4. Infrastruktur för cykling, punkt 2 (C, L)	73
5. Infrastruktur för cykling, punkt 2 (V)	75
6. Översyn av väglagen, punkt 3 (S, C, L)	76
7. Kombinerade resor med cykel, punkt 4 (SD)	77
8. Kombinerade resor med cykel, punkt 4 (V)	78
9. Kombinerade resor med cykel, punkt 4 (L)	79
10. Utbildning och insatser bland barn och vuxna, punkt 5 (SD, KD)	80
11. Trafiksäkerhet och trafikregler för cykling, punkt 6 (M)	81
12. Trafiksäkerhet och trafikregler för cykling, punkt 6 (SD)	82
13. Trafiksäkerhet och trafikregler för cykling, punkt 6 (C)	83
14. Trafiksäkerhet och trafikregler för cykling, punkt 6 (V)	84
15. Trafiksäkerhet och trafikregler för cykling, punkt 6 (KD)	85
16. Säkerhetsavstånd vid omkörning av cyklister, punkt 7 (KD, L)	87
17. Cykelhjälm, punkt 8 (SD)	88
18. Mobilanvändning på cykel, punkt 9 (SD)	89
19. Färgsättning av cykelbanor, punkt 10 (M, SD)	90
20. Elsparkcyklar, punkt 11 (M, SD, L)	91
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	93
Motioner från allmänna motionstiden 2020/21	93

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Mål för cykling

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:785 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkande 2 och

2020/21:2694 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkande 1.

Reservation 1 (V)

2. Infrastruktur för cykling

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:160 av Per Lodenius (C),

2020/21:172 av Nina Lundström (L) yrkandena 1, 2 och 6,

2020/21:320 av Rickard Nordin (C) yrkandena 1 och 3,

2020/21:785 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkandena 1, 3, 5, 6, 8 och 11,

2020/21:860 av Magnus Manhammar (S),

2020/21:1313 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 15,

2020/21:1498 av Nina Lundström (L) yrkandena 1, 2 och 6,

2020/21:1951 av Ulrika Jörgensen (M),

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 28,

2020/21:2694 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkandena 2–4, 7 och 8,

2020/21:2937 av Alireza Akhondi m.fl. (C),

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 13,

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 14 och

2020/21:3466 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 1, 3 och 4.

Reservation 2 (M)

Reservation 3 (SD)

Reservation 4 (C, L)

Reservation 5 (V)

3. Översyn av väglagen

Riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför om att regeringen bör återkomma med förslag som gör det möjligt att anlägga friliggande cykelvägar utan krav på direkt anslutning till vägar avsedda för motortrafik, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:785 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkande 7,

2020/21:1313 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 14,

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 15,

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 55 och

2020/21:3466 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 2 och

bifaller delvis motion

2020/21:2694 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkande 6.

Reservation 6 (S, C, L)

4. **Kombinerade resor med cykel**

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:785 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkandena 4, 14 och 15,

2020/21:1313 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 18,

2020/21:1952 av Ulrika Jörgensen (M),

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 34 och

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 15.

Reservation 7 (SD)

Reservation 8 (V)

Reservation 9 (L)

5. **Utbildning och insatser bland barn och vuxna**

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:785 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkande 12,

2020/21:881 av Johan Andersson (S),

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 29 och

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 57.

Reservation 10 (SD, KD)

6. **Trafiksäkerhet och trafikregler för cykling**

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:172 av Nina Lundström (L) yrkandena 4 och 7,

2020/21:320 av Rickard Nordin (C) yrkandena 2 och 5,

2020/21:402 av Jörgen Grubb (SD),

2020/21:403 av Jörgen Grubb (SD),

2020/21:785 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkandena 9 och 10.1,

2020/21:1313 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 17,

2020/21:1498 av Nina Lundström (L) yrkandena 4 och 7,

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 30,

2020/21:2694 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkandena 9 och 11,

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 56,

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 15 och

2020/21:3466 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 6–8.

Reservation 11 (M)

Reservation 12 (SD)

Reservation 13 (C)

Reservation 14 (V)

Reservation 15 (KD)

7. Säkerhetsavstånd vid omkörning av cyklister

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:172 av Nina Lundström (L) yrkande 5,

2020/21:1498 av Nina Lundström (L) yrkande 5,

2020/21:2694 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkande 10,

2020/21:2805 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 10,

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 59 och

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 13.

Reservation 16 (KD, L)

8. Cykelhjälm

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:1582 av Johan Andersson m.fl. (S) och

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 31.

Reservation 17 (SD)

9. Mobilanvändning på cykel

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:1751 av Karin Enström (M) yrkandena 1 och 2 samt

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 32.

Reservation 18 (SD)

10. Färgsättning av cykelbanor

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:320 av Rickard Nordin (C) yrkande 4,

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 33 och

2020/21:3466 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 5.

Reservation 19 (M, SD)

11. Elsparkcyklar

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:785 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkande 16,

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 35,

2020/21:2933 av Alireza Akhondi m.fl. (C),

2020/21:3200 av Sofia Westergren och Marléne Lund Kopparklint (båda M),

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 16 och

2020/21:3466 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 9.

Reservation 20 (M, SD, L)

Stockholm den 17 december 2020

På trafikutskottets vägnar

Jens Holm

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Jens Holm (V), Anders Åkesson (C), Magnus Jacobsson (KD), Teres Lindberg (S), Denis Begic (S), Maria Stockhaus (M), Jasenko Omanovic (S), Sten Bergheden (M), Jimmy Ståhl (SD), Anders Hansson (M), Thomas Morell (SD), Johan Büser (S), Elin Gustafsson (S), Helena Gellerman (L), Patrik Jönsson (SD), Åsa Coenraads (M) och Lorentz Tovatt (MP).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet 88 motionsyrkanden från allmänna motions-tiden 2020/21. En förteckning över behandlade förslag finns i bilagan.

Vid utskottssammanträdet den 10 december 2020 informerade Trafikverket om arbetet med markåtkomst och cykelvägar.

I sammanhanget kan nämnas att utskottet under även våren 2021 avser att behandla frågor som i vissa delar berör cykling i betänkandena Infrastruktur-frågor och Trafiksäkerhet.

Bakgrund

Cykeln i transportsystemet

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

Frågan om cykeln som transportmedel behandlades länge 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 hösten 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 cykel 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

I oktober 2012 lämnade Cyklingsutredningen sitt betänkande Ökad och säkrare cykling – en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv (SOU 2012:70). Den särskilda utredaren konstaterade bl.a. att cyklingsintressen i huvudsak kan tillgodoses inom ramen för gällande lagstiftning och planeringsprocesser och 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 att det behövs ytterligare ekonomiska satsningar på cykling och en ökad politisk prioritering av cyklingsfrågan nationellt, regionalt och lokalt. Utredaren underströk 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 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 borde påbörjas. Utredaren menade även att det behövde tas fram utvecklingsplaner för driftsinsatser och att ansvaret för varje objekt behövde fastställas. Mot bakgrund av Cyklingsutredningens förslag beslutade regeringen om flera förordningsändringar för att förbättra förutsättningarna för cykling, och dessa trädde i kraft hösten 2014.

Den nationella cykelstrategin

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. De verktyg som regeringen främst har till sitt förfogande i strategin är regler, anslag, myndighetsstyrning samt forskning och utveckling. Strategin innehåller beskrivningar av nuläge och utmaningar samt prioriterade insatsområden som är särskilt viktiga i arbetet för ökad och säker cykling.

Strategin lyfter fram följande fem insatsområden:

- 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.

I strategin framhåller regeringen vikten av att följa upp såväl den fortsatta utvecklingen inom cyklandet som det arbete som genomförs för ökad och säker cykling. Regeringen anger även att den avser att vidta åtgärder som stöttar den rekommenderade riktningen i strategin.

Översyn av regler med betydelse för cykling

Parallellt med regeringens arbete med en nationell cykelstrategi gjordes en översyn av regler med betydelse för cykling. Övervägandena presenterades våren 2017 i departementspromemorian Cykelregler (N2017/03102/TIF).

I promemorian konstateras att ett ökat resande och ökade transporter med cykel är viktiga faktorer för att åstadkomma ett hållbart transportsystem. Förutsättningarna för att välja cykeln som transportsätt ska förbättras samtidigt som tillförlitligheten, tryggheten och bekvämligheten för cyklisterna ökas. I promemorian framhålls vikten av att det finns en god infrastruktur att cykla på och att trafikmiljön bör planeras och utformas på ett sådant sätt att trafikanter naturligt uppträder på det sätt som är avsett. För detta krävs att trafikmiljön stöder de trafikregler som finns. I promemorian konstateras vidare att trafikanter inte är någon enhetlig grupp och att det finns en mängd olika skäl till att man befinner sig i trafiken, något som i sin tur innebär att det är en mängd olika intressen som ska samsas och att det ständigt uppstår nya situationer i trafiken.

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

Utifrån översynen har ett antal regeländringar därefter genomförts som avser följande:

- vägmarkering för cykelbox
- förenklad markering av cykelpassage och cykelöverfart
- lokaliseringsmärken för gång- och cykelhänvisning
- gående på gång- och cykelbana
- markering av övergångsställe på cykelbana.

Utskottets överväganden

Mål för cykling

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om mål för cykling. Utskottet hänvisar bl.a. till regeringens nationella cykelstrategi och det nya etappmålet i miljömålssystemet om ökad andel persontransporter med bl.a. cykel. Utskottet bedömer att det vore välkommet med en ytterligare precisering av målen och understryker även vikten av att följa upp målen.

Jämför reservation 1 (V).

Bakgrund

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

Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Enligt en av regeringens preciseringar för funktionsmålet ska förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.

Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

Motionerna

I motion 2020/21:785 yrkande 2 framför Ola Johansson och Peter Helander (båda C) att det bör sättas ett dubbleringsmål till 2030 för antalet resor med cykel. Motionärerna konstaterar att Sverige saknar ett nationellt mål för cykelanvändningen medan flera andra länder har ett sådant. Dubbleringsmålet bör antingen avse antalet resor med cykel eller antalet cyklister som dagligen använder cykeln.

I motion 2020/21:2694 yrkande 1 framhåller Emma Berginger m.fl. (MP) behovet av nationella mål för ökat cyklande. Motionärerna uppmärksammar att det fortfarande saknas konkreta målsättningar för ökat cyklande. I den nationella cykelstrategin anges att andelen som cyklar ska öka, och det finns olika nationella målsättningar som har bäring på cykeltrafiken, men för att åtgärder och resurser ska kunna inriktas på att öka cykeltrafiken behövs det enligt motionärerna konkreta nationella mål för hur mycket cykeltrafiken ska öka.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla att regeringen i april 2017 presenterade en nationell cykelstrategi med det uttalade syftet att främja en ökad och säker cykling. I den nationella cykelstrategin pekar regeringen på ett antal politiska mål med betydelse för en ökad och säker cykling. Regeringen pekar bl.a. på det övergripande målet för transportpolitiken som riksdagen har beslutat om och att riksdagen därutöver har beslutat om ett funktionsmål och ett hänsynsmål. De båda målen har konkretiserats av regeringen i form av preciseringar inom ett antal prioriterade områden, och en av preciseringarna för funktionsmålet är att förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.

Utskottet vill vidare påminna om att Trafikanalys i april 2017 fick ett uppdrag i vilket det bl.a. ingick att formulera möjliga målsättningar för ökad cykling på nationell nivå, att analysera bl.a. fördelar och nackdelar med att sätta mål för ökad cykling samt att redogöra för vilka konsekvenserna skulle bli om de mätmetoder, främjandeåtgärder och mål som Trafikanalys rekommenderar fastställs. I januari 2018 presenterade Trafikanalys sitt svar på uppdraget där myndigheten bl.a. pekar på att en ökad och säker cykling kan bidra till många viktiga samhällsmål som bl.a. folkhälsa, miljö, tillgänglighet och sysselsättning samt att det på regional och kommunal nivå förekommer målsättningar som anknyter till alla de nationella mål som cykling har potential att bidra till (rapport 2018:1). Trafikanalys framhåller att en ökad cykling inte är ett mål i sin egen rätt utan ett instrument eller medel för att nå andra mål. I utformningen av politik och åtgärder för att uppnå en ökad cykling måste det alltid vara de verkliga, i sig eftersträvansvärda, målen som sätts i fokus. Trafikanalys menar att den dagliga cyklingen i tätorter är den cykling som har störst potential att bidra till många andra mål, och att om ett etappmål för ökad cykling ska fastställas är det lämpligt att målet tar sikte på den delen av cyklingen. Mot denna bakgrund föreslår Trafikanalys ett möjligt nationellt mål om ökad cykling som framhåller att den ökade cyklingen ska bidra till andra målsättningar, och att detta mål kompletteras med ett särskilt etappmål som gäller ökad cykling i tätorter.

Utskottet vill även framhålla att regeringen i april 2018 beslutade om ett nytt etappmål i miljömålssystemet inriktat på att begränsa utsläpp från

vägtrafik i större tätorter. Målet är att andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent 2025, uttryckt i personkilometer, i riktning mot att på sikt fördubbla andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik. Regeringen gav i augusti 2018 Trafikanalys i uppdrag att följa upp det beslutade etappmålet och att utifrån de skilda förutsättningar som råder i kommunerna, t.ex. befolkningstäthet eller befolkningstäthet, föreslå indikativa målnivåer för kommuner med olika förutsättningar. Trafikanalys redovisade uppdraget i april 2019 (rapport 2019:7). I rapporten bedömer Trafikanalys att det finns anledning att föreslå fyra indikativa målnivåer för olika kommungrupper eller sammanslagningar av kommungrupper. Trafikanalys pekar på att det finns olika förutsättningar i varje kommungrupp som gör att det är stora skillnader mellan högsta och lägsta andel gång-, cykel- och kollektivtrafik. Enligt Trafikanalys ska de indikativa mål som föreslås motsvara mål för medelvärdet som ska uppnås inom respektive kommungrupp och inte ses som ett normativt värde som varje enskild kommun i gruppen bör eftersträva. Enligt Trafikanalys kommer det i varje kommungrupp att finnas både kommuner som når över det indikativa målet och kommuner som inte alls når målet. Indikativa mål kan enligt Trafikanalys vara en utgångspunkt för en lokal process att fastställa ett mål som är relevant för den enskilda kommunen.

Utskottet vill här även framhålla att det nationella cykelrådet sedan våren 2014 tar fram nationella cykelbokslut. Syftet med de nationella cykelboksluten är att följa upp och redovisa cyklandet utveckling i Sverige kopplat till de transportpolitiska målen.

Utskottet konstaterar sammanfattningsvis att regeringens nationella cykelstrategi har en ökad och säker cykling som inriktning. Utskottet vill även peka på att regeringens beslut 2018 om ett nytt etappmål i miljömålssystemet innebär att andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent 2025, i riktning mot att på sikt fördubbla andelen för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Utskottet vill vidare framhålla att utskottet tidigare har uppmärksammat att det vore välkommet med en ytterligare precisering av målen. Utskottet står fast vid denna bedömning. I sammanhanget vill utskottet även understryka vikten av att följa upp målen i syfte att uppnå en ökad och säker cykling. Mot bakgrund av vad som här har anförts finner utskottet inte att det finns anledning att ta något initiativ i denna fråga och avstyrker därmed motionerna 2020/21:785 (C) yrkande 2 och 2020/21:2694 (MP) yrkande 1.

Infrastruktur för cykling

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om olika åtgärder i infrastrukturen för cykling. Utskottet hänvisar bl.a. till regeringens nationella cykelstrategi och pågående insatser. Utskottet framhåller att cykling är väl beaktad i infrastrukturplaneringen och betonar att det är viktigt att infrastrukturen för cykling utformas både trafiksäkert och på ett sådant sätt att fler väljer att använda cykeln i stället för andra transportmedel med större miljöpåverkan.

Jämför reservation 2 (M), 3 (SD), 4 (C, L) och 5 (V).

Bakgrund

Planeringsprocessen för transportinfrastruktur

Beslut om vilka transportinfrastrukturåtgärder 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 utarbetar Trafikverket ett förslag till en nationell plan och respektive länsplaneupprättare, dvs. aktörer med regionalt utvecklingsansvar i respektive län, förslag till de 21 länsplanerna.

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

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 det finns nödvändiga avgöranden enligt

tillämpliga regelverk 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 är väghållare. Även andra väghållare kan använda sig av dessa standarder. Trafikverket ansvarar för utvecklingen av det statliga nationella vägnätet, medan de regionala planupprättarna ansvarar för planeringen av cykelvägar längs det övriga vägnätet. Trafikverket ansvarar för drift och underhåll och för att åtgärder som är beslutade om i den nationella planen och länsplanerna blir genomförda. Kommunerna ansvarar för åtgärder längs kommunala vägar och gator.

Enligt Trafikverket fanns det i slutet av 2019 ca 2 800 kilometer statliga cykelvägar, 18 900 kilometer kommunala cykelvägar och 1 100 kilometer enskilda cykelvägar.

Den nationella planen för transportsystemet 2018–2029

Trafikverket remitterade i augusti 2017 ett förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029. I förslaget pekade Trafikverket på att säkerheten för cyklister är oacceptabelt låg och riskerar att försämrats. Den största andelen allvarligt skadade i trafikolyckor är cyklister, och denna grupp har inte minskat de senaste åren. Tvärtom visar analyser att om cykeltrafiken ökar kommer det att leda till ett ökat antal omkomna och allvarligt skadade cyklister, om inte motåtgärder sätts in. Trafikverket konstaterade vidare att bristerna i cyklisters säkerhet i hög grad är kopplade till brister i infrastrukturens utformning och skötsel, samtidigt som det även finns säkerhetsbrister i cykeln som fordon, beteenden och användningen av cykelhjälm.

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

I förslaget till nationell plan för perioden föreslog Trafikverket att ca 1,5 miljarder kronor skulle satsas på cykelvägar längs nationella vägar inom ramen för trimnings- och miljöåtgärder, framför allt cykelvägar som förbättrar möjligheten till arbetspendling i större tätortsregioner. Vidare framhölls att cykling många gånger är kombinerat med en kollektivtrafikresa, och därför

innehåller förslaget också åtgärder som förbättrar möjligheterna att parkera cyklar vid viktiga bytespunkter, framför allt vid busshållplatser längs infartsleder till större tätorter.

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

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

I förslaget redogörs för vad planförslaget försöker lösa med utgångspunkt från konstaterade tillstånd och brister i förhållande till de transportpolitiska målen. I en samlad måluppfyllelsebedömning konstateras att en av de allvarligaste bristerna när det gäller funktionsmålet är ett stort behov av mer sammanhängande cykelvägnät med god underhållsstandard. Samtidigt konstateras att prioriteringar i den nationella planen har måttlig till stor påverkan, beroende på hur åtgärderna genomförs i samverkan med andra aktörers åtgärder, då den största delen cykelvägar ligger på regional och kommunal infrastruktur.

Regeringen fattade den 31 maj 2018 beslut om den nationella planen för transportinfrastrukturen 2018–2029. Regeringen fattade därefter den 14 juni 2018 beslut om en skrivelse till riksdagen med anledning av den fastställda planen (skr. 2017/18:278). Skrivelsen behandlades av trafikutskottet under våren 2019 (bet. 2018/19:TU5).

Motionerna

I motion 2020/21:160 föreslår Per Lodenius (C) att åtgärder vidtas så att fler cykelvägar utefter statliga vägar kommer till. Motionären menar att det behövs åtgärder för att cykeln ska vara ett alternativ också på landsbygden. Behovet av säker cykeltrafik behöver finnas med vid projektering av upprustning eller nybyggnation av statliga vägar.

I motionerna 2020/21:172 och 2020/21:1498 framför Nina Lundström (L) att cyklingen bör få samma status i planeringen som övriga transportslag (yrkande 1). Motionären betonar vidare att det behövs nya former för samverkan så att planeringen och trafiksäkerhetshöjande åtgärder inte försvåras i infrastrukturen (yrkande 2). Den statliga huvudmannen bör tillsammans med kommunerna utveckla nya former för samverkan så att inte frågan om vem som bär det ekonomiska ansvaret försvåras planeringen och trafiksäkerhetshöjande åtgärder i infrastrukturen. Motionären betonar slutligen behovet av enhetlig skyltning (yrkande 6). Hon framhåller att detta är särskilt viktigt för stråk som går genom flera kommuner samt för stråk med

blandtrafik, och att det även skulle underlätta för utländska besökare. Statliga huvudmän behöver samverka med de kommunala huvudmännen så att skyltningen dels genomförs, dels ges enhetlig utformning.

I motion 2020/21:320 betonar Rickard Nordin (C) vikten av att ta hänsyn till samtliga trafikslag vid vägbyggnationer (yrkande 1). Motionären lyfter bl.a. fram att två-plus-ett-vägar ibland innebär att cyklisterna trängs undan och att det krävs ett helhetstänkande och en annan syn från planerande myndigheter. Motionären lyfter vidare fram frågan om standardisering av nya cykelbanor (yrkande 3). Han menar att det inte finns någon generell standardisering när det gäller cykelbanors utformning, vilket skapar onödigt byråkrati och administrativ hantering i kommunerna. En enhetlig standard för cykelbanor skulle kunna tas fram av Trafikverket och därmed underlätta arbetet med cykeltrafiken.

I motion 2020/21:785 framför Ola Johansson och Peter Helander (båda C) att Trafikverket i sitt regleringsbrev bör få ett uttalat krav att göra cykel till ett eget trafikslag (yrkande 1). Motionärerna menar att cyklingen bör ges ett utrymme i den nationella potten för infrastrukturinvesteringar samt att det bör ges ett tydligare uppdrag till Trafikverket att sätta upp ett nationellt mål för en ökad cykelanvändning, att ta fram ett nationellt regelverk för utformningen av ny infrastruktur och att utarbeta vägledning för hur staten, länen och kommunerna kan samverka för att uppnå detta mål. Det statliga finansieringsansvaret för utbyggnad av vägar för cykel måste öka genom att en större andel av den statliga infrastruktursatsningen är örönmärkt till cykelvägar. Motionärerna påtalar vidare behovet av riktlinjer till kommunerna från Boverket för att Sveriges städer ska utformas med en högre prioritet för cykeltrafiken (yrkande 3). Motionärerna menar att bostädernas placering i förhållande till skolor, arbetsplatser, handel etc. bör ingå i sådana riktlinjer. Motionärerna påtalar vidare behovet av infrastruktur (yrkande 5). De konstaterar att cykelinfrastrukturen oftast består av spridda sträckor som inte hänger samman och som behöver byggas om till kontinuerliga, välskötta och framkomliga cykelbanor med hög säkerhet och komfort. Motionärerna betonar även att det behövs en nationell cykelplan som utgår från att det byggs cykelbanor längs med det nationella vägnätet (yrkande 6). Motionärerna menar att planen också bör hantera de saknade länkar som uppstått i och med anläggandet av två-plus-ett-vägar (yrkande 8). Dessa omöjliggör säker cykeltrafik längs många sträckningar där alternativa cykelvägar saknas. Motionärerna uppmärksammar slutligen behovet av väl belysta cykelbanor och andra trygghetsskapande åtgärder som underlättar cykling året runt (yrkande 11). Motionärerna menar att satsningar behöver göras på en mer ändamålsenlig och säker infrastruktur samtidigt som bl.a. grus- och lövupptagning, halkbekämpning samt snöröjning betonas, liksom att cykelbanor ska vara väl belysta så att hinder och korsningar syns väl.

I motion 2020/21:860 framför Magnus Manhammar (S) att man i infrastrukturplaneringen bör se över förutsättningarna för att en större andel av alla bilvägar i Sverige på sikt ska ha cykelbanor. Motionären menar att det

bör utredas om man ska planera för cykelbanor utmed alla större vägbyggen från början och bygga till cykelbanor på de vägar där sådana saknas, inte minst längs två-plus-ett-vägar.

I kommittémotion 2020/21:1313 yrkande 15 betonar Jens Holm m.fl. (V) att cykeltrafikanernas framkomlighet alltid ska vara lika viktig att beakta som trafiksäkerheten för bilister vid byggande av två-plus-ett-vägar. Motionärerna menar att det är nödvändigt att staten uppmärksammar cykeltrafikens behov vid anläggande av vägar och att riktlinjerna till Trafikverket behöver göras tydligare i fråga om när insatser ska göras för att åtgärda saknade cykellänkar i och med anläggande av två-plus-ett-väg.

I motion 2020/21:1951 tar Ulrika Jörgensen (M) upp behovet av säkra pendlingsvägar för cyklar i våra större städer. Motionären framhåller att pendlingsvägarna ska vara breda nog att rymma en samtrafik av pendlingscyklar, el-cyklar, lådcyklar och racercyklar och i möjligaste mån vara planskilda från motortrafik och gångtrafikanter samt att pendlingsvägarna ska prioriteras när det gäller sopning, halkbekämpning och gatuunderhåll.

I kommittémotion 2020/21:2218 yrkande 28 framför Thomas Morell m.fl. (SD) att cykelstråk och snabbcykelvägar bör prioriteras i utbyggnaden av cykelinfrastrukturen. Samtidigt betonar motionärerna att det måste tas hänsyn till framkomligheten för biltrafik och trafiksäkerhetsperspektivet.

I motion 2020/21:2694 lyfter Emma Berginger m.fl. (MP) fram prioriteringen av cykelinfrastruktur inom den kommande nationella infrastrukturplanen (yrkande 2). Motionärerna menar att det är viktigt att regeringen införa direktiven om åtgärdsplanering har tydligare skrivningar om åtgärder i cykelinfrastrukturen. Motionärerna lyfter vidare fram att regeringen behöver säkerställa att de som upprättar länsplanerna avsätter nödvändiga medel i dem för investeringar i den regionala cykelinfrastrukturen (yrkande 3). Motionärerna menar att det dessutom behöver tas fram en plan för utbyggnaden av ett nationellt stomvägnät för cykel (yrkande 4). De konstaterar att det i dag saknas många viktiga länkar i cykelinfrastrukturen. En utbyggnad av ett stomvägnät för cykel behöver ske samlat och med en tydlig prioriteringsordning. Dessutom framhåller de att man bör ställa krav på att Trafikverket säkerställer cykeltillgänglighet i samband med om- och utbyggnad av statliga vägar (yrkande 7). Motionärerna uppmärksammar att möjligheten att cykla längs med vägen ofta försvinner när statliga vägar byggs om för ökad säkerhet för biltrafik med mötesseparerade filer och högre hastigheter. Även när nya statliga vägar byggs uteblir åtgärder för att skapa tillgänglighet för cyklister. Slutligen lyfter motionärerna fram behovet av en ökad trafikseparering där cykeltrafik särskiljs från såväl motorfordon som gångtrafik (yrkande 8). För att förbättra tillgängligheten för cyklister behöver cykeltrafik i större utsträckning hanteras som ett eget transportslag som behöver separeras från både bil- och gångtrafik.

I motion 2020/21:2937 framför Alireza Akhondi m.fl. (C) att det behövs en översyn av åtgärder vad gäller cyklar. Motionärerna menar bl.a. att Trafikverket behöver anlägga cykelvägar längs både nationella vägar och

länsvägar och att det statliga finansieringsansvaret för utbyggnad av cykelvägar bör öka. Dessutom bör Trafikverket få ett uttalat krav att göra cykel till ett eget trafikslag, och vägagen bör likställa cykelväg med bilväg.

I kommittémotion 2020/21:3172 yrkande 13 framför Anders Åkesson m.fl. (C) att det bör byggas fler lokala och regionala cykelbanor för att öka framkomligheten med cykel. Den nationella nivån måste enligt motionärerna skapa förutsättningar för regionalt och kommunalt samarbete och kunskapsutbyte eftersom en stor del av besluten som rör cykeltrafik fattas lokalt eller regionalt. Motionärerna för bl.a. fram behovet av s.k. cykelmotorvägar samt av att minska barriäreffekter från korsande spår och vägar.

I kommittémotion 2020/21:3235 yrkande 14 pekar Helena Gellerman m.fl. (L) på behovet av en enhetlig nationell skyltning för cyklister. Motionärerna understryker att detta skulle underlätta orienteringen. Statliga huvudmän behöver samverka med de kommunala huvudmännen så att skyltningen dels genomförs, dels ges enhetlig utformning.

I kommittémotion 2020/21:3466 framhåller Maria Stockhaus m.fl. (M) att cyklingens status i infrastrukturplaneringen bör stärkas (yrkande 1). Motionärerna konstaterar att frågor om sammanhängande cykelstråk och god trygghet för cyklister i trafiken tenderar att bli perifera i infrastrukturdebatten. Motionärerna tar dessutom upp behovet av att prioritera sammanhängande cykelstråk och snabbcykelvägar (yrkande 3) och trygghet för cyklister (yrkande 4). Motionärerna menar att viljan att cykla påverkas av tillgången till sammanhängande cykelstråk. Cyklister är oskyddade, och kollisioner med stora motordrivna fordon kan få allvarliga konsekvenser i form av personskador. Motionärerna framhåller att det är mycket viktigt att bygga sammanhängande cykelstråk och att det bör ses över hur staten och kommunerna gemensamt kan stärka cyklandet i denna del.

Utskottets ställningstagande

Cykel är ett fordon inom trafikslaget vägtrafik

Utskottet vill inledningsvis slå fast att trafikslagen indelas i följande fem delar: vägtrafik, spårbunden trafik (eller bantrafik), luftfart, sjöfart samt inre vattenvägar (inre vattenvägar särskiljs ofta, men inte alltid, från sjöfart). Ett annat begrepp är transportslag, som indelas i följande två delar: persontransporter och godstransporter.

Utskottet kan konstatera att cykel – liksom t.ex. bil – betraktas som ett fordon inom trafikslaget vägtrafik.

Satsningar på cykelinfrastruktur och sammanhängande cykelvägnät

Våren 2015 riktade riksdagen ett tillkännagivande till regeringen om att ta fram en nationell cykelstrategi som beaktar vad utskottet anfört om bl.a. en sammanhängande cykelinfrastruktur och att cykeln bör betraktas som ett eget transportsätt (bet. 2014/15:TU5, rskr. 2014/15:123). Mot denna bakgrund

presenterade regeringen våren 2017 en nationell cykelstrategi där fem insatsområden pekades ut för det fortsatta arbetet.

Utskottet kan konstatera att regeringen för det insatsområde som avser att främja en mer funktionell och användarvänlig infrastruktur bl.a. understryker att cykeln ska vara ett attraktivt transportsätt och att det är viktigt att cykelvägnätet hänger samman både lokalt och regionalt samt är kopplat till olika målpunkter i samhället. Ett sammanhängande och välskyttat cykelvägnät med så enhetlig standard som möjligt framhålls som en viktig faktor. I strategin pekar regeringen på att det handlar om såväl att förbättra befintlig infrastruktur som att skapa nya cykelförbindelser. Cykelinfrastrukturen behöver enligt regeringen också klara av en större mångfald av cyklister, och regeringen vill därför se demonstrationsprojekt som syftar till ökad och säkrare cykling. Regeringen anger att cykelvägnätet behöver utformas så att det blir både attraktivt och trafiksäkert med god framkomlighet och att det ska vara tillgängligt och lätt att använda för olika grupper av medborgare. Regeringen framhåller att förbättringar i driften och underhållet av cykelvägnätet har betydelse för att fler ska cykla och för att öka trafiksäkerheten. Utformningen och underhållet av infrastrukturen ska enligt regeringen anpassas efter cyklisternas behov. Utskottet delar regeringens syn på cykelinfrastrukturen.

Regeringen beslutade i maj 2018 om en nationell plan för transportinfrastrukturen 2018–2029. Regeringen överlämnade därefter skrivelsen Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029 (skr. 2017/18:278) till riksdagen, vilken behandlades av utskottet (bet. 2018/19:TU5). I skrivelsen redogör regeringen för att den vill främja cykling, att den nationella planen innehåller många större väginvesteringar som inkluderar åtgärder för cyklister och att det inom de s.k. trimnings- och miljöåtgärderna görs särskilda satsningar på cykelbanor och vägar utmed det allmänna vägnätet som förbättrar möjligheten till arbetspendling i större tätortsregioner. Utskottet välkomnar denna inriktning. Satsningarna i den nationella planen innebär att Trafikverket kan vidta åtgärder för att möjliggöra pendling med cykel inom eller mellan ett fyrtiotal större tätorter och skapa sammanhängande stråk. Vidare finns satsningar på åtgärder för att förbättra möjligheterna för barns resor med cykel samt åtgärder för ökad trafiksäkerhet i passager och överfarer i tätorter längs det nationella stamvägnätet. Inom ramen för trimnings- och miljöåtgärder satsas ca 1,5 miljarder kronor på cykelvägar längs nationella vägar. I detta ingår även åtgärder som förbättrar möjligheterna att parkera cyklar vid viktiga bytespunkter samt trafiksäkerhetshöjande åtgärder som gång- och cykelpassager och portar. Målsättningen är att genomföra åtgärder där potentialen för en ökad och säker cykling är störst. Potentialen för ökad och säker cykling ligger framför allt hos kommunerna, och förutom medel till investeringar i det nationella vägnätet omfattar planen statlig medfinansiering till cykelåtgärder i annan infrastruktur. Sådan medfinansiering till cykelvägar eller andra anläggningar för cykeltrafik i kommunerna möjliggörs inom ramen för de s.k. stadsmiljöavtalen och storstadsförhandlingarna. När det gäller drift och underhåll är inriktningen i den nationella planen att underhållet av

cykelvägar som används frekvent hela året kommer att förbättras. Behovet av förbättringar gäller främst vintertid. Det finns även en ambition att höja drifts- och underhållsstandarden på begränsade delar av cykelvägnätet för att bidra till ökad cykling. Utskottet konstaterar att satsningen enligt Trafikverket kommer att göras på de delar där det är samhällsekonomiskt lönsamt med en standardhöjning och i vissa fall i samband med andra satsningar på cykelvägar.

Utöver den nationella planen finns det även 21 länsplaner för regional transportinfrastruktur som upprättas av aktörer med regionalt utvecklingsansvar (länsplaneupprättare) i respektive län. Länsplaneupprättarna har i egenskap av ansvariga för att upprätta och fastställa planer för regional transportinfrastruktur (länsplaner) en central roll i arbetet med transportsystemet. Därutöver ansvarar de för att ta fram samlade strategier för att skapa hållbar regional tillväxt och utveckling. Staten kan medfinansiera kommunala åtgärder i länsplanerna, t.ex. för trafiksäkerhets- och miljöåtgärder.

Utskottet vill understryka betydelsen av stadsmiljöavtalen som lanserades under 2015 och som syftar till att främja hållbara stadsmiljöer genom att bl.a. ge stöd till kommuner och regioner för åtgärder i städer som leder till ökad andel persontransporter med kollektivtrafik eller cykeltrafik. Åtgärderna ska leda till energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser och bidra till att uppfylla miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö. Stadsmiljöavtalen baseras på att staten medfinansierar investeringar i infrastrukturen och att kommunen genomför 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. vara åtgärder för fotgängare, hastighetsanpassningar eller förändrade parkeringspolicier. Det ekonomiska utrymme för stadsmiljöavtalen har successivt utökats sedan starten, och för planperioden 2018–2029 finns totalt 12 miljarder kronor att tillgå. Trafikverket har lämnat uppgifter om att många av de ansökningar om medfinansiering inom stadsmiljöavtalen som myndigheten hittills har beviljat innehåller satsningar på cykelvägar och andra åtgärder kopplade till cykel, vilket utskottet ser som mycket positivt. När det gäller storstadsåtgärder finns det inom ramen för den s.k. Sverigeförhandlingen en uttalad inriktning att öka andelen resor med kollektivtrafik, förbättra tillgängligheten och öka bostadsbyggandet i storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Skåne, och i detta ingår även cykelåtgärder. Resultatet av de genomförda storstadsförhandlingarna innebär för planperioden 2018–2029 att den statliga medfinansieringen kommer att ta i anspråk totalt ca 5,8 miljarder kronor av den nationella planen samt medel ur länsplanerna.

Utskottet noterar i sammanhanget att det i budgetpropositionen för 2021 redovisas att Trafikverket under 2019 byggde 82 kilometer ny statlig cykelväg samt att det under samma år byggdes 23 nya planskilda korsningar för gång och cykel, varav cirka hälften med medel från den nationella planen.

Utskottet vill här dessutom lyfta fram att det i trafikutskottets forskningsöversikt om mobilitet på landsbygder (rapport 2019/20:RFR10) konstateras att flera regioner försöker uppmuntra invånarna till ökad cykling och satsar på

bl.a. utbyggnad av cykelbanor. I rapporten konstateras dock att tillgängliga resurser sätter gränser för satsningarna när det gäller utbyggnad av cykelbanor på farliga landsvägar.

I juni 2020 gav regeringen i uppdrag åt Trafikverket att ta fram ett inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för kommande planperiod. Utskottet vill framhålla att det i uppdraget anges att regeringens ambition att flytta över transporter till bl.a. cykeltrafik ska beaktas i genomförandet av uppdraget. Trafikverket presenterade i slutet av oktober 2020 inriktningsunderlaget (rapport 2020:186). I underlaget pekar Trafikverket på behovet av en sammanhängande infrastruktur liksom höjda kriterier för drift och underhåll. Trafikverket konstaterar att ansvaret för infrastrukturen är fördelat på flera väghållare och att det behöver utvecklas entydiga riktlinjer och sammanhållande stråk. Det ställs allt högre anspråk på utformningen i och med högre hastigheter med bl.a. elcyklar. En stor del av cyklisters och fotgängares personskador inträffar vid halt underlag orsakat av grus, blöta löv, is och snö samt i konflikter med fordon. Mer medel bör enligt Trafikverket därför satsas på cykelinfrastruktur, drift och underhåll samt vägvisningsskyltning.

Utskottet välkomnar vidare att regeringen i budgetpropositionen för 2021 betonar att fler ska kunna ta cykeln till jobb, skola och fritidsaktiviteter. Regeringen föreslår därför en satsning på sammanlagt 325 miljoner kronor 2021 och lika mycket 2022 som innefattar en förstärkning av både statens cykelinfrastruktur och kommuners möjlighet till cykelinvesteringar genom stadsmiljöavtalen. Utskottet delar regeringens bedömning att det finns ett behov av att fortsätta att utveckla cykelvägnätet för att göra cykeln till ett ännu mer attraktivt transportmedel. Det handlar både om att förbättra befintlig infrastruktur och om att skapa nya cykelförbindelser. Cykelinfrastrukturen behöver också klara av en större mångfald av cyklister. Regeringen menar att den dagliga cyklingen i tätorter har störst potential att öka och framhåller att väl utformade stadsmiljöer och gaturum skapar förutsättningar för en ökad och säker cykling. Därför föreslår regeringen en förstärkning av stadsmiljöavtalen med 300 miljoner kronor 2021 och 250 miljoner kronor 2022 med särskilt fokus på cykel. Därutöver föreslår regeringen en satsning på 25 miljoner kronor 2021 och 75 miljoner kronor 2022, bl.a. för att fler åtgärder i den statliga cykelinfrastrukturen ska kunna genomföras. Detta kan exempelvis vara utveckling av nya cykelleder eller ombyggnad av befintlig cykelinfrastruktur. Utskottet välkomnar även att samverka med civilsamhället för ökad cykling enligt regeringen ska främjas.

Snabba cykelstråk

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

Utskottet kan konstatera att regeringen i den nationella cykelstrategi som presenterades våren 2017 pekar på att de snabba cykelstråken ska erbjuda god

tillgänglighet, säkerhet och framkomlighet och att man kan se ökade satsningar inom området, både i lokala och i regionala sammanhang. Vidare ska de snabba cykelstråken både förbättra för dem som redan cyklar i form av kortare restid och ökad trafiksäkerhet och få fler att börja cykla.

Utskottet välkomnar att regeringen vill främja fler pendlingsresor på cykel och att den pekar på att snabba cykelstråk är en åtgärd som kan ge positiva effekter för ökat arbetspendlande. De snabba cykelstråken är särskilt viktiga på längre sträckor där restidsvinsterna kan vara stora, och det är därför angeläget att viktiga stråk för arbetspendling pekas ut och prioriteras i det fortsatta arbetet med regionala cykelplaner. Utskottet välkomnar också att det i den nationella cykelstrategin framhålls att cykelinfrastrukturen behöver klara en större mångfald av cyklister, t.ex. att fler och snabbare cyklister behöver samsas på ytor med fritidscyklister, motionärer, nya cykelfordon samt fotgängare. Utskottet delar regeringens uppfattning att det därför kan finnas behov av separering på olika delar av cykelvägnätet samt att det i de fall separering inte är möjligt kan finnas andra lösningar.

Utskottet vill uppmärksamma att det på Cykelcentrum vid Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) byggs upp ökad kunskap om cykling. I maj 2019 initierades där en utvärdering av åtgärder på cykelstråk och effekter på flöden och resmönster, vilken kommer att pågå t.o.m. december 2023. Syftet med projektet är dels att utvärdera effekten av de förbättrings- och uppmuntransåtgärder som Region Skåne planerar att genomföra på cykelstråk under projektets gång, dels att ta fram en metod som regioner och kommuner själva kan använda för att mäta, analysera och utvärdera cykling på cykelstråk. Av projektbeskrivningen framgår att det behövs åtgärder för att öka cyklingens attraktivitet och att detta bl.a. kan göras genom att skapa sammanhållna cykelstråk där cyklisters framkomlighet prioriteras. Vidare konstateras att Region Skåne arbetar för att förbättra pendlingsstråk med cykel till de större städerna och att även många kommuner i andra delar av landet arbetar med cykelstråk.

Utskottet kan vidare konstatera att Boverket betonar att för att få till ett sammanhängande regionalt cykelstråk är en framgångsfaktor att en tidig dialog förs med involverade parter. Boverket menar att regionen oftast kan vara den sammanhållande parten som ser till att berörda parter träffas och diskuterar fram en gemensam målbild. Den kan också hjälpa till att undvika segdragna konflikter om markägandet och dragning av cykelleder. Boverket konstaterade i en rapport från 2018 att någon region även har gjort analyser för att underlätta kommunernas planering för cykel. Samverkan mellan parter i ett tidigt skede underlättar planering utifrån ett hela resan-perspektiv. När det gäller frågor om samverkan vill utskottet även peka på Nationella cykelrådet som är ett samverkansforum för det nationella arbetet för en ökad och säker cykling och som leds av Trafikverket. Utöver Trafikverket ingår även Boverket, Cykelfrämjandet, Naturvårdsverket, Svensk Cykling, Sveriges Kommuner och Regioner (SKR), Transportstyrelsen, Region Sörmland, Folkhälsomyndigheten, Göteborgs stad, Linköpings kommun och VTI.

Slutligen vill utskottet påminna om den ovannämnda forskningsöversikten om mobilitet på landsbygder (rapport 2019/20:RFR10) som utskottet har låtit genomföra. I rapporten uppmärksammas att landsbygdsvägar traditionellt sett har ansetts främst vara avsedda för motorfordonstrafik och har utformats och använts därefter. Ett vanligt förekommande argument för att inte satsa på cyklande på landsbygd är enligt rapporten att det saknas ekonomiska medel för att göra det. Resonemanget grundar sig bl.a. på samhällsekonomiska analyser där en avgörande beståndsdel är flödesanalyser. Låga cykelflöden medför att det inte satsas på cykling. Utskottets arbetsgrupp för forsknings- och framtidsfrågor konstaterar dock att med elcykelns intåg har nya möjligheter öppnat sig för cykling i områden där avstånden är längre. I rapporten konstateras att en utvärdering av elcykelpremien visar att flest utbetalningar per 1 000 invånare har gått till mindre tätorter.

Cyklistperspektiv vid mittseparering och utbyggnad av två-plus-ett-vägar

I Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029 framhålls att cykelinfrastrukturen har en stor påverkan på andelen cykelresor när det gäller resor till arbete, skola och affärer och att det finns stora behov av mer sammanhängande trafiksäkra vägnät, såväl inom som mellan orter. I förslaget pekar Trafikverket samtidigt på bl.a. bristande kompensation när cykeltrafik försvåras, t.ex. vid mittseparering, och att detta är ett hinder för ett ökat aktivt resande.

Utskottet välkomnar därför att regeringen i skrivelsen Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029 anger att möjligheten att minska barriäreffekter och att underlätta för gång- och cykeltrafikanter i samband med möttesepareringsåtgärder bör övervägas i reserelationer där det kan anses vara motiverat (skr. 2017/18:278).

Trygghetsskapande belysning

Vägbelysningens huvudsakliga funktion är att förbättra synförhållandena i trafiken under dygnets mörka timmar, vilket kan bidra till att minska risken för mörkerolyckor samt öka tryggheten, tillgängligheten och framkomligheten. En huvudprincip är att vägbelysning ska användas där man kan förvänta sig att den fyller en funktion för trafikanterna, till en rimlig kostnad.

Utskottet kan konstatera att Trafikverket i oktober 2017 tillsammans med SKR presenterade rapporten Belysning där det behövs. I rapporten konstateras bl.a. att ägarförhållandena för landets belysningsanläggningar på det statliga vägnätet är komplicerade. När det gäller trygghet för cyklister med väl belysta cykelbanor anges i rapporten att Trafikverket tillsammans med länsplaneupprättare och kommuner medverkar i regionala forum och finansierar vid upprättande av regional transportplan. Inom dessa regionala forum finns möjligheter för kommunerna att påverka var belysning ska byggas längs med de statliga vägarna inom respektive region. I dessa forum ska även frågan om

belysning av cykelvägar hanteras och prioriteras enligt riktlinjerna om belysning av cykelnät utanför tätort.

Skyltning för cykling

Det finns två typer av skyltning som regleras i vägmärkesförordningen. Den ena gäller utmärkning av trafikregler och hur man som trafikant ska bete sig, medan den andra gäller lokaliseringsmärken för vägvisning, dvs. hur man hittar. Sedan lång tid finns ett system för vägvisning för gång-, cykel- och mopedtrafik. Utskottet kan konstatera att systemet är tänkt att vara enhetligt och se likadant ut oavsett vilken väg lokaliseringsmärket är uppsatt intill (kommunal gata, allmän väg eller enskild väg) och ska möjliggöra en konsekvent och tydlig vägvisning. Lokaliseringsmärken för vägvisning för gång- och cykeltrafik visar vägen till en ort, plats, inrättning, anläggning eller liknande.

Utskottet noterar att Trafikverket nyligen i sitt inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen har framfört att mer medel bör satsas på vägvisningsskyltning.

Utskottet vill även peka på att Trafikverket ansvarar för att märka ut nationella och regionala cykelleder för turism. Skyltningen ska tydligt visa om man befinner sig på en lokal, regional eller nationell led. Cykelleder ska märkas ut enligt publikationen Cykelleder för rekreation och turism (Trafikverket 2017:145). Om cykelleden korsar en annan cykelled eller om man vill ha information om avstånd till orter som leden går igenom kan man använda en vägvisare med ledens namn och nummer och eventuellt ett eller två ortnamn. Det finns möjlighet att informera cyklister om sevärdheter, övernattningsmöjligheter m.m. med hjälp av symboler.

Standardisering av cykelbanor

När det gäller frågan om standardisering av cykelbanor kan utskottet konstatera att Trafikverket tillsammans med SKR har tagit fram regler för vägars och gators utformning (VGU). Där finns beskrivet hur en cykelväg ska utformas. Reglerna är obligatoriska att använda inom Trafikverket, men för kommunerna är VGU ett frivilligt och rådgivande dokument. Trafikverket och SKR har även tagit fram GCM-handboken (GCM står för gång-, cykel och mopedtrafik) om bl.a. utformning av cykelbanor. Vidare har SKR tagit fram en kommunal praxis för hur cykelöverfarter och cykelpassager ska anläggas.

I sammanhanget noterar utskottet att Trafikverket i sitt inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen pekar på att det behövs utvecklade, mer kostnadseffektiva utformningskrav för cykelbanor då kraven på hållfasthet många gånger inte behöver vara samma som för bilvägar.

Cykeltrafikens roll i samhällsplaneringen

I den nationella cykelstrategin framhåller regeringen att cykeln har fått en större betydelse i samhällsplaneringen men kan ges en ännu högre prioritet.

Utskottet delar denna bedömning. Liksom regeringen vill utskottet lyfta fram att det bör finnas potential att föra över bilresor till cykel, främst inom och nära tätorter. Planeringen av städer och tätorter har en stor påverkan på rörelsemönster och val av transportmedel. Regeringen framhåller i strategin 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, vilket utskottet välkomnar.

Utskottet vill i detta sammanhang peka på att Trafikverket har tagit fram en vägledning för regionala cykelplaner (2013:137). Syftet är att den nationella, regionala och kommunala planeringen ska bli enhetlig. En regional cykelplan kan bl.a. ge underlag för kommunal och regional översikts- och detaljplanering. Cykling är ett färd sätt som ska ingå i både översiktsplaneringen och detaljplanerna. Trafikverket anser att ett prioriterat cykelvägnät som sammanbinder kommundelar med varandra och med centrum är viktigt i översiktsplaneringen. Trafikverket för även fram att pendlingsstråk bör anges i en trafikstrategi. Detaljplanerna ska ta stöd i regionala och kommunala cykelstrategier och cykelplaner eller i en trafikstrategi.

Slutligen uppmärksammar utskottet att Boverket i ett regeringsuppdrag har tagit fram en samling lärande exempel på hur kommuner, regioner och andra aktörer har lyckats föra in cykling i samhällsplaneringen på ett framgångsrikt sätt. Uppdraget rapporterades till Näringsdepartementet i mars 2018. Boverket konstaterar att flera större städer har kommit långt och har en integrerad planering för cykling i samhällsplaneringen. Även många mindre kommuner uppges arbeta på bred front med planeringsunderlag för cykel, mobilitetsstyrning och fysiska åtgärder. En god cykelplan kan enligt Boverket utgöra en länk från översiktsplanen och vara ett stöd i detaljplaneringen och genomförandet. Boverket konstaterar att det finns flera sätt att organisera planering för cykling. Dels sitter ibland förvaltningarna tillsammans, dels träffas de kontinuerligt på möten eller i arbetsgrupper. I några kommuner diskuteras cykling i ett större sammanhang, t.ex. stadsutveckling och stadens mobilitet. Några har lyft gröna parkeringstal som en pådrivande faktor för ökad cykling. När det gäller organisering är det flera kommuner som har en särskild cykelsamordnare som driver på övriga förvaltningars arbete.

Sammanfattande ställningstagande

Utskottet anser sammanfattningsvis att cykling är väl beaktad i infrastrukturplaneringen. Utskottet vill i sammanhanget framhålla den stora betydelsen av att infrastrukturen för cykling utformas både trafiksäkert och på ett sådant sätt

att resvägarna och därmed restiderna med cykel så långt som möjligt upplevs som ett fullgott alternativ till andra transporter som har en större miljöpåverkan och att fler därför väljer att använda cykeln som transportmedel. Utskottet välkomnar den inriktning som regeringen har gett uttryck för i den nationella cykelstrategin och anser liksom tidigare att strategin är ett viktigt verktyg i det fortsatta utvecklingsarbetet för ökad och säker cykling.

Utskottet betonar betydelsen av förbättrad framkomlighet och vikten av att fler ska kunna ta cykeln till både arbete, skola och olika fritidsaktiviteter. Utskottet lyfter fram betydelsen av snabba cykelstråk, och när det gäller två-plus-ett-vägar understryker utskottet vikten av att alltid beakta de oskyddade trafikanternas förutsättningar och behov inför att vägar byggs om. Detta ansvar ligger på alla infrastrukturhållare, såväl Trafikverket som kommunerna. Enligt utskottets bedömning har cykeln fått en större betydelse i samhällsplaneringen men kan ges ännu högre prioritet.

Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2020/21:160 (C), 2020/21:172 (L) yrkandena 1, 2 och 6, 2020/21:320 (C) yrkandena 1 och 3, 2020/21:785 (C) yrkandena 1, 3, 5, 6, 8 och 11, 2020/21:860 (S), 2020/21:1313 (V) yrkande 15, 2020/21:1498 (L) yrkandena 1, 2 och 6, 2020/21:1951 (M), 2020/21:2218 (SD) yrkande 28, 2020/21:2694 (MP) yrkandena 2–4, 7 och 8, 2020/21:2937 (C), 2020/21:3172 (C) yrkande 13, 2020/21:3235 (L) yrkande 14 och 2020/21:3466 (M) yrkandena 1, 3 och 4.

Översyn av väglagen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen tillkännager för regeringen att den bör återkomma med förslag som gör det möjligt att anlägga friliggande cykelvägar utan krav på direkt anslutning till vägar avsedda för motortrafik. Därmed tillstyrker utskottet helt eller delvis motionsförslag om detta.

Jämför reservation 6 (S, C, L).

Bakgrund

Väglagen (1971:948) gäller allmänna vägar. En allmän väg är enligt lagen, förutom väg som anläggs enligt väglagen eller förändras till allmän, sådan för allmän samfärdsel upplåten väg som av ålder ansetts som allmän eller enligt äldre bestämmelser anlagts som eller förändrats till allmän och som hålls av staten eller en kommun. Till vägen hör vägbanan och övriga väganordningar. Vägområdet utgörs av den mark eller det utrymme som har tagits i anspråk för väganordningen.

Väghållning omfattar byggande av väg och drift av väg. Med byggande av väg avses att anlägga en ny väg och att bygga om en väg. En ny väg får anläggas om vägen behövs för allmän samfärdsel eller på något annat sätt kan antas få synnerlig betydelse för det allmänna. När en väg byggs ska den ges

ett sådant läge och utformas så att ändamålet med vägen uppnås med minsta intrång och besvär utan oskäligen kostnad. Den som avser att bygga en väg ska upprätta en vägplan. En väg ska hållas i ett skick som är tillfredsställande för samfärdseln genom underhåll, reparation och andra åtgärder.

Vägrätt innefattar rätt för väghållaren att nyttja mark eller annat utrymme som behövs för en väg, trots den rätt som någon annan kan ha till fastigheten. Vägrätt uppkommer bl.a. genom att väghållaren tar mark eller annat utrymme för en väg i anspråk med stöd av en vägplan eller en skriftlig överenskommelse.

Motionerna

I motion 2020/21:785 yrkande 7 påtalar Ola Johansson och Peter Helander (båda C) behovet av en ändring i väglagen som gör det möjligt att förlägga cykelvägar till andra platser än längs det ordinarie vägnätet. Motionärerna menar att väglagen borde likställa cykelvägar med bilvägar, så att man inte tvingas bygga en bilväg för att kunna bygga en cykelväg.

I kommittémotion 2020/21:1313 yrkande 14 framför Jens Holm m.fl. (V) att regeringen bör återkomma med förslag på ändring i väglagen för att stärka cyklingens status i infrastrukturplaneringen och möjliggöra byggande av gång- och cykelvägar utan krav på allmän samfärdslösning eller funktionellt samband med statlig väg. Motionärerna lyfter fram problem med att lagstiftningen gör att gång- och cykelvägar inte kan byggas separat, att cykelvägar inte definieras som allmän väg och att det är otydligt vem som ansvarar för drift och underhåll av cykelvägar.

I kommittémotion 2020/21:2218 yrkande 15 framför Thomas Morell m.fl. (SD) att det på anpassade vägar bör skapas säkra ytor för mopeder och cyklister. Motionärerna menar att väglagen innebär allvarliga begränsningar av anläggandet av nya cykelbanor och att det därför behövs en översyn och modernisering av lagstiftningen så att det blir lättare att anlägga cykelstråk.

I motion 2020/21:2694 yrkande 6 menar Emma Berginger m.fl. (MP) att väglagen och anläggningslagen behöver ändras för att säkerställa markåtkomst och lämpliga sträckningar för cykelvägar. Motionärerna menar att genom väglagens definition av väg och kraven på funktionellt samband och samfärdslösning blir det omöjligt att få gena och logiska cykelstråk. Vidare uppmärksammas problemet med markåtkomst för anläggande av cykelväg.

I kommittémotion 2020/21:2809 yrkande 55 framför Magnus Jacobsson m.fl. (KD) att väglagen bör ändras så att det blir möjligt för Trafikverket att anlägga friliggande cykelvägar utan krav på anslutande bilväg. Detta är enligt motionärerna nödvändigt för att skapa bättre förutsättningar för rena cykelvägar som underlättar cykling.

I kommittémotion 2020/21:3466 yrkande 2 uppmärksammar Maria Stockhaus m.fl. (M) att lagstiftning som ger staten ensamrätt att bygga cykelvägar i direkt anslutning till vägar avsedda för motortrafik bör

reformerar. Motionärerna menar att väglagens krav är en brist, varför lagstiftningen i denna del bör ses över skyndsamt.

Utskottets ställningstagande

Väglagen

Utskottet kan inledningsvis konstatera att cykelvägar i dag kan anläggas inom ramen för väglagen om de är att betrakta som väganordningar. Här krävs enligt väglagens förarbeten ett funktionellt samband med en allmän väg. Den som är väghållare för den allmänna vägen ansvarar då för planeringsprocessen för en vägplan och för anläggandet. Däremot kan en cykelväg inte anläggas enligt väglagen om den helt saknar samband med allmän väg.

Trafikverkets tidigare utredningar

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

Av Trafikverkets promemoria framgår vidare att vägrätt är en speciell form av nyttjanderätt som endast en allmän väghållare, dvs. Trafikverket eller en kommun, kan erhålla. Vägrätt avser mark som permanent behöver tas i anspråk för en väg vid byggande eller vid förändring från enskild väg till allmän. Vägrätt innebär enligt väglagen att väghållaren har befogenhet att nyttja marken och att bestämma över dess användning under den tid vägrätten består. Detta gäller oberoende av den rätt andra har till fastigheten (ägare eller nyttjanderättshavare). Inskränkningar i väghållarens rätt att nyttja marken kan göras i vägplaner och beslut om förändring av enskild väg till allmän. I promemorian konstateras bl.a. att väglagens regler om vägrätt i praktiken är de enda som kan tillförsäkra staten en permanent rätt till den mark som behövs för en cykelväg. En planeringsprocess enligt väglagen är dessutom enligt Trafikverket den enda möjligheten att ge medborgarna den demokratiska rätten att påverka.

Trafikverket lyfter även fram att det är viktigt att väghållaren har klart för sig vilken typ av väg (allmän, enskild eller gata) cykelvägen utgör eftersom väghållaren har ett ansvar för att trafiken regleras på ett säkert sätt. Såväl

mandatet att utfärda föreskrifter med stöd av trafikförordningen som det s.k. utmärkningsansvaret enligt vägmärkesförordningen varierar nämligen mellan de olika vägtyperna. I promemorian framförs att det för Trafikverkets del därför är viktigt att verket bara bygger cykelvägar i form av allmänna vägar. Verkets möjligheter att påverka trafikregleringen och reglera trafiken blir i andra fall oklara.

Trafikverket konstaterar i sin promemoria från 2017 att det tycks finnas ett behov av förändringar. I promemorian pekas på två olika möjligheter, vilka föreslås utredas:

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

Trafikverket har vidare i en rapport från november 2019 (rapport 2019:180) konstaterat att det sedan 1970-talet pågår en diskussion om markåtkomst samt om hur cykelvägar utanför tätbebyggt (detaljplanelagt) område ska finansieras och byggas. Generellt ansvarar Trafikverket för cykelvägar längs nationella vägar, medan respektive länsstyrelse eller region prioriterar cykelvägar i framför allt länsplanerna. Kommuner svarar främst för cykelvägar inom detaljplanelagt område.

I rapporten konstateras att det är väglagen (1971:948) som reglerar allmänna vägars byggande, vägrätt, drift m.m. Cykelvägar utan direkt koppling till bilväg betecknas inte som vägar enligt väglagens definition. Trafikverket konstaterar att bestämmelsen för cykelinfrastruktur därmed inte är densamma som för allmän väg. Det innebär exempelvis att det enligt Trafikverket är svårt att med väglagens vägrätt nyttja mark för en cykelväg, och det finns inte samma expropriationsmöjlighet som för allmänna vägar.

Trafikverket konstaterar att det genom åren har diskuterats om och hur markåtkomst kan lösas för cykelinfrastruktur. I den revidering av en intern riktlinje för cykel (TDOK 2017:0496) som genomfördes under 2018 försökte Trafikverket tydliggöra möjligheten att finansiera cykelvägar längs regionala och nationella vägar. I riktlinjen lades det fast en princip för åtgärder som omfattar cykelvägar på det statliga vägnätet. Den innebär bl.a. att kommuner bekostar cykelvägar där de är väghållare men att det finns möjligheter för dem att söka statlig medfinansiering. När det gäller cykelvägar längs regionalt vägnät (med tydligt funktionellt samband) bekostar den regionala planen projektering och produktion av cykelvägar. När det gäller cykelvägar längs nationellt vägnät som inte är motorväg bekostar den nationella planen projektering och produktion av cykelvägar i direkt anslutning till nationellt

stamvägnät (tydligt funktionellt samband) i det fall behov av cykelväg finns. När det gäller cykelvägar längs nationellt vägnät som är motorväg eller annan väg med förbud för gång- och cykeltrafik ska inom tätbebyggda områden en cykelväg i första hand knytas till kommunalt eller angränsande regionalt vägnät. På landsbygden ska cykelvägar i första hand knytas till angränsande regionalt vägnät (finansieras enligt regional plan). Sammanfattningsvis konstaterar Trafikverket att det inte finns samma expropriationsmöjlighet för cykelvägar som för allmänna vägar. Det krävs antingen en lagändring eller en annan tolkning av väglagen där begreppet allmän samfärdslinje även kan gälla enbart gång- och/eller cykeltrafik. När det gäller finansiering av cykelvägar kan den ske via nationell plan och/eller länsplan med kravet att cykelvägen ska ligga nära allmän väg (funktionellt samband). Enligt Trafikverket behövs dock en ändring av tolkningen av funktionellt samband för att få använda statliga medel utanför vägrummet.

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

Trafikverkets pågående utredningsarbete

I regeringens beslut från den 31 maj 2018 om fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 anges att Trafikverket ska utreda om, och i så fall hur, frågan om

markåtkomst är ett hinder för tillkomsten av cykelvägar eller i genomförandet av regionala cykelplaner och vid behov lämna förslag till regeländringar (N2018/03462/TIF m.fl.). Vidare anges att SKR bör involveras i arbetet och att den nuvarande indelningen av vägghållaransvaret ska beaktas och kvarstå oförändrad.

Vid utskottssammanträdet den 10 december 2020 informerade Trafikverket om det pågående arbetet med anledning av regeringens uppdrag. I arbetet ingår att kartlägga vilka brister och behov som finns och att ta fram förslag till åtgärder. Trafikverket informerade om att uppdraget kommer att redovisas under december 2020. Trafikverket uppgav bl.a. att det inte är helt tydligt vad som avses med funktionellt samband och pekade på att eftersom en cykelbana ska vara en väganordning till en befintlig väg kan avståndet mellan dem inte vara alltför stort. Trafikverket menade att inom de kommunala vägghållningsområdena är kravet på ett funktionellt samband med en befintlig statlig allmän väg särskilt högt. Trafikverket har i sin utredning frågat trafikverksregionerna och samtliga länsplaneupprättare vilka cykelåtgärder som inte har genomförts eller inte har kunnat genomföras på grund av att man inte har fått tillgång till den mark som behövs för åtgärden. Trafikverket uppgav att det förekommer att framkomligheten i cykelprojekten upplevs hindras av svårigheter att få åtkomst till mark men att frågan ofta har kunnat lösas genom att kommunen har tagit fram en detaljplan enligt plan- och bygglagen (2010:900).

Sammanfattande ställningstagande

Utskottet kan således konstatera att frågan om markåtkomst för cykelinfrastruktur och en modernisering av väglagen för att förbättra möjligheten att bygga cykelvägar har varit uppe vid ett flertal tillfällen. Utskottet kan också konstatera att Trafikverket sedan 2018 utreder om, och i så fall hur, frågan om markåtkomst är ett hinder för tillkomsten av cykelvägar.

Utskottet menar att myndigheternas tolkning av väglagen, nämligen att en gång- och cykelväg endast får byggas om den är i anslutning till allmän väg, är ett hinder för ökad cykling. Enligt den tolkningen får en cykelled inte byggas om den inte ligger i närheten av och har ett funktionellt samband med en statlig väg för allmän samfärdsel. Utskottet konstaterar att enligt väglagen ska en väg i dag vara upplåten för allmän samfärdsel, vilket tolkas som att alla trafikslag ska kunna köra där. Att bygga separata cykelvägar – som inte är i anslutning till bilväg – har tolkats som att det står i strid med principen om allmän samfärdsel eller det som i förarbetena benämns som funktionellt samband med en bilväg. Utskottet vill vidare lyfta fram att det har pekats på att problem uppstår när cykelvägar inte definieras som allmän väg, bl.a. vad gäller ansvarsförhållanden kring cykelvägen. Det kan t.ex. handla om att det blir otydligt vem som ansvarar för drift och underhåll av den färdiga cykelvägen. Utskottet uppmärksammar att ett exempel på en brist i dag är att väglagens krav i praktiken ger staten ensamrätt att bygga cykelvägar som är i direkt anslutning till väg avsedd för motortrafik.

Utskottet framhåller att det är viktigt att olika trafikantgrupper separeras i så stor utsträckning som möjligt. Utskottet vill även betona vikten av att det skapas säkra ytor för inte minst cyklister, men som framgår ovan har det i olika sammanhang pekats på att väglagen innebär stora begränsningar av möjligheten att anlägga nya cykelbanor. Utskottet menar därför att det behövs en översyn av lagstiftningen så att möjligheten att anlägga friliggande cykelbanor förbättras. En eventuell revidering av väglagen är en viktig fråga som bör analyseras och hanteras i särskild ordning. Utskottet kan konstatera att det har gått nästan 50 år sedan tillkomsten av 1971 års väglag. Även om väglagen har reviderats ett antal gånger är det enligt utskottets mening viktigt att skyndsamt göra en översyn av om lagen behöver ändras och i så fall vilka ändringar som behöver göras för att tydliggöra cyklingens status i infrastrukturplaneringen.

Utskottet menar att det är viktigt att närmare se över den rådande uppfattningen att en cykelväg måste ha ett funktionellt samband med en allmän väg för motortrafik. Det bör därför i en översyn undersökas om väglagen behöver ändras för att förtydliga begreppet allmän samfärdslinje eller om en omtolkning kan göras utan att väglagen behöver ändras för att Trafikverket och kommunerna ska kunna frångå den tidigare uppfattningen. Utskottet menar att regeringen skyndsamt bör se över lagstiftningen med syftet att det bör bli tydligt att gång- och cykelvägar ska kunna byggas separat, dvs. att sådana ska kunna byggas oavsett koppling till väg för allmän samfärdslinje samt att ansvaret för drift och underhåll av färdiga gång- och cykelvägar ska tydliggöras. Utskottet vill i sammanhanget även peka på behovet av att hämta in erfarenheter från andra länder. Som exempel kan nämnas de regionala snabbcykelvägarna i Tyskland (Radschnellweg).

Utskottet föreslår mot bakgrund av det som anförs ovan att riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen om att den bör återkomma med förslag som gör det möjligt att anlägga friliggande cykelvägar utan krav på direkt anslutning till vägar avsedda för motortrafik. Därmed tillstyrker utskottet helt eller delvis motionerna 2020/21:785 (C) yrkande 7, 2020/21:1313 (V) yrkande 14, 2020/21:2218 (SD) yrkande 15, 2020/21:2694 (MP) yrkande 6, 2020/21:2809 (KD) yrkande 55 och 2020/21:3466 (M) yrkande 2.

Kombinerade resor med cykel

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om att underlätta kombinerade resor med cykel. Utskottet hänvisar bl.a. till det pågående arbetet inom EU. Utskottet uttalar vidare att det är lämpligt att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna gör avvägningar av vilka krav som bör ställas på den offentligt organiserade kollektivtrafiken i respektive län.

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

Bakgrund

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

Av det nationella cykelboks slutet 2019 (Trafikverket, 2020:137) framgår att det går att ta med sin cykel på de regionala tågen i nästan alla län i Sverige. Det går också att ta med cykeln på pendeltåg runt de stora städerna, men då kan det vara begränsat till att enbart gälla under lågtrafik. Däremot är det enligt cykelboks slutet inte möjligt att ta med sin cykel på SJ:s tåg. Antalet cyklar som får plats i ett tågsätt varierar. På alla tågoperatörers webbplatser varnas det för att man kan nekas att ta med sin cykel.

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

Motionerna

I motion 2020/21:785 framför Ola Johansson och Peter Helander (båda C) att möjligheten att ta med cykel ska vara ett krav vid upphandling av trafik och

fordon (yrkande 14). Motionärerna betonar att kollektivtrafik bör medge cykeltransport både i de nationella och i de lokala kollektivtrafiknäten. Motionärerna betonar även behovet av att underlätta kombinationsresor (yrkande 15), bl.a. genom cykelparkeringar, ett heltäckande låncykelsystem samt infartsparkeringar som gör det möjligt att parkera bilen och fortsätta resan med cykeln. Motionärerna menar vidare att en nationell handbok för utformning av cykelparkeringar bör tas fram (yrkande 4) så att kommuner kan arbeta efter tydliga normer och riktlinjer.

I kommittémotion 2020/21:1313 yrkande 18 föreslår Jens Holm m.fl. (V) att Trafikverket senast 2022 ska få befogenhet att ställa krav på att tågoperatörer använder sig av tåg som kan medföra cyklar där behov finns. Motionärerna konstaterar att Trafikverket inte har sådana befogenheter i dag och menar att detta krav bör kunna ställas på kommersiell trafik.

I motion 2020/21:1952 understryker Ulrika Jörgensen (M) vikten av en cykelvänlig tågresor även inom Sverige. Motionären framför att det borde vara ett krav vid upphandling att det erbjuds möjlighet att ta med sin cykel i faktisk storlek till skillnad från hopfälld. För att få en ökad cykelturism och en ökad cykelpendling vore det rimligt att samtliga tåg erbjuder ett visst antal cykelplatser.

I kommittémotion 2020/21:2218 yrkande 34 betonar Thomas Morell m.fl. (SD) vikten av säkra cykelparkeringar och att cykelpooler bör anläggas vid bilpooler. Motionärerna betonar att genom ett ökat utbud av hyrcyklar och säkra cykelparkeringar skapas fler möjligheter till mobilitet och fler kan ta cykeln hela eller delar av resan.

I kommittémotion 2020/21:3235 yrkande 15 framför Helena Gellerman m.fl. (L) att kombinationsresor med cykel bör underlättas. Motionärerna vill göra det enklare att ta med sig cykeln i kollektivtrafiken.

Utskottets ställningstagande

Möjligheten att ta med cykel i kollektivtrafiken

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

Utskottet vill också påminna om att det 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 möjligheten att ta med cykel på tåg och bussar. I Cyklingsutredningens betänkande (SOU 2012:70) lämnades dock inga förslag när det gäller frågan om att underlätta för resenärer att 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. Någon sådan idékatalog har ännu inte tagits fram. I den nationella cykelstrategin framhålls dock behovet av ett tydligt integrerat hela resan-perspektiv vid planering av

ökad cykling. I cykelstrategin betonas att en resenär kan vara cyklist under en del av resan och kollektivtrafikresenär eller annan typ av resenär under andra delar av resan, vilket innebär att det behöver skapas goda förutsättningar för tillgänglighet och för effektiva resor och transporter där cykel ingår som ett viktigt alternativ.

Utskottet vill vidare peka på att EU-kommissionen i september 2017 presenterade ett förslag om ett antal ändringar i tågpassagerarförordningen där ett av ändringsförslagen rör möjligheterna att medföra cykel ombord på tåg (COM(2017) 548). I skälen till förordningsförslaget anges att järnvägsföretag bör göra det lättare att kombinera cykel- och tågresor i så hög grad som möjligt, i synnerhet genom att tillåta transport av cyklar ombord på tågen. Kommissionens ändringsförslag innebär att järnvägsföretagen ska göra det möjligt för resenärerna att ta med cyklar ombord på tågen mot rimlig ersättning om de är lätthanterliga och inte har någon negativ effekt på trafiktjänsten i fråga och om vagnarna tillåter det. Vidare ska resenärerna hålla uppsikt över sina cyklar under resan och säkerställa att inga besvär eller skador orsakas andra resenärer m.m. Att ta med cyklar får vägras eller tillståndet begränsas av säkerhetsskäl eller operativa skäl så länge resenärerna informeras om villkoren.

När Europaparlamentets utskott för transporter och turism i oktober 2018 justerade sitt betänkande om kommissionens förslag föreslogs att rätten att ta med en cykel på tåget ska förstärkas ytterligare gentemot kommissionens förslag så att resenärerna ska ha rätt att ta med cyklar ombord på tåget, inbegripet på höghastighetståg, fjärrtåg, gränsöverskridande tåg och lokala tåg, samt att alla nya eller upprustade passagerartåg ska vara utrustade med en tydligt angiven plats för transport av minst åtta monterade cyklar. Vidare ska järnvägsföretag, biljettutfärdare, researrangörer och stationsförvaltare senast i samband med biljettköp informera resenärerna om villkoren för transport av cyklar på alla tåg.

Vid rådet för transport, telekommunikation och energis (TTE-rådet) möte den 2 december 2019 enades EU:s transportministrar om en allmän inriktning för den föreslagna rättsakten. Enligt rådets förslag ska resenärerna ha rätt att ta med cyklar ombord, dock med förbehåll för ett antal begränsningar. Enligt förslaget ska järnvägsföretagen få begränsa rätten att medföra cyklar av säkerhetsskäl eller operativa skäl, i synnerhet kapacitetsbegränsningar under rusningstid. Järnvägsföretag föreslås också få begränsa transporten av cyklar på grundval av deras vikt och dimensioner. Vilka villkor som gäller för transport av cyklar, inklusive uppdaterad information om kapacitetstillgången, ska enligt förslaget framgå av järnvägsföretagens officiella webbplatser. Vidare föreslås att det på tåg med obligatorisk bokning ska vara möjligt att boka transport av en cykel. Om detta trots bokning vägras utan motiverat skäl har resenären enligt förslaget rätt till ombokning eller återbetalning. I rådets förslag anges även att medlemsstaterna ska få kräva att järnvägsföretagen utarbetar planer för hur man ska kunna öka och förbättra transporten av cyklar

samt andra lösningar som uppmuntrar till kombinerad användning av järnväg och cyklar, och att de håller dessa planer uppdaterade.

Enligt uppgift från Regeringskansliet påbörjades interinstitutionella förhandlingar om förslaget under våren 2020 och slutfördes hösten 2020. Ministerrådet har godkänt en ny text, och ärendet ligger för närvarande i Europaparlamentet, som förväntas fatta beslut i frågan under första kvartalet 2021.

I sammanhanget kan nämnas att det pågår olika projekt med kombinationsresor. Ett sådant exempel är Busssoj som är en satsning inom Västtrafik och Hållbart resande väst för att fler ska upptäcka fördelarna med att kombinera s.k. vikcyklar och kollektivtrafik för sina resor.

Cykelparkeringar och cykelpooler

Utskottet vill inledningsvis peka på att behovet av goda parkeringsmöjligheter för cyklar vid målpunkter och att cykelnätet har god koppling till dessa framhålls i den nationella cykelstrategin.

Utskottet kan vidare konstatera att Trafikverket redan i en skrift från 2010 konstaterade att det behövs bra cykelparkeringsmöjligheter för att fler ska cykla till kollektivtrafiken. Skriften visar hur den fysiska miljön vid resecentrum kan förbättras i fråga om cykelparkering och därigenom verka för en estetiskt tilltalande miljö samt till att fler kan kombinera cykel- och kollektivtrafikresor. Trafikverket betonar att det är viktigt med en helhetsplanering där cykelparkeringen vid resecentrum är en del av en större plan för hur cykling till resecentrum ska ordnas. Det är även viktigt att man har en långsiktighet i planeringen och t.ex. reserverar ytor för en vidareutbyggnad av cykelparkeringar. Även Boverket tog samma år fram en väglednings- och inspirationsskrift för planering av cykelparkering vid stationer och resecentrum.

Vidare vill utskottet peka på att SKR sprider goda exempel och kunskap i form av handböcker, rapporter och skrifter. De har bl.a. regeringens uppdrag att samla och sprida goda exempel på insatser som bidrar till ökat cyklande. SKR har gjort en översyn av de handböcker och andra skrifter som finns att tillgå för kommuner som behöver stöd i cykelfrågor. Syftet med översynen har varit att ge dels en samlad bild av vad som finns skrivet, dels vägledning om vilka delar av cykelområdet som bör prioriteras i framtida projekt.

Utskottet vill även framhålla att det i utskottets forskningsöversikt om mobilitet på landsbygder (rapport 2019/20:RFR10) konstateras att flera regioner söker uppmuntra invånarna till ökad cykling och bl.a. satsar på att bygga ut pendlarparkeringar på järnvägsstationer för att underlätta cykling som första och sista delen av en pendlingsresa.

Utskottet konstaterar att en cykelpool innebär att man kan låna eller hyra en cykel. Det finns cykelpooler på olika håll i landet. Ett exempel är Trollhättans stad som med bidrag från Verket för innovationssystem (Vinnova) arbetar med att utveckla ett koncept för en smart cykelpool.

Målsättningen är att man ska kunna ha en småskalig cykelpool på plats tidigast hösten 2020.

Sammanfattande ställningstagande

Utskottet anser att det inte finns någon anledning att ta något initiativ i frågan om kombinerade resor med cykel mot bakgrund av såväl det pågående arbetet på EU-nivå som 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. Utskottet hänvisar även till den inriktning som regeringen ger uttryck för i den nationella cykelstrategin. Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2020/21:785 (C) yrkandena 4, 14 och 15, 2020/21:1313 (V) yrkande 18, 2020/21:1952 (M), 2020/21:2218 (SD) yrkande 34 och 2020/21:3235 (L) yrkande 15.

Utbildning och insatser bland barn och vuxna

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om utbildning och andra insatser för ökad cykling bland barn och vuxna. Utskottet hänvisar bl.a. till att olika utredningsinsatser har genomförts och att det finns särskilt riktade insatser för ändamålet. Utskottet framhåller även att cykling är utmärkt vardagsmotion och att det är angeläget att alla barn ges möjlighet att lära sig cykla och få kunskap om trafiksäkerhet.

Jämför reservation 10 (SD, KD).

Bakgrund

Av det nationella cykelbokslutet 2019 (Trafikverket, 2020:137) framgår att det finns ett flertal faktorer som påverkar cykling, bl.a. individens egna förutsättningar. Människors individuella förutsättningar för att cykla varierar bl.a. beroende på livssituation, socioekonomisk tillhörighet, kunskap och färdigheter kring cykling och tillgång till cykel. Cyklingen påverkas även av bl.a. egna och andras attityder till cykling.

Av bokslutet framgår att mer än sju av tio personer i åldern 6–84 år totalt sett har tillgång till en cykel som de har använt någon gång under det senaste året. Tillgången är högre bland barn och ungdomar (åtta av tio personer). Yngre personer med tillgång till cykel cyklar mer frekvent än äldre personer. Nästan en femtedel av alla barn och ungdomar som har tillgång till en cykel använder den under en genomsnittlig dag. Andelen som cyklar under en genomsnittlig dag är högst i större städer.

Motionerna

I motion 2020/21:785 yrkande 12 föreslår Ola Johansson och Peter Helander (båda C) en nationell satsning på barns resor och behov av fysisk aktivitet samt en nationell satsning på att lära vuxna cykla. Motionärerna menar att det finns ett stort behov av utbildning i att lära sig cykla, men också utbildning i lagar och regler. Skolorna behöver stöd för att få in cykling på schemat, men också för att få bukt med den situation som uppstått i och med att allt fler föräldrar väljer att skjutsa sina barn, varför barns resor och deras fysiska aktivitet, liksom vuxnas kunskaper om och vana av att cykla på ett säkert sätt, bör vara föremål för en nationell satsning.

I motion 2020/21:881 menar Johan Andersson (S) att det bör övervägas hur samhället kan ta ett utökat ansvar för att barn lär sig cykla och får kunskap om trafiksäkerhet. Motionären konstaterar att många barn lär sig cykla sent eller inte alls och att det skulle stärka barns hälsa att främja deras cykling och kunskap i trafiksäkerhet. Eftersom många föräldrar inte kan cykla borde det vara ett samhällsansvar.

I kommittémotion 2020/21:2218 yrkande 29 anser Thomas Morell m.fl. (SD) att möjligheten för barn att lära sig cykla och få kunskap i trafiksäkerhet bör utökas. Motionärerna konstaterar att många barn lär sig cykla sent eller inte alls, och att främja barns cykling och kunskap i trafiksäkerhet skulle stärka deras hälsa. Enligt motionärerna behöver det övervägas hur samhället kan ta ett utökat ansvar för att barn ska lära sig cykla och få kunskap i trafiksäkerhet eftersom många föräldrar inte kan cykla.

I kommittémotion 2020/21:2809 yrkande 57 pekar Magnus Jacobsson m.fl. (KD) på behovet av cykelfrämjande åtgärder. Motionärerna menar att cykling behöver främjas bland barn, ungdomar och nya svenskar. Motionärerna konstaterar att många kommuner köper cykelkurser för att få nya målgrupper att börja cykla.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill understryka att ett av de fem fokusområdena i den nationella cykelstrategi som regeringen presenterade våren 2017 handlar om att öka fokus på grupper av cyklister. Där framförs att det bör skapas bättre förutsättningar för asylsökande, nyanlända och andra utrikes födda att cykla. Regeringen anger i strategin att den bedömer att olika grupper av utrikes födda, bl.a. nyanlända, kan ha behov av att både lära sig att cykla och få ökade kunskaper om trafikregler och beteenden i olika trafiksituationer. Mot bakgrund av att Sverige har höga ambitioner i trafiksäkerhetsarbetet och ambitioner om en ökad cykling anser regeringen att detta måste följas av åtgärder för att också göra cyklingen säker. Utskottet delar denna bedömning. Ökade förutsättningar för cykling kan enligt regeringen även skapa ökade möjligheter för asylsökande på asylboenden utanför tätorter att nå olika samhällstjänster. Utskottet delar den hållning som regeringen för fram att det fortsatta arbetet bör ha fokus på att vidareutveckla utbildnings- och

informationsunderlag samt att göra utbildningsinsatser som kan användas för att främja ökad och säker cykling bland nyanlända och andra grupper av utrikes födda.

Utskottet vill även påminna om det uppdrag som regeringen i juni 2017 gav till Trafikverket att ta fram ett målgruppsanpassat informations- och utbildningsmaterial för ökad och säker cykling. Trafikverket redovisade i januari 2018 regeringsuppdraget i en rapport (N2017/04203/TS). Målgrupperna för materialet har i första hand varit barn och unga samt nyanlända och andra grupper av utrikes födda. I rapporten redovisas fakta om målgrupperna, vad forskningen visar för effekter av beteendepåverkande insatser samt exempel på befintliga material och insatser. I rapporten konstateras bl.a. att det redan i dag finns åtskilligt med material och exempel på insatser som kan fungera som lärande exempel och inspirationskällor, t.ex. cykelkurser för nyanlända och instruktioner för handledare av dessa. Samtidigt uppmärksammas att det saknas utvärderingar av insatser som kan visa på vilken eller vilka åtgärder som ger störst effekt. Vidare framkommer att det inte heller finns någon tydligt utpekad samlingsplats eller några kunskapsbanker för lärande exempel, beskrivningar av olika angreppssätt eller material. Enligt Trafikverkets bedömning bör material och arbetsätt kvalitetssäkras så att aspekter på såväl trafiksäkerhet som tillgänglighet, miljö, hälsa och genus beaktas och hanteras på ett fullgott sätt. Trafikverket drar även slutsatsen att det finns en brist på kunskap om nyanländas och andra grupper av utrikes föddas förutsättningar att cykla.

Mot denna bakgrund ser utskottet positivt på det uppdrag som Trafikverket fick 2017 från regeringen att fördela 9 miljoner kronor i projektmedel till ideella organisationer för informations- och utbildningsinsatser som främjar ökad och säker cykling. Av den redovisning som Trafikverket har gjort av hur medlen har fördelats framgår att de målgrupper som prioriterats för utbildnings- och informationsinsatser inom ökad och säker cykling är barn och unga, nyanlända och andra grupper av utrikes födda. Trafikverket har för ändamålet beviljat projektmedel till Cykelfrämjandet, Friluftsförbundet, Föreningen Resurscentrum för kvinnor i Malmö, MHF Stockholm och NTF.

Utskottet vill även framhålla att regeringen i oktober 2020 gav Trafikverket i uppdrag att fördela 4 miljoner kronor till ideella organisationer. Satsningen ska användas för informations- och utbildningsinsatser samt andra aktiviteter som främjar ökad och säker cykling. Utskottet delar regeringens bedömning att ökad cykling bidrar till att minska resandets miljöpåverkan och stärka folkhälsan och till bättre stadsmiljöer. Det kan dessutom bidra till att avlasta kollektivtrafiken och därmed minska trängseln och risken för smittspridning. Utskottet ser liksom regeringen civilsamhället som en viktig samhällsaktör. Ideella föreningar och organisationer gör ett viktigt arbete över hela landet och har goda möjligheter att främja hållbara beteenden, inte minst genom lokal kännedom och lokal förankring. Eftersom satsningen genomförs i samverkan med civilsamhället tas viktig kunskap och engagemang tillvara. Insatser för att

stärka civilsamhällets arbete är en viktig del i arbetet med att främja en ökad och säker cykling.

Slutligen vill utskottet uppmärksamma Cykelcentrum vid VTI som invigdes våren 2018 och som har en viktig roll i arbetet med att öka det tvärvetenskapliga samarbetet och knyta forskningen närmare de problem som kommuner och andra aktörer har i sin strävan att göra det enklare och säkrare att cykla.

Sammanfattningsvis konstaterar utskottet att olika utredningsinsatser har genomförts och att det finns särskilt riktade insatser för ändamålet. Utskottet framhåller även att cykling är utmärkt vardagsmotion för både barn och vuxna och att det är angeläget att samhället genom olika insatser verkar för och på olika sätt främjar att alla barn ges möjlighet att lära sig cykla och få kunskap om trafiksäkerhet. Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2020/21:785 (C) yrkande 12, 2020/21:881 (S), 2020/21:2218 (SD) yrkande 29 och 2020/21:2809 (KD) yrkande 57.

Trafiksäkerhet och trafikregler för cykling

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om ändrade cykelregler och andra insatser för ökad trafiksäkerhet. Utskottet hänvisar bl.a. till regeringens nationella cykelstrategi och de regelöversyner och regeländringar som har genomförts. Utskottet framhåller att det är viktigt att trafikreglerna är utformade så att de underlättar en ökad cykling och betonar bl.a. vikten av säkra cykelvägar för barn och unga till skolor och fritidsverksamheter.

Jämför reservation 11 (M), 12 (SD), 13 (C), 14 (V) och 15 (KD).

Bakgrund

Olycksfallsutvecklingen för cyklister

Enligt den officiella statistik om vägtrafikskador som Trafikanalys presenterar årligen omkom totalt 221 personer i vägtrafiken under 2019, vilket kan jämföras med att 324 omkom under 2018 och 270 under 2017. Av de 221 som omkom under 2019 var 17 cyklister, vilket kan jämföras med 23 under 2018 och 26 under 2017. Enligt den officiella statistik som Trafikanalys redovisar om antalet svårt skadade personer i polisrapporterade vägtrafikolyckor uppgick antalet svårt skadade personer som färdades med cykel till 220 under 2019, vilket kan jämföras med 237 under 2018 och 204 under 2017.

I Trafikverkets analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2019 (rapport 2020:120) redovisas att cyklister och bilister fortfarande står för ca 80 procent av alla allvarligt skadade i trafiken. Samtidigt konstateras det att medan antalet allvarligt skadade bilister fortsätter att minska har antalet skadade cyklister

däremot inte minskat nämnvärt. I rapporten konstateras det att antalet skadade cyklar därmed fortfarande uppgår till ca 2 000 personer per år.

VTI har till huvuduppgift att bedriva forskning och utveckling som avser infrastruktur, trafik och transporter. Myndigheten har i en rapport från april 2017 om omkomna cyklar i Sverige 2005–2015 analyserat omständigheter och skador vid olyckor och lämnat förslag på förbättringar av säkerheten. 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 år var det dubbelt så många män som kvinnor bland dödsfallen. I studien framkommer bl.a. att den största gruppen av dödsfall konstaterades vara av olyckstypen motorfordon med platstypen korsning i tätbebyggt område, följt av platstypen länk i ej tätbebyggt område. Bland dödsfallen hade 82 procent fått minst en dödlig eller allvarlig skallskada oavsett olyckstyp. Hjälm användningen bland dödsfallen var låg: 17 procent jämfört med 38 procent för hela befolkningen. Förekomsten 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 motorfordonsolyckorna vid korsningar var tveksamhet i fråga om väjningsplikt den vanligast 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 enligt rapporten aktuellt med följande områden för att öka säkerheten: förbättrad synlighet både natt och dag, förbättrat samspel mellan trafikanter, förbättrad infrastruktur, fordonsförbättringar samt en ökad användning av cykelhjälm.

Trafikregler

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

Trafikförordningen innehåller bestämmelser som i olika utsträckning rör cykling och förhållandet till andra trafikantgrupper eller olika trafikområden. Enligt 10 kap. får särskilda trafikregler, med vissa angivna undantag, utfärdas genom lokala trafikföreskrifter för en viss väg eller vägsträcka eller för samtliga vägar inom ett område. I bestämmelsen räknas 22 fall upp när lokala

trafikföreskrifter får gälla. Det kan t.ex. röra om en viss väg ska vara gågata eller gångfartsområde eller en viss plats ska vara cykelöverfart, förbud mot trafik med fordon, förbud mot eller påbud att svänga eller köra i en viss riktning eller avvikelser från de bestämmelser 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 och miljön.

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

Motionerna

I motionerna 2020/21:172 och 2020/21:1498 tar Nina Lundström (L) upp frågan om högersväng vid rött (yrkande 4). Motionären menar att cyklisterna med hjälp av särskilda skyltar eller trafiksignaler om de är försiktiga bör kunna göra en högersväng när motorfordonen har rött ljus. Motionären lyfter vidare upp behovet av bilfria motionslopp och cykeltävlingar (yrkande 7). Motionären menar att det är en trafiksäkerhetsfråga för både tävlande och allmänheten att stänga av vägar och leda om fordonstrafiken som man gör i andra länder under stora cykeltävlingar. Motionären menar att tillståndshandlingen är komplicerad men att det bör tydliggöras att cykeltävlingar är välkomna även i Sverige.

I motion 2020/21:320 framför Rickard Nordin (C) att man bör ställa krav på minimerande av döda vinkeln på tunga fordon (yrkande 2). Motionären konstaterar att många olyckor i stadsmiljö sker mellan cyklisterna och tunga fordon och att det finns ett stort behov av att säkerhetsanpassa den tunga trafiken och minska döda vinkeln. Förarna av de tunga fordonen har ofta svårt att se cyklisterna, men det finns teknik för att radera den döda vinkeln. Motionären menar vidare att man bör se över reglerna för väjningsplikt mellan cyklisterna och biltrafik (yrkande 5). Motionären understryker att reglerna för vem som har väjningsplikt många gånger är snåriga.

I motion 2020/21:402 framför Jörgen Grubb (SD) att det ska krävas förarbevis för att få framföra övriga motordrivna fordon, liknande det för moped klass II, samt att en åldersgräns på 15 år ska införas. Motionären konstaterar att elcyklar, elsparkcyklar, elskjortborden och elhjul med sitts färdas på trottoarer, cykelbanor och vägar, ofta i hastigheter över 20 kilometer i timmen. Motionären menar att en del olyckor skulle undvikas om det fanns krav på utbildning för att få framföra dem och att sådan utbildning kan utformas så att den gäller för en hel grupp av fordon.

Vidare framför Jörgen Grubb (SD) i motion 2020/21:403 att framförande av alla typer av mopeder på cykelbanor inom detaljplanerat område bör förbjudas. Motionären uppmärksammar att många cyklister är oroliga när de använder cykelbanor på grund av risken att bli rånade av mopedåkare. Motionären framhåller att cykelbanor ska vara en trygg och säker väg där cyklister kan färdas utan att blandas med övrig trafik.

I motion 2020/21:785 påtalar Ola Johansson och Peter Helander (båda C) att det behövs en översyn av vissa trafikregler (yrkande 9). Motionärerna tar bl.a. upp cykelöverfarter och väjningsplikt och menar att cykeltrafiken bör hanteras på samma sätt som gångtrafiken vid samtliga obevakade passager, dvs. att cyklister har företräde. Motionärerna tar även upp att det bör bli tillåtet att cykla mot enkelriktat. Motionärerna föreslår att vägtypen cykelgata införs där högsta tillåtna hastighet är 30 kilometer i timmen (yrkande 10.1). På denna typ av gata ska motorfordon anpassa sin hastighet till den hastighet som är den högsta tillåtna för samtliga fordon.

I kommittémotion 2020/21:1313 yrkande 17 framför Jens Holm m.fl. (V) att regeringen senast 2021 bör återkomma med ett förslag till skyltning som tillåter undantag från rött ljus för cyklister vid högersväng. Motionärerna hänvisar till att detta tillämpas i många städer i Europa och att det där finns särskilda trafikmärken som tillåter cyklister att svänga till höger vid röd signal. Motionärerna påminner om att regeringen i den nationella cykelstrategin lovade att utreda möjligheterna till undantag från röd signal vid högersväng men att det ännu inte har kommit något konkret förslag från regeringen.

I kommittémotion 2020/21:2218 yrkande 30 föreslår Thomas Morell m.fl. (SD) att lagstiftningen om trafikregler för cykel ses över. Motionärerna menar att reglerna för vem som har väjningsplikt ofta är snåriga och att många felaktigt tror att cyklister alltid har väjningsplikt gentemot bilister. Motionärerna framför att lagstiftningen skulle kunna förenklas genom att cyklister vid såväl cykelpassager som cykelöverfarter lämnar företräde gentemot bilister.

I motion 2020/21:2694 framför Emma Berginger m.fl. (MP) att regeringen bör arbeta för att få kommunerna att prioritera säkra cykelvägar för barn till skolor, förskolor och fritidsverksamheter (yrkande 9). Motionärerna konstaterar att säkra cykelvägar är en förutsättning för att barn ska få möjlighet att cykla mer. Motionärerna pekar vidare på behovet av att förenkla tillståndsgivningen för motions- och tävlingslopp på cykel, öka kunskapen om landsvägscyckling hos berörda myndigheter och säkerställa likvärdiga och rättssäkra bedömningar i hela landet (yrkande 11). Motionärerna menar att kunskapen om cyckling som motionsform är låg och att det är svårt för handläggare på myndigheter att värdera risker och hantera de skillnader i handläggning som krävs beroende på vem som är arrangör. Det behöver bli enklare att arrangera, och arrangörerna ska kunna känna tillit till att ansökningar bedöms rättssäkert och likvärdigt i hela landet.

I kommittémotion 2020/21:2809 yrkande 56 framhåller Magnus Jacobsson m.fl. (KD) att trafiksäkerhet i fråga om cyckling bör främjas. Motionärerna

pekar på vikten av att kommunerna underhåller vägbanor och åtgårdar grus och löv samt att det är angeläget att cyklisterna och gångtrafikanterna i så liten utsträckning som möjligt delar körbana. Dessutom bör trafiksäkerhetskunskaperna hos cyklisterna stärkas, vikten av huvudskydd och trafik kunskap understrykas, liksom att den ökade farten hos cyklisterna ställer högre krav på förmåga att kunna sänka farten när så krävs. Det är också viktigt att polisen har resurser att följa upp regelefterlevnaden.

I kommittémotion 2020/21:3172 yrkande 15 framför Anders Åkesson m.fl. (C) att förutsättningarna att via regelförändringar förbättra framkomligheten med cykel bör utredas. Den nationella nivån måste skapa enklare regler för uppförande av bl.a. cykelparkeringar och möjlighet att införa anpassade trafikföreskrifter för cykel, t.ex. förtur vid rött ljus eller möjlighet att cykla mot enkelriktat.

I kommittémotion 2020/21:3466 framför Maria Stockhaus m.fl. (M) att allgrönt för cyklisterna i korsningar bör utredas (yrkande 6). Motionärerna påminner om att säkerheten ökar när alla cyklisterna i en korsning får grönt ljus samtidigt. Dessutom blir trafikflödena bättre och tryggheten ökar. Vidare bör det utredas hur geofencing (geostaket) kan användas för att öka tryggheten för cyklisterna (yrkande 7). Motionärerna menar att erfarenheterna visar att geofencing gör transporter mer effektiva och ökar tryggheten för inte minst cyklisterna. Motionärerna vill även att man utreder möjligheten att tillåta att cyklisterna svänger höger mot rött ljus (yrkande 8). Erfarenheter visar att detta kan ge större framkomlighet och förbättrad säkerhet, varför en utvärdering av dessa erfarenheter bör initieras liksom en översyn av möjligheten att göra detta till en nationell norm.

Utskottets ställningstagande

Översyn av trafikreglerna för att underlätta cykling

Utskottet vill inledningsvis påminna om att den dåvarande regeringen hösten 2010 tillkallade en särskild utredare för att se över de regler som påverkar förutsättningarna för att cykla. I oktober 2012 presenterade utredaren sin översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv (SOU 2012:70). Mot bakgrund av förslagen i utredningen beslutade regeringen under sommaren 2014 att genomföra ett antal förordningsändringar för att förbättra förutsättningarna för cykling. Regeländringarna avsåg bl.a. cykling på vägren, cykling på gångbana, cykling på körbana, cykelöverfarter och cykelpassager.

Vidare vill utskottet även peka på att det parallellt med regeringens arbete med en nationell cykelstrategi genomfördes en översyn av regler med betydelse för cykling. Resultatet av översynen presenterades 2017 i en departementspromemoria där det föreslogs ett antal regeländringar för att underlätta ett ökat cyklande.

Regeringen beslutade i juni 2018 om ändringar i trafikförordningen (1998:1276) som innebär att det införs en möjlighet för cyklande från 15 år (och förare av moped klass II) att färdas på körbanan även om det finns en

cykelbana om den högsta tillåtna hastigheten på körbanan är högst 50 kilometer i timmen. Vidare fattade regeringen i augusti 2018 beslut om ytterligare fem regeländringar som syftar till att främja en ökad och säker cykling och som trädde i kraft i oktober 2018. Regeländringarna avsåg vägmarkering för cykelbox, förenklad markering av cykelpassage och cykelöverfart, lokaliseringmärken för gång- och cykelhänvisning, gående på gång- och cykelbana samt markering av övergångsställe på cykelbana.

Utskottet vill vidare uppmärksamma att Trafikverket på regeringens uppdrag har tagit fram ett inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022–2033 och 2022–2037 (rapport 2020:186). I underlaget som presenterades i slutet av oktober 2020 har Trafikverket bl.a. belyst några förslag till åtgärder och förändringar inom transportsystemet som bedöms som betydande för att nå en tillgänglighet inom ramen för ett hållbart samhälle. När det gäller cykling har Trafikverket pekat på att trafiklagstiftningen bör ändras så att det blir möjligt att utforma trafikregleringar speciellt anpassade för cykeltrafik. I dag är en stor del av de trafikregleringar som lagstiftningen tillåter anpassade för biltrafik, inte för cykeltrafik. Förutom att det leder till sämre utformade trafiksystem riskerar det att leda till att trafikreglernas legitimitet urholkas. Att anpassa de möjliga trafikregleringarna till cykeltrafikens förutsättningar har enligt Trafikverket en mycket hög kostnadseffektivitet. Utskottet noterar att Trafikverket för fram tillåten högersväng mot rött, cykling mot enkelriktat samt förenklade och förtydligade väjningsregler vid överfart över väg som exempel på cykeltrafikregleringar som bör vara möjliga att införa i de situationer där de är lämpliga. Trafikverkets underlag bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Säkrare cykling

När det gäller trafiksäkerhet kan utskottet inledningsvis konstatera att Sverige sedan lång tid tillhör föregångsländerna inom trafiksäkerhetsarbetet, och en viktig grundpelare i detta är nollvisionen som riksdagen beslutade om 1997. I augusti 2016 lade regeringen fram en inriktning för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet under namnet Nystart för nollvisionen. Utskottet delar den syn som regeringen här lägger fram om trafikanternas ansvar liksom att det är viktigt att det finns tydliga trafikregler och att trafikanten använder sitt goda omdöme och ges ett gott stöd att följa reglerna genom utformningen av trafikmiljöer, utbildning och information. Oskyddade trafikanter som cyklister är särskilt utsatta, och samhällets satsningar för att öka möjligheterna att gå och cykla i kombination med en åldrande befolkning kan få antalet olyckor med oskyddade trafikanter att öka och deras konsekvenser att bli mer allvarliga än i dag. Mot den bakgrunden anser utskottet i likhet med regeringen att dessa grupper av oskyddade trafikanter behöver uppmärksammas särskilt i trafiksäkerhetsarbetet. Utskottet vill även understryka att trafiksäkerhetsarbetet är en kontinuerlig process och att det därför är viktigt att myndigheter,

organisationer, branschen m.fl. tillsammans fortsätter det betydelsefulla arbete som bedrivs på området.

Vidare vill utskottet framhålla att regeringen i den nationella cykelstrategin 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 viktigt att bilarnas hastighet så långt som möjligt anpassas så att kollisioner inte leder till dödsfall eller allvarliga skador. Därför gav regeringen i september 2016 Trafikanalys i uppdrag att utreda såväl de finansiella som de legala förutsättningarna för och konsekvenserna av en sänkt bashastighet i tätort. Även vikten av säkrare fordon samt bättre skydd och information lyfts upp.

Utskottet konstaterar också att Trafikverket leder samverkan om trafik-säkerhetsarbetet inom vägtrafiken. Trafikverket för en dialog med myndigheter och andra aktörer samt utvecklar och sprider kunskap om nollvisionens säkerhetsfilosofi. Trafikverket bidrar även genom olika forskningsprojekt. Myndigheten betonar vikten av att satsa på åtgärder för säker trafik och att verka för ett säkert system, för både cyklister och gående.

Utskottet uppmärksammar att Trafikverket i sin analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2019 (rapport 2020:120) konstaterar att man i det längre perspektivet behöver ta ökad hänsyn till oskyddade trafikanter behov när det gäller utformningen av infrastruktur. Det är främst två indikatorer som relaterar till oskyddade trafikanter. Indikatorn säkra gång-, cykel- och mopedpassager utvecklades enligt rapporten positivt från 2013 till 2019, men inte tillräckligt bra för att följa nödvändig utveckling för att nå etappmålet 2020. Indikatorn underhåll av gång- och cykelvägar i tätort har försämrats sedan de senaste mätningarna gjordes 2017. Utskottet noterar att man enligt Trafikverkets analysgrupp sedan tidigare vet att många olyckor där gående och cyklister är inblandade beror på dåligt underhåll, och analysgruppen ser därför mycket allvarligt på att indikatorn underhåll av gång- och cykelvägar i tätort har försämrats markant de senaste åren.

Utskottet vill vidare understryka att det har initierats ett antal olika insatser för att förbättra säkerheten för cyklister. Bland annat har Trafikverket tillsammans med andra myndigheter och organisationer tagit fram strategin Säkrare cykling – gemensam strategi för år 2014–2020. Denna ingår som 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. I den gemensamma inriktningen för säker trafik med cykel och moped (Trafikverket, rapport 2018:159) konstateras att syftet med samverkan är att på ett systematiskt sätt försöka förstå och hantera utmaningen att öka säkerheten för både cyklister och mopedister. Det slås fast att flera av de frågeställningar som behandlas i inriktningen är komplexa, varför det är viktigt med fortsatta analyser för att ständigt utveckla kunskapen inom området.

Slutligen konstaterar utskottet att VTI under perioden 2015–2017 genomförde åtta projekt med syftet att öka kunskapen om hjulburna oskyddade

trafikanter och deras speciella förutsättningar i trafikmiljön. I detta ingick även att ta fram en modell för säker transport av hjulburna oskyddade trafikanter som ska fokusera på vilka säkerhetshöjande åtgärder som ska sättas in i olika skeden för att reducera antalet omkomna och skadade så mycket som möjligt. Resultaten sammanfattas i rapporten En modell för säker cykling.

Inrättande av cykelgator

När det gäller frågan om inrättande av cykelgator vill utskottet inledningsvis peka på att regeringen i den nationella cykelstrategin från 2017 angav att den avsåg att pröva möjligheten att genom en ändring i trafikförordningen (1998:1276) låta kommuner inrätta särskilda cykelgator. I den översyn av cykelregler som därefter genomfördes inom Regeringskansliet och som sedan redovisades i en promemoria lämnades förslag om att införa en möjlighet för kommuner att inrätta cykelgator.

I oktober 2020 beslutade regeringen sedermera att ge kommuner möjligheten att inrätta cykelgator där särskilda regler ska gälla i syfte att underlätta för cykeltrafik. Utskottet konstaterar att kommuner ges möjlighet att inrätta cykelgator genom att utfärda lokala trafikföreskrifter om att en väg eller vägsträcka ska vara cykelgata. Utskottet välkomnar att kommuner med cykelgator kan främja cykeltrafik på gator med blandtrafik, utan att utesluta motorfordonstrafik. Cykelgator lämpar sig t.ex. för täta stadsmiljöer där en ny cykelbana inte fysiskt får plats, men de kan också vara aktuella för viktiga cykelstråk i glesbygd. På cykelgator ska motordrivna fordon anpassa hastigheten till cykeltrafiken. Den högsta tillåtna hastigheten ska vara 30 kilometer i timmen och fordon får inte parkeras på gatorna. Förare som kör in på en cykelgata har väjningsplikt mot fordon på cykelgatan, och förare av motordrivna fordon ska anpassa sin hastighet till cykeltrafiken. Den som bryter mot hastighetsbestämmelsen eller bestämmelsen om väjningsplikt ska dömas till böter. Transportstyrelsen inför samtidigt två nya vägmärken – ett för cykelgata och ett för cykelgata upphör. Transportstyrelsen har utgått från de nordiska ländernas vägmärken och valt utformning efter det finländska vägmärket. Cykelgator kan inrättas fr.o.m. den 1 december 2020.

Utskottet vill här även lyfta fram att infrastrukturministern i samband med beslutet uttalade att det måste bli smidigare att ta cykeln och att cykling ska bli ett transportalternativ för ännu fler. Statsrådet menade att genom att förbättra och underlätta för cyklande bidrar man både till en bättre folkhälsa och till ett klimatsmart sätt att resa. Utskottet välkomnar att regeringen nu har gett kommunerna ett nytt verktyg för att de ska kunna prioritera cykeltrafik.

Cykelvägar för barn och unga till skolor och fritidsverksamheter

Den nationella cykelstrategin är inriktad på att förbättra förutsättningarna för ökad fysisk aktivitet bland barn och unga genom ökat cyklande. Inledningsvis vill utskottet framhålla att det delar regeringens syn att cykling kan ha en positiv inverkan på tillgänglighet till arbete, studier och fritidsaktiviteter.

Utskottet vill påminna om att Trafikverket har haft ett regeringsuppdrag om att ta fram informations- och utbildningsmaterial för ökad och säker cykling för bl.a. barn och unga, vilket redovisades i januari 2018 (rapport 2018:031). Trafikverket konstaterar att cyklandet till skolan och fritidsaktiviteter har minskat. Vidare har VTI i en rapport (rapport 958) redovisat bakomliggande orsaker till minskad cykling bland barn och ungdomar, och detta gäller framför allt fritidsresor. VTI konstaterar att minskningen åtminstone delvis kan förklaras av ökade avstånd till fritidsaktiviteter, föräldrars heltidsarbete och att barns vardag i dag är mer institutionaliserad. Utskottet noterar att Trafikverket konstaterar att det främsta skälet till att föräldrar skjutsar barnen till fritidsaktiviteter är avstånd, följt av farlig trafik och att det är bekvämt för barnet att åka bil. Skjutsningen med bil uppges vara mer omfattande till fritidsaktiviteter än till skolan.

Vidare uppmärksammar utskottet att Svenska Cykelstäder i rapporten Låt barnen styra från januari 2020 refererade till studier som visar att vart 5:e barn uppges att de föredrar att cykla till skolan men att endast vart 20:e barn svarar att de faktiskt har cyklat den aktuella dagen. Det redovisas att vanliga orsaker till att föräldrar väljer att skjutsa barn i bilen är bekvämlighet, oro för trafikolyckor eller rädsla för att barnet ska bli utsatt för brott. I rapporten förs fram att barns möjligheter att leka och utforska begränsas med tilltagande övervakning av vuxna. Genom att cykla kan barn enligt rapporten komma över sina rädslor och få ett bättre självförtroende. Vidare hänvisas till en analys som visar att hälsovinster av att gå eller cykla uppväger riskerna för att råka ut för en olycka. På samhällsnivå blir befolkningen friskare, luftföroreningarna minskar och trafikmiljön blir säkrare. Det uppmärksammas också i rapporten att allt färre barn som går eller cyklar dödas i trafiken. När barn skadas uppges det oftast bero på brister i cykelinfrastrukturen och dess skötsel. Endast varannan förälder upplever att barnens skolväg är säker när de går eller cyklar till skolan. Föräldrar upplever att hastighetsgränser sällan respekteras, att det saknas gång- eller cykelväg eller att den innehåller korsningspunkter som är byggda på ett farligt sätt. Utskottet vill betona att detta är frågor som är viktiga att beakta i det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet när det gäller cykling.

Samtidigt vill utskottet också lyfta fram att Trafikverket i sin analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2019 (rapport 2020:120) konstaterar att barns säkerhet i vägtrafiken i allmänhet är hög i Sverige, och sedan 1989 har antalet omkomna barn per år minskat med drygt 90 procent. Genom införlivandet av barnkonventionen i svensk lagstiftning sätts ytterligare fokus på barns rättigheter, där även barns rätt till säker mobilitet är ett delområde.

Slutligen kan utskottet konstatera att kommuner runt om i landet arbetar med att skapa säkrare och tryggare miljöer runt skolorna. Det kan handla om att ordna aktiviteter, som bilfria veckor och cykeldagar, och om åtgärder för att förbättra trafikmiljön och säkerheten runt skolorna, bl.a. att bygga om gator för att göra dem säkrare. De fysiska åtgärderna kan handla om bättre cykelnät

runt skolorna och bättre cykelparkeringar. Exempelvis pekar många erfarenheter på att trafiksäkerheten blir bättre med färre bilar runt skolorna, vilket gör området tryggare för både barn och vuxna.

Väjningsplikt och företräde för cyklister

Väjningsplikt innebär att fordonsförare i god tid ska sänka hastigheten eller stanna. Man får köra vidare bara om man kan göra det utan fara eller hinder. Regler om företräde och väjningsplikt vid övergångsställen finns i trafikförordningen (1998:1276). Enligt reglerna är det inte förbjudet för cyklister att korsa en väg på ett övergångsställe, men de får bara korsa vägen om de kan göra det utan fara. En cyklist som korsar en väg på ett övergångsställe har alltid väjningsplikt både mot gående och mot fordon på vägen. Om man däremot leder sin cykel över vägen räknas man som gående, och då har alla fordonsförare väjningsplikt. På cykelöverfarter och cykelpassager, dvs. den del av en väg som är avsedd att användas av cyklande för att korsa en körbana eller en cykelbana, gäller särskilda trafikregler.

Utskottet konstaterar att regeringen i flera steg har genomfört översyner av olika regler som har betydelse för cykling och utifrån detta har genomfört ändringar i regelverken för att förbättra säkerheten och framkomligheten för cyklister. Sedan september 2014 har ändringar gjorts i såväl trafikförordningen och vägmärkesförordningen (2007:90) som förordningen om vägtrafikdefinitioner, och ändringarna innebär bl.a. att samtliga vägghållare har fått möjlighet att behålla de tidigare obevakade cykelöverfarterna om de i stället definierar dem som cykelpassager. Cykelpassagerna kan anges med vägmarkeringar. För att förbättra trafiksäkerheten vid cykelpassager ska den cyklande sänka farten och visa hänsyn för fordon som närmar sig. Cykelöverfarterna ska anges med vägmarkeringar och vägmärken. Vid cykelöverfarter ska trafikmiljön vara utformad så att det säkras att fordon inte framförs 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. För att förenkla markeringen av cykelpassager och cykelöverfarter infördes ändringar i vägmärkesförordningen i oktober 2018.

Cykling på enkelriktade gator

Cyklingsutredningen konstaterade att de flesta problem som är kopplade till trafikregler och cykling inte har sin grund i reglerna i sig utan löses bättre genom åtgärder i trafikmiljön. Utredaren konstaterade bl.a. när det gäller möjligheten att tillåta cykling i båda trafikriktningar på enkelriktade gator att detta är möjligt redan i dag.

Utskottet noterar att det således redan i dag finns möjligheter för kommunerna att tillåta cykeltrafik i motsatt riktning på enkelriktade gator, och det finns ett antal kommuner som har 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 bakgrund till de nuvarande reglernas utformning är att detta måste vara en lokal fråga att hantera eftersom man vid varje sådan möjlighet bör beakta trafiksäkerhetsaspekter såväl som framkomlighet och parkeringsmöjligheter.

Utskottet vill även framhålla det svar som infrastrukturministern lämnade på en interpellation den 17 mars 2020 där han konstaterade att det redan i dag är möjligt att tillåta cykeltrafik i båda riktningarna, även om biltrafiken går i bara den ena riktningen, och att det fungerar så i många svenska städer. Utskottet välkomnar ministrerns uttalande att om det skulle visa sig att det är ett bekymmer och att det behövs förändringar kring detta är ministern också beredd att pröva att gå vidare. Utskottet välkomnar vidare ministrerns uttalande om att intentionen är att fortsätta att utveckla goda möjligheter för cykling och att det är bra för klimatet och för folkhälsan.

Högersväng vid rödljus och s.k. allgrönt

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

Utskottet påminner om att det i samband med Cyklingsutredningen togs fram en konsultrapport som bl.a. innefattade s.k. fokusintervjuer. Där framkom bl.a. att ett skäl till att cyklister cyklar mot rött kan vara att de 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 urholkades. Vidare framhölls att det också finns en risk att barn får svårare att begripa regeln. Utskottet konstaterar att det i Cyklingsutredningen inte lämnades något förslag till regeländring för att tillåta högersväng för cyklar vid rött ljus.

Utskottet vill vidare påminna om att regeringen i den nationella cykelstrategin från 2017 framförde att det bör utredas om det är möjligt att, under vissa förutsättningar, för samtliga fordonsslag medge undantag från reglerna om stopplikt vid röd signal när fordonet gör en högersväng.

När det gäller frågan om s.k. allgrönt kan utskottet konstatera att detta innebär att cyklister som ska passera en korsning kommer att ha grönt ljus i alla fyra riktningar vid ett trafikljus. Detta används vid vissa korsningar i städerna Groningen och Enschede i Nederländerna. Utskottet noterar att frågan om att införa allgrönt inte behandlades i Cyklingsutredningen eller i den regelöversyn om cykling som tidigare genomfördes inom Näringsdepartementet. Utskottet konstaterar dock att det i dag är möjligt att i enlighet med vägmärkesförordningen signalreglera olika för motortrafik och cykel.

Förebyggande av olyckor med högersvängande tunga fordon

Trafikverket presenterade i juni 2018 en rapport om en gemensam inriktning för säker trafik med cykel och moped. Inriktningen utarbetades i samverkan mellan olika myndigheter och aktörer, och syftet var att på ett systematiskt sätt försöka förstå och hantera utmaningen att öka säkerheten för både cyklister och mopedister. Utskottet konstaterar att det i rapporten för perioden 2007–2016 redovisas att det bland kollisioner mellan cyklister och lastbilar eller bussar var två av fem dödsolyckor som orsakades av högersvängande fordon. I rapporten framhålls samtidigt att det finns stora möjligheter att förbättra lastbilars och bussars egenskaper i samspelet med oskyddade trafikanter. Som exempel anges att det kan handla om bättre sikt från förarplatsen, men också andra tekniska hjälpmedel som hjälper till att uppfatta oskyddade trafikanter runt fordonet. I rapporten konstateras att detta är relativt väl uppmärksammat och att det pågår en utveckling av dessa fordon. Samtidigt konstateras att de system som i dag finns i personbilar, som nödbromsar för oskyddade trafikanter, ännu inte har införts i någon större skala i tyngre fordon och att det här finns behov av utveckling och genomförande. Det konstateras även att de krav som finns på personbilars fronter, att de ska vara islagsvänliga för oskyddade trafikanter, saknas för tunga fordon.

Utskottet välkomnar att EU-kommissionen i maj 2018 inom ramen för det s.k. mobilitetspaketet antog ett förordningsförslag om krav för tyggodkännande av motorfordon och deras släpvagnar samt de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, med avseende på deras allmänna säkerhet och skydd för personer i fordonet och oskyddade trafikanter. Efter förhandlingar i EU-institutionerna nåddes under våren 2019 en överenskommelse om kommissionens förslag. Detta innebär i korthet att det införs nya bestämmelser som föreskriver skärpta säkerhetsnormer för biltillverkare, och syftet är att åstadkomma en avsevärd minskning av antalet dödsolyckor och skadade i vägtrafiken. I skälen till förordningen betonas att det utöver säkerhetsåtgärder för att skydda personer i fordonet även måste vidtas specifika åtgärder för att förhindra dödsfall och skador bland oskyddade trafikanter, t.ex. cyklister och fotgängare. Det anges vidare att antalet olyckor kan minskas avsevärt genom att förarens direkta sikt fält förbättras och att krav därför bör införas så att det blir enklare att se bl.a. cyklister och andra oskyddade trafikanter direkt från förarsätet. När det gäller särskilda krav som

rör personbilar och lätta nyttofordon specificeras i förordningen att dessa fordon ska utrustas med ett avancerat nödbromssystem som är konstruerat och monterat i två faser, där den andra fasen innebär en utvidgning av detektionsförmågan till att också omfatta fotgängare och cyklister framför motorfordonet. När det gäller särskilda krav för bussar och lastbilar anges i förordningen att dessa fordon ska vara utrustade med avancerade system som gör det möjligt att upptäcka fotgängare och cyklister som befinner sig nära fordonets front eller sidan närmast vägrenen och att ge en varning eller undvika kollisioner med sådana oskyddade trafikanter. Vidare anges att bussar och lastbilar ska konstrueras på ett sådant sätt att oskyddade trafikanter blir mer direkt synliga från förarsätet, genom att man i största möjliga utsträckning minskar de döda vinklarna framför och vid sidan om föraren, samtidigt som man beaktar särdragen hos olika fordonskategorier. Förordningen trädde i kraft den 1 januari 2020 och ska tillämpas fr.o.m. den 6 juli 2022.

I sammanhanget vill utskottet avslutningsvis även peka på att det i oktober 2018 infördes en vägmarkering för s.k. cykelboxar, ett område närmast trafikljusen där cyklar kan samlas och där motorfordon måste stanna före boxen.

Mopeder på cykelväg

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

Framförande av elcyklar

I Sverige finns flera olika typer av tvåhjuliga fordon med elassistans. De klassificeras olika och har även olika regler. I lagen om vägtrafikdefinitioner finns närmare bestämmelser om klassificeringarna. Ett fordon med tramp- eller vevanordning och elassistans räknas som cykel om elmotorn kopplas in när trycket på tramporna ökar. Motorn får dock endast förstärka kraften från tramporna och får inte ge något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen, och motorns kontinuerliga märkeffekt får vara högst 250 watt. Utöver detta finns motoriserade cyklar som går max 25 kilometer i timmen med elassistans men med motoreffekt på 250–1 000 watt samt snabbelcyklar som går 25–45 kilometer i timmen med elassistans och motoreffekt på 1 000–4 000 watt. Dessa kategorier klassificeras som olika typer av mopeder och ska därmed följa de regelverk som gäller för dessa fordonstyper. Elcyklar får liksom cyklar utan elassistans köras på cykelbanor.

När det gäller icke självbalanserande fordon bestäms huruvida det är en cykel eller moped utifrån motorns effekt: cykel 250 watt, moped klass II 1 000 watt och moped klass I upp till 4 000 watt. När det gäller självbalanserande fordon är hastighetsbegränsningen styrande. Ett självbalanserande fordon ska vara konstruerat för en maximal hastighet på 20 kilometer i timmen för att vara en cykel. Moped klass II ska vara konstruerad för 25 kilometer i timmen och moped klass I ska vara konstruerad för 45 kilometer i timmen.

Enligt uppgifter från Cykelbranschen såldes ca 86 000 elcyklar i Sverige säsongen 2018/19, 103 000 säsongen 2017/18 och 67 500 säsongen 2016/17. Det har sålts ungefär lika många elcyklar under cykelåret 2019/20 som under 2017/18. Elcyklar utgör cirka en femtedel av den svenska cykelmarknaden.

Utskottet uppmärksammar att Transportstyrelsen i en rapport från maj 2020 konstaterar att det vilar ett ansvar på den enskilda individen att veta vilket slags fordon man framför och vilka regler som då gäller. Som förare av ett fordon, t.ex. en cykel, får man inte köra snabbare än vad omständigheterna kräver. En cyklist behöver ha kunskap om de vägmärken och andra anordningar som finns uppsatta i den aktuella trafikmiljön. Generellt sammanfattar Transportstyrelsen trafikreglerna med att ingen trafikant har några rättigheter i trafiken utan endast skyldigheter mot sina medtrafikanter. Det finns några bestämmelser som gäller alla trafikanter. Till exempel ska en trafikant iaktta den omsorg och varsamhet som krävs för att undvika trafikolyckor. En trafikant ska också uppträda så att han eller hon inte i onödan hindrar eller stör annan trafik.

Utskottet noterar vidare att Transportstyrelsen betonar att samma trafikregler i stort gäller för cyklisterna som för moped klass II i trafiken. För att få köra moped klass II behövs dock ett körkort med lägst AM-behörighet eller ett förarbevis för moped klass II beroende på vilken variant av moped klass II det handlar om. För att få köra en moped klass I behöver föraren ha körkort med lägst AM-behörighet samt skyddshjälm. För att köra moped klass I eller II ska man ha fyllt 15 år.

Dessutom vill utskottet lyfta fram att VTI i juni 2018 publicerade en rapport om en modell för säker cykling där man konstaterar att den ökade användningen av elcyklar i Europa ses som både ett problem och en möjlighet. Samtidigt som elcykeln möjliggör bl.a. högre hastighet och att längre sträckor kan tillryggaläggas innebär den högre hastigheten också en säkerhetsrisk och ställer högre krav på såväl cykelinfrastruktur som fordonets stabilitet. VTI rekommenderar i sin rapport bl.a. åtgärder i form av informationsinsatser och kampanjer riktade till både handeln och konsumenterna för att motverka att cyklisterna trimmar sin elcykel.

Utskottet välkomnar att regeringen sedan hösten 2014 har genomfört ett antal regeländringar i flera steg för att förbättra förutsättningarna för cykling. De nya reglerna syftar till att underlätta och göra resorna säkrare för såväl cyklisterna på elcykel som cyklisterna på cykel utan elassistans.

Trafiksäkerhet vid cykellopp

När det gäller frågan om trafiksäkerhet vid motions- och tävlingslopp på cykel konstaterar utskottet att en tävling på väg enligt trafikförordningen (1998:1276) inte får anordnas utan tillstånd. Frågor om tillstånd prövas av länsstyrelsen. Om en tävling eller uppvisning berör mer än ett län, prövas frågan av länsstyrelsen i det län där tävlingen eller uppvisningen startar. Länsstyrelsen ska då begära yttrande från övriga berörda länsstyrelser. Om tillstånd lämnas, ska länsstyrelsen utfärda sådana föreskrifter som utöver trafikreglerna behövs för att förebygga fara eller besvär för trafiken och för dem som bor eller uppehåller sig vid vägen eller som behövs av annat skäl.

Utskottet noterar att länsstyrelserna på sina webbplatser uppger att en ansökan inklusive ansökningsavgift ska ha kommit in till länsstyrelsen senast fyra månader innan tävlingen ska äga rum. I ansökan ska det bl.a. finnas en karta med markerad tävlingssträcka, och vid behov ska även en skriftlig beskrivning bifogas. Inom tätbebyggt område ska en skriftlig beskrivning alltid bifogas. För tävlingar eller uppvisningar som kräver att allmän väg stängs av kan man behöva skicka med ett tillstånd från den som har ansvaret för vägen tillsammans med ansökan. Sådana tillståndsärenden skickas på remiss till Polismyndigheten, Trafikverket och den berörda kommunen.

Utskottet uppmärksammar att infrastrukturministern vid riksdagens frågestund den 1 oktober 2020 anförde att Trafikverket har ett uppdrag att främja och underlätta för det civila samhället att genomföra cykellopp och cykeltävlingar. Statsrådet framförde att det ska vara en så bra tillämpning som möjligt. Utskottet delar statsrådets bedömning att det är viktigt att ta hänsyn till trafiksäkerheten så att andra trafikanter eller motionärerna själva inte utsätts för fara. Det behövs en förbättrad samverkan mellan Trafikverket och civilsamhället för att ta vara på den kraft och det engagemang som finns. Det behövs också en bra samverkan mellan Trafikverket och länsstyrelserna.

Geostaket

Geostaket (geofencing) är en digital geografisk zon där uppkopplade fordon kan styras på olika sätt. Geostaket kan också användas för att begränsa ett fordonets tillgång till zoner.

Utskottet konstaterar att geostaket enligt Trafikverket är en form av digital infrastruktur som behöver utvecklas, testas och demonstreras som ett led i arbetet med att skapa ett uppkopplat transportsystem. Genom att digitaliseringens och automatiseringens möjligheter tillvaratas kan man enligt Trafikverket skapa en god bebyggd miljö där det är attraktivt för människor att vistas.

Trafikverket har i uppdrag av regeringen att testa geostaket i stadsmiljö och leder ett samarbetsprojekt där Scania, Volvokoncernen, Volvo Cars, Stockholms stad, Göteborgs stad och Veoneer deltar. Till en början fokuserar projektet främst på yrkestrafiken. En handlingsplan har också tagits fram för att införa geostaket i större skala i svenska städer (december 2018).

Trafikverket uppger att det är en komplex process att införa geostaket i större skala.

I betänkande 2019/20:TU11 välkomnade utskottet att Trafikverket har i uppdrag från regeringen att testa geostaket i demonstrationsprojekt i stadsmiljö och att utveckla relevanta forsknings- och innovationsprogram där geostaket inkluderas. Utskottet har inte ändrat uppfattning i denna fråga.

Sammanfattande ställningstagande

När det gäller frågan om behovet av en översyn av trafikregler för att underlätta cykling vill utskottet hänvisa till den nationella cykelstrategin för ökad och säker cykling och de regelöversyner och regeländringar som har gjorts när det gäller cykling. Utskottet vill framhålla att det är viktigt att de gällande trafikreglerna är utformade så att de underlättar en ökad cykling. Utskottet vill understryka att regler som gör det enklare och mer attraktivt att cykla kan ha positiv effekt på cyklandet. Utskottet anser därför att de översyner som har initierats under de senaste åren har varit av stort värde. När det gäller t.ex. frågan om allgrönt menar utskottet att ett införande å ena sidan skulle kunna ge cyklisterna fördelar såsom kortare väntetider, men å andra sidan finns det ett antal trafiksäkerhetsaspekter som noggrant bör tas i beaktande.

Utskottet konstaterar att flera frågor om trafiksäkerhet för cyklister har tagits upp i olika motioner. Utskottet vill här understryka behovet av att fortsätta det arbete som har initierats för att bygga upp kunskapen om cyklister och om hur deras säkerhet kan förbättras. Bland annat vill utskottet framhålla att det är mycket betydelsefullt att Cykelcentrum har inrättats vid VTI och att de driver många olika kunskapsuppbyggande projekt inom området. Utskottet vill även särskilt framhålla vikten av att säkra cykelvägar för barn och unga till skolor och fritidsverksamheter beaktas i det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet när det gäller cykling. Utskottet vill dessutom framhålla att det är mycket angeläget att minska cyklisternas utsatthet vid högersväningar. Bland annat behövs säkrare och bättre anpassade fordon som tar hänsyn till oskyddade trafikanter. När det gäller frågan om trafiksäkerheten vid cykellopp förutsätter utskottet att länsstyrelserna efter samråd med berörda aktörer gör väl avvägda bedömningar av hela trafikbilden när de prövar frågor om tillstånd och därtill kopplade föreskrifter.

När det gäller framförandet av cyklar vill utskottet betona vikten av att alla trafikanter förstår och följer de anvisningar som gäller för dem; inte minst gäller detta elcyklar. Utskottet framhåller vidare att det är viktigt att cyklister kan känna sig trygga och att det råder hög trafiksäkerhet på cykelvägarna. När det gäller t.ex. förslaget om att införa ett generellt förbud mot mopeder klass II på cykelbanor anser utskottet att det för närvarande inte finns anledning att införa ett sådant förbud. Utskottet hänvisar i stället till den möjlighet som redan finns att sätta upp en tilläggstavla där det står "ej moped" och som kan användas i förekommande fall för att öka tryggheten.

Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2020/21:172 (L) yrkandena 4 och 7, 2020/21:320 (C) yrkandena 2 och 5, 2020/21:402 (SD), 2020/21:403 (SD), 2020/21:785 (C) yrkandena 9 och 10.1, 2020/21:1313 (V) yrkande 17, 2020/21:1498 (L) yrkandena 4 och 7, 2020/21:2218 (SD) yrkande 30, 2020/21:2694 (MP) yrkandena 9 och 11, 2020/21:2809 (KD) yrkande 56, 2020/21:3172 (C) yrkande 15 och 2020/21:3466 (M) yrkandena 6–8.

Säkerhetsavstånd vid omkörning av cyklister

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om avståndskrav vid omkörning av cyklister. Utskottet hänvisar bl.a. till vad som föreskrivs i trafikförordningen om att lämna ett betryggande avstånd i sidled och konstaterar att det är svårt att bestämma ett mått.

Jämför reservation 16 (KD, L).

Bakgrund

I 3 kap. trafikförordningen finns bl.a. regler om möte och omkörning på väg. I 32 § föreskrivs att en förare endast får köra om när det kan ske utan fara. I 33 § föreskrivs vidare att den förare som kör om ska lämna ett betryggande avstånd i sidled mellan sitt fordon och det fordon som körs om.

Motionerna

I motionerna 2020/21:172 yrkande 5 och 2020/21:1498 yrkande 5 framför Nina Lundström (L) att det bör vara 1,5 meters avstånd vid omkörning av cyklister. Motionären konstaterar att det i dag är upp till den bilförare som gör en omkörning att avgöra vilket avstånd i sidled som är lämpligt, men att detta bör ändras så att det är möjligt att reglera genom trafikskyltning var motortrafik måste hålla ett avstånd på minst 1,5 meter vid omkörning av cyklister.

I motion 2020/21:2694 yrkande 10 framhåller Emma Berginger m.fl. (MP) frågan om respektavstånd för omkörning av cyklister. Motionärerna menar att motorfordon bör hålla ett tillräckligt respektavstånd vid omkörning av cykel och refererar till att det i flera länder finns regler om att motorfordon ska hålla ett avstånd om minst 1,5 meter från cyklisten vid omkörning. Motionärerna menar att det är rimligt att även i Sverige tydliggöra vad som är ett gott respektavstånd.

I kommittémotionerna 2020/21:2805 yrkande 10 och 2020/21:2809 yrkande 59 föreslår Magnus Jacobsson m.fl. (KD) att det bör lagstiftas om ett säkerhetsavstånd på 1,5 meter vid omkörning av cyklister. Motionärerna påtalar att cyklisterna på många ställen delar väg med bilister, och i dessa

sammanhang behöver trafiksäkerheten förbättras, inte minst när bilar behöver köra om cyklister.

I kommittémotion 2020/21:3235 yrkande 13 framför Helena Gellerman m.fl. (L) att berörd myndighet bör ges i uppgift att skyndsamt utreda och införa ett hastighetsberoende avståndsvillkor på minst 1,5 meter för motorfordons omkörning av cyklister. Motionärerna konstaterar att det finns regler i andra länder som innebär ett avstånd på 1,5 meter vid omkörning av cyklister men att dessa inte tar hänsyn till hastighetens betydelse, och det är vidare svårt att bestämma avstånd och att kontrollera efterlevnaden. Motionärerna menar att det borde införas ett hastighetsberoende avstånd, exempelvis minst 1,5 meter i tätorter och 2 meter utanför tätort.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om att det i trafikförordningens grundbestämmelser i 2 kap. 1 § föreskrivs att en trafikant ska iaktta den omsorg och varsamhet som krävs med hänsyn till omständigheterna för att undvika trafikolyckor. I samma paragraf föreskrivs även att en trafikant ska uppträda så att han eller hon inte i onödan hindrar eller stör annan trafik och visa hänsyn mot dem som uppehåller sig vid vägen.

Utskottet kan konstatera att det inte lämnades något förslag om att införa regler som innebär att det i regelverket införs ett preciserat avstånd om 1,5 meter i sidled vid omkörningar av cyklister i samband med de senaste regelöversynerna som gjordes i syfte att främja en ökad cykling, dvs. Cyklingsutredningen som presenterades 2012 och departementspromemorian Cykelregler som remitterades i april 2017.

Utskottet noterar dock att frågan om säkrare omkörningar av cyklister behandlades i departementspromemorian Cykelregler, och där konstateras det att trafikanter inte är någon enhetlig grupp och att det finns en mängd olika skäl till att man befinner sig i trafiken, något som i sin tur innebär att det är många olika intressen som ska samsas och att det ständigt uppstår nya situationer i trafiken. I promemorian framhålls samtidigt vikten av åtgärder för att stimulera långsiktigt hållbara transportlösningar. Vidare påminns det om att det finns flera generella trafikregler som också är tillämpbara mellan motorfordonstrafik och cyklister. På samma sätt som när en bilförare kör om en annan bil ska en bilförare, när han eller hon kör om en cyklande, enligt 3 kap. 33 § trafikförordningen, lämna ett betryggande avstånd i sidled mellan det egna fordonet och det fordon som körs om. I promemorian konstateras vidare att det kan vara svårt att säga hur långt ett betryggande avstånd kan vara och att det är av just den anledningen som det inte går att bestämma ett visst mått. Det framhålls även att vissa fordon kan passeras med mindre avstånd medan det t.ex. krävs ett större avstånd när man passerar barn som cyklar. Utskottet hänvisar till att den slutsats som dras i promemorian är att det utifrån detta därför är upp till den som gör en omkörning att avgöra vilket avstånd

som är lämpligt vid varje situation, och regeringen har hittills inte föreslagit några ändringar i frågan.

Utskottet välkomnar att infrastrukturministern i ett svar på en skriftlig fråga (fr. 2020/21:171) i oktober 2020 framförde att trafiksäkerhet är en prioriterad fråga för regeringen vad avser cykling. Statsrådet konstaterar att det dock finns utmaningar som måste hanteras. Utskottet delar denna bedömning. För att öka regelöverlevnaden är det viktigt med god information och att polisen beivrar regelöverträdelser. Statsrådet betonar att ett tillräckligt avstånd vid omkörning är en viktig trafiksäkerhetsfråga för cyklister. Utskottet konstaterar, liksom statsrådet, att det för närvarande saknas ett beredningsunderlag för förslag om ett specificerat minsta avstånd vid omkörning av cyklister. Statsrådet framför att frågan dock kan komma att aktualiseras framöver då regeringen kontinuerligt arbetar för att förbättra trafiksäkerheten i enlighet med nollvisionen. Utskottet välkomnar detta och statsrådets försäkran om att han noga följer frågor om trafiksäkerhet för cyklister.

Sammanfattningsvis hänvisar utskottet till vad som föreskrivs i trafikförordningen om att lämna ett betryggande avstånd i sidled mellan det egna fordonet och det fordon som körs om. Utskottet menar att det kan vara svårt att säga hur långt ett betryggande avstånd är och att det därmed är svårt att bestämma ett mått. Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2020/21:172 (L) yrkande 5, 2020/21:1498 (L) yrkande 5, 2020/21:2694 (MP) yrkande 10, 2020/21:2805 (KD) yrkande 10, 2020/21:2809 (KD) yrkande 59 och 2020/21:3235 (L) yrkande 13.

Cykelhjälm

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om utökade krav på cykelhjälm-användning. Utskottet pekar bl.a. på regeringens nationella cykelstrategi och vad regeringen där konstaterade om att cykelhjälm-användningen har ökat successivt de senaste åren och att detta visar att det går att åstadkomma förändringar utan tvingande lagstiftning.

Jämför reservation 17 (SD).

Bakgrund

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

Motionerna

I motion 2020/21:1582 pekar Johan Andersson m.fl. (S) på att möjligheten att utvidga omfattningen av hjälmkravet bör ses över. Motionärerna lyfter fram att bestämmelsen om hjälm för barn under 15 år även borde omfatta barn i cykelkärra. Motionärerna menar även att någon form av krav på hjälm för alla klasser av elsparkcyklar vore rimligt, även för förare som är över 15 år gamla.

I kommittémotion 2020/21:2218 yrkande 31 framför Thomas Morell m.fl. (SD) att kravet på att använda cykelhjälm bör utökas. Motionärerna menar att hjälmvånget bör förlängas, ett år i taget, upp till 18 års ålder. På så sätt kommer samtliga barn inom en kort tid att vara skyldiga att bära cykelhjälm, vilket skulle ha positiva effekter. Om fler barn använder hjälm kan det även bidra till att fler vuxna använder hjälm.

Utskottets ställningstagande

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

I Trafikverkets analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2019 (rapport 2020:120) görs en uppföljning av cyklisters hjälmanvändning. Målet för cykelhjälmansvändningen är att minst 70 procent av cyklister ska använda hjälm 2020. År 2019 var den observerade cykelhjälmansvändningen 46,6 procent, vilket är en ökning med drygt 4 procentenheter sedan 2018 då nivån var 42,4 procent. Sedan 2007 har cykelhjälmansvändningen ökat med 20 procentenheter. Den faktiska nivån på cykelhjälmansvändningen ligger dock 18 procentenheter under kurvan för den nödvändiga utvecklingen för att nå målet, och därmed bedöms cykelhjälmansvändningen inte ha ökat tillräckligt mycket sedan 2007 för att nå målnivån 2020. I rapporten konstateras att cykelhjälmansvändningen i Sverige ligger på en ganska blygsam nivå, speciellt hos vuxna, och det finns en stor potential att öka användningen. Den observerade cykelhjälmansvändningen 2018 var drygt 80 procent för barn upp till 10 år i bostadsområden och 65 procent för barn 6–15 år som cyklar till och från skolan. För vuxna är cykelhjälmansvändningen betydligt lägre: 2019 var den 40 procent vid resor till och från arbetet och 43 procent på allmänna cykelstråk. För samtliga grupper ökade hjälmanvändningen under 2019. För äldre grundskoleelever som går i högstadiet ökade hjälmanvändningen från 29 procent 2018 till 37 procent 2019, vilket dock fortfarande är en lägre nivå än 2017. För barn på låg- och mellanstadiet ökade hjälmanvändningen marginellt från 82 till 85 procent mellan 2018 och 2019.

Utskottet vill påminna om att frågan om bättre skydd och information togs upp i den nationella cykelstrategin, och regeringen framhöll där att

cykelhjälmansvändningen bör öka mot bakgrund av att risken för allvarliga skullskador vid en olycka minskar betydligt om man använder hjälm. Utskottet delar denna uppfattning. Utskottet konstaterar att regeringen samtidigt upplyste om att cykelhjälmansvändningen har ökat successivt de senaste åren och att detta visar att det går att åstadkomma förändring utan tvingande lagstiftning. Utskottet anser mot den bakgrunden att det inte finns anledning att för närvarande ta något initiativ och avstyrker därför motionerna 2020/21:1582 (S) och 2020/21:2218 (SD) yrkande 31.

Mobilanvändning på cykel

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om förbud mot att använda handhållen mobiltelefon vid cykling. Utskottet hänvisar bl.a. till alltför begränsad forskning inom området.

Jämför reservation 18 (SD).

Bakgrund

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

Motionerna

I motion 2020/21:1751 tar Karin Enström (M) upp att man bör se över möjligheterna att undersöka hur många olyckor som orsakas av mobilsurfande cyklister (yrkande 1). Motionären menar även att man bör se över möjligheterna att utöka förbudet mot att hålla en mobiltelefon i handen till att också gälla cykelfordon (yrkande 2). Motionären konstaterar att mobilsurfande cyklister är en allt vanligare trafikfara och att det i dagsläget inte finns någon statistik över hur många olyckor som har orsakats av mobilsurfande cyklister. Motionären nämner exempel på länder där det är förbjudet för cyklister att använda mobiltelefonen i trafiken.

I kommittémotion 2020/21:2218 yrkande 32 framför Thomas Morell m.fl. (SD) att ett förbud mot användande av mobiltelefon och smarta telefoner under cykelfärd bör utredas. Motionärerna konstaterar att mobilsurfande cyklister är ett allt vanligare inslag i trafiken och att detta har uppmärksammats även i andra länder. Motionärerna refererar till förbud i Danmark och Nederländerna

mot att prata i en handhållen mobiltelefon under cykling och konstaterar att ökad användning av elcyklar leder till högre hastigheter som bidrar till en större trafikfara.

Utskottets ställningstagande

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

Utskottet vill vidare uppmärksamma att regeringen för närvarande genomför en satsning på forskning och ökad kunskap om cykling med bl.a. årlig finansiering under 2018–2021 av det nationella cykelcentrum som invigdes vid VTI våren 2018. Till uppgifterna för det nationella cykelcentrumet hör bl.a. att säkra en långsiktig kunskapsuppbyggnad om cykling, och detta innebär enligt utskottets mening att det finns avsevärt förbättrade förutsättningar för kunskapsbaserade underlag som kan medverka till att väl underbyggda beslut kan fattas för att på olika sätt öka trafiksäkerheten för cyklister och deras omgivning.

Sammanfattningsvis är utskottet inte berett att för närvarande ta något initiativ när det gäller förbud mot att använda handhållen mobiltelefon vid cykling. Enligt utskottets bedömning finns det alltför begränsad forskning inom området. Utskottet ser dock positivt på den pågående satsning som regeringen gör på forskning och ökad kunskap om cykling. Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2020/21:1751 (M) yrkandena 1 och 2 samt 2020/21:2218 (SD) yrkande 32.

Färgsättning av cykelbanor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om färgsättning av cykelbanor. Utskottet hänvisar bl.a. till att cykelbanor ska märkas ut på ett sådant sätt att det är förenligt med vägmärkesförordningen.

Jämför reservation 19 (M, SD).

Bakgrund

I vägmärkesförordningen (2007:90) finns regler om skyltar och markeringar på vägbanan. I 4 kap. 3 § anges att vägmärkingar i vägbanan ska vara vita om inget annat anges. Vägmärkingar i vägbanan kan dock vara i gul färg om det finns ett tillfälligt behov som vid t.ex. vägarbete. I 8 kap. 4 § vägmärkesförordningen anges vidare att man inte får sätta upp anordningar som kan förväxlas eller riskerar att missförstås.

Motionerna

I motion 2020/21:320 yrkande 4 framför Rickard Nordin (C) att det finns behov av att standardisera färgsättningen av cykelbanor. Motionären konstaterar att många kommuner väljer att markera hela eller delar av cykelbanan med färg, exempelvis vid trafik Korsningar, men att det inte finns någon standardisering av färgval. Genom en nationell standardisering av färgval skulle enligt motionären tydligheten och trafiksäkerheten öka.

I kommittémotion 2020/21:2218 yrkande 33 framför Thomas Morell m.fl. (SD) att färgsättningen av cykelbanor bör standardiseras. Motionärerna konstaterar att många kommuner som arbetar aktivt med trafiksäkerhet väljer att markera hela eller delar av cykelbanan med färg. Ambitionen är god och på många håll eftertraktad, men samtidigt konstaterar motionärerna att det saknas en standardisering av färgval.

I kommittémotion 2020/21:3466 yrkande 5 uppmärksammar Maria Stockhaus m.fl. (M) behovet av ökad tydlighet för cyklister i trafik i fråga om standardiserade färger för cykelbanor. Motionärerna menar att det i dag inte är tillräckligt tydligt var cyklar, elsparkcyklar respektive gångtrafikanter ska vara. För att öka tydligheten och därmed öka tryggheten bör en modell med standardiserad färgsättning av cykelstråk övervägas.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att det inom EU och i Sverige inte finns någon standardfärg för färgsatta cykelbanor och cykelfält. Både rött och blått förekommer, och internationellt finns också exempel på bl.a. gröna cykelbanor. I Sverige har de färgsatta cykelbanorna och cykelfälten hittills använts sparsamt.

Utskottet noterar att det i Cyklingsutredningen uppmärksammades att cykelfält kan markeras med avvikande färg och att detta i förekommande fall görs för att öka uppmärksamheten. Utredningen pekade samtidigt på att detta inte har någon ytterligare regelmässig effekt och att det därmed inte ger cyklisterna prioritet i korsningar.

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

Utskottet vill avslutningsvis peka på att kommunerna är skyldiga att följa vägmärkesförordningen och endast ska märka ut cykelbanor på ett sådant sätt som är förenligt med denna. En kommun kan dock välja att använda färgad asfalt, något som t.ex. förekommer i Malmö där kommunen har använt blå asfalt för att uppmärksamma att det är en cykelbana. Utskottet finner för närvarande inte anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motionerna 2020/21:320 (C) yrkande 4, 2020/21:2218 (SD) yrkande 33 och 2020/21:3466 (M) yrkande 5.

Elsparncyklar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om elsparkcyklar. Utskottet pekar på att det har funnits begränsad kunskap om de nya fordonen i transportsystemet och välkomnar därför det breda utredningsuppdrag som regeringen har gett till Transportstyrelsen i fråga om eldrivna enpersonsfordon. Utskottet anser att de frågeställningar som tas upp i motionsyrkandena därigenom är väl beaktade.

Jämför reservation 20 (M, SD, L).

Bakgrund

Elskotrar eller elsparkcyklar och andra liknande fordon kan definieras som cyklar om de uppfyller vissa krav enligt lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Några av kraven är att motorerna får ha en högsta effekt på 250 watt och att fordonen är konstruerade för en högsta hastighet av 20 kilometer i timmen. De fordon som uppfyller kraven ska användas på samma sätt som vanliga cyklar i trafiken enligt trafikförordningen (1998:1276), och i vissa fall kan de även omfattas av samma bestämmelser som gående.

En friflytande mobilitetstjänst innebär att ett fordon kan hämtas upp på en plats och sedan lämnas på en annan plats inom ett visst geografiskt område.

Motionerna

I motion 2020/21:785 yrkande 16 föreslår Ola Johansson och Peter Helander (båda C) att en myndighet får i uppdrag att ta fram en vägledning till kommunerna för tillsyn över uthyrning av elsparkcyklar. Motionärerna oroas över uthyrningsfirmornas bristande ansvar för ordningen i gatumiljön, fordonens påstått korta livslängd, batteriernas miljöpåverkan, liksom över det sätt på vilket de framförs. Motionärerna menar att kommuner måste ställa krav på uthyrarna och utarbeta ordningsregler som underlättar samverkan. En statlig myndighet bör ges i uppdrag att kartlägga problem och ge kommunerna vägledning om tillstånd och tillsyn.

I kommittémotion 2020/21:2218 yrkande 35 pekar Thomas Morell m.fl. (SD) på behovet av att skapa ett regelverk för elsparkcyklar. Motionärerna konstaterar att både användningen av och olyckorna med elsparkcyklar har ökat kraftigt. Dessutom placeras elsparkcyklarna ofta fel och utgör därmed hinder för bl.a. synskadade och rörelsehindrade. Motionärerna menar att en utredning behövs för att utforma ett tydligt regelverk för elsparkcyklar.

I motion 2020/21:2933 framhåller Alireza Akhondi m.fl. (C) att det behöver vidtas åtgärder vad gäller reglering och hantering av elsparkcyklar. Motionärerna menar att det finns utmaningar och problem med elsparkcyklarna, inte minst hur de står parkerade och hur snabbt de körs i

trånga utrymmen. Motionärerna bedömer att det krävs insatser på nationell nivå och att det bör startas en utredning om hanteringen av elsparkcyklar och hur de kan regleras.

I motion 2020/21:3200 påtalar Sofia Westergren och Marléne Lund Kopparklint (båda M) behovet av en översyn av regler för och användande av eldrivna sparkcyklar och andra eldrivna mindre fordon i stadsmiljö. Det uppstår problem när gående och elsparkcyklar ska samsas på samma utrymme, och särskilt för de synskadades mobilitet har situationen förvärrats av att elsparkcyklarna kommer fort och nästan ljudlöst samt slängs på gatan.

I kommittémotion 2020/21:3235 yrkande 16 pekar Helena Gellerman m.fl. (L) på behovet av reglering av elsparkcyklar. Motionärerna menar att elsparkcykelns möjligheter ska tillvaratas, samtidigt som ett regelverk behöver utredas för att undvika dess negativa effekter framför allt i stadsmiljön. Framkomligheten för alla gångtrafikanter, inte minst för äldre och personer med funktionshinder är här avgörande.

I kommittémotion 2020/21:3466 yrkande 9 framför Maria Stockhaus m.fl. (M) att det behövs tydligare regler för elsparkcyklar och hyrcyklar. Motionärerna betonar att möjligheten att hyra cyklar och elsparkcyklar i grunden är positiv då det främjar folkhälsan, minskar trängseln och ökar människors mobilitet. Det finns dock ett växande problem med elsparkcyklar som lämnas kvar och försvårar framkomligheten. Det bör skyndsamt säkerställas att det genomförs nödvändiga förtydliganden av regelverket för hyrda cyklar och elsparkcyklar.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att det snabba intåget av de nya fordonen i transportsystemet har inneburit att bl.a. cyklar, elcyklar och elsparkcyklar i dag samsas på cykelvägar och vägar. Det finns begränsad kunskap inom området, och därför har det riktats ökat fokus på behovet av att samla kunskaper inom området. Här kan nämnas att det med finansiering av Trafikverkets skyltfond i juni 2018 presenterades en kunskapsöversikt om de eldrivna enpersonsfordonens plats i trafiken. I utredningen ingick bl.a. att belysa hur eldrivna enpersonsfordon används och upplevs av förare, hur lagstiftning, reglering och klassificering ser ut i andra länder, olyckor och orsaker till dessa samt vad som kan göras för att öka trafiksäkerheten för användare och medtrafikanter. Utskottet kan konstatera att en av de iakttagelser som gjordes i kunskapsöversikten är att det finns mycket lite forskning och studier som berör trafiksäkerhetsaspekterna av ökat användande av eldrivna enpersonsfordon och att det inte har genomförts någon forskning i Sverige utifrån svenska förhållanden. Utifrån den snabba tekniska utvecklingen och en kontinuerlig introduktion av nya fordon anfördes det i rapporten att det behövs ökad kunskap om dessa fordons potential och egenskaper och om marknadsutvecklingen, inte minst utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv. Vidare konstaterades att tydliga och enkla regler

skulle förenkla kontrollen av fordonen i trafiken och därmed bidra till en ökad handlingskraft bland berörda myndigheter.

Mot den bakgrunden välkomnar utskottet att regeringen i oktober 2019 beslutade att ge Transportstyrelsen ett uppdrag som syftar till att beskriva de regelverk som gäller och utreda behovet av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon, däribland elsparkcyklar och elcyklar. Som skäl för uppdraget anger regeringen bl.a. att ny teknik och innovation tillsammans med möjligheterna med delningsekonomin är viktiga för utvecklingen av ett hållbart transportsystem. Regeringen uppmärksammar samtidigt att det i vissa sammanhang har framförts att det är oklart vilka regler som gäller för dessa eldrivna enpersonsfordon, t.ex. hur och var de får framföras, vilka konstruktionskrav som kan ställas på fordonen och vilka andra krav som kan ställas på den som framför fordonet. Regeringen pekar på att det redan i dag finns tillämpliga regler på området men att det finns anledning att tydliggöra vilka dessa regler är och se över möjligheten att förenkla reglerna för att underlätta för användarna och öka säkerheten. I uppdragsdirektivet anges vidare att utredningen ska omfatta alla regler som är relevanta för användningen av dessa fordon, t.ex. trafikregler, konstruktionsregler, ordningsregler och regler om flyttning av fordon. I uppdraget ingår även att överväga om det ska överlämnas till kommunerna att avgöra behovet av särskilda regler för den egna kommunen. I uppdraget ingår därför att analysera hur de befintliga möjligheterna att utfärda föreskrifter enligt nuvarande trafiklagstiftning kan och bör förtydligas eller utökas för att ge kommunerna bättre möjligheter att reglera eldrivna enpersonsfordon. Utifrån den snabba tekniska utveckling som sker anger regeringen att utgångspunkten för utredningen är att eventuella förslag på regler ska vara funktionsbaserade och teknikneutrala och kunna vara tillämpliga på framtida eldrivna enpersonsfordon så att behovet av framtida regeländringar minimeras.

I uppdraget till Transportstyrelsen ingår även att beskriva omfattningen av olyckor och olyckstillbud där sådana fordon är inblandade samt att utreda behovet av regeländringar för att åstadkomma en trafiksäker och miljövänlig användning av eldrivna enpersonsfordon som också underlättar för användarna. Vidare ingår att redovisa hur ett lämpligt urval av andra länder arbetar med trafiksäkerheten för motsvarande typer av fordon, att belysa vad utformningen av infrastrukturen eller stadsplaneringen innebär för ett trafiksäkert framförande av dessa forskaffningsmedel, att analysera om det bör införas krav på uthyrare att lämna information om gällande regler till användare av dessa fordon samt att utreda möjligheten att införa ett krav på tillstånd för att få hyra ut elsparkcyklar.

Transportstyrelsen ska i enlighet med direktiven vid genomförandet av uppdraget begära in synpunkter från Trafikverket, Polismyndigheten och andra berörda myndigheter, kommuner samt övriga aktörer och allmänheten i lämplig omfattning. Transportstyrelsen ska i enlighet med direktiven redovisa till Infrastrukturdepartementet i tre delar.

Utskottet konstaterar att Transportstyrelsen presenterade den första delen av utredningens resultat i maj 2020. Denna första del innehåller en beskrivning av de regelverk som gäller för eldrivna enpersonsfordon. Transportstyrelsen konstaterar att det finns flera regler för elsparkcyklar och att ansvaret delas mellan olika myndigheter. Därutöver har återförsäljare och uthyrare ett ansvar gentemot kunden medan föraren alltid har ansvaret att följa trafikreglerna när han eller hon kör i trafik.

Uthyrning av elsparkcyklar förekommer i flera svenska städer. I fråga om huruvida uthyrningen är en verksamhet som kräver tillstånd enligt ordningslagen är Transportstyrelsens bedömning att det inte generellt bör krävas tillstånd. Det bör dock prövas utifrån de omständigheter som råder på platsen. Det konstateras att det saknas rättspraxis om friflytande mobilitetstjänster, som t.ex. uthyrare av elsparkcyklar. Transportstyrelsen bedömer att det inte är aktuellt med tillstånd så länge fordonen står så att de inte utgör hinder för trafik. Det är t.ex. tillåtet att parkera en cykel på en trottoar eller gångbana så länge den inte är i vägen eller det inte kan uppstå fara för andra trafikanter utan tillstånd. Ett fordon får inte stannas eller parkeras på en plats eller på så sätt att fordonet blir en fara eller ett hinder för eller stör annan trafik.

Transportstyrelsen konstaterar att kommuner har fått bemyndigande att utfärda ytterligare föreskrifter enligt ordningslagen (1993:1617), s.k. lokala ordningsföreskrifter. Vad som är möjligt att reglera i lokala ordningsföreskrifter prövas av länsstyrelsen och förvaltningsdomstol. Enligt Transportstyrelsen saknas det rättspraxis om friflytande mobilitetstjänster. Det går inte heller att införa bestämmelser om parkering genom lokala ordningsföreskrifter då detta regleras genom trafiklagstiftningen.

Vidare konstaterar Transportstyrelsen att kommunerna och Trafikverket har laglig rätt att i egenskap av väghållningsmyndigheter flytta fordon enligt lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall. Även polisen har möjlighet att flytta fordon. Cyklar får flyttas om fara uppstår, trafiken hindras eller cykeln är uppställd i strid mot föreskrifter om stannande och parkering. Det finns också bestämmelser om att ägaren av ett fordon som flyttats är skyldig att ersätta kostnader för flyttning och för de övriga åtgärder som vidtagits.

Utskottet noterar att det framgår av Transportstyrelsens rapport att de flesta kommuner där elsparkcyklar finns till uthyrning har tagit fram en frivillig avsiktsförklaring där flera av de frågor som orsakar problem i det offentliga rummet hanteras. I Malmö arbetar man t.ex. med att ta fram en lokal ordningsföreskrift där användande av allmän plats för att parkera elsparkcyklar för uthyrning ska vara en tillståndspliktig verksamhet där kommunen kan ställa upp villkor.

Utskottet konstaterar att Transportstyrelsen genom fordonslagen (2002:574) har bemyndigande att utfärda föreskrifter om cyklar. Om inte fordonet lever upp till de tekniska kraven enligt föreskrifterna kan det inte klassas vare sig som moped eller cykel utan betraktas då som ett fordon som

inte får framföras på allmän väg. Transportstyrelsen har marknadstillsynsansvaret för fordon som konsumenterna använder eller kan komma att använda. Men det finns också flera andra myndigheter som har ansvar för eldrivna enpersonsfordon. Arbetsmiljöverket är tillsynsmyndighet för mobila maskiner som t.ex. elcyklar, hoverboards och elsparkcyklar. Konsumentverket är tillsynsmyndighet för produktsäkerhetslagen (2004:451) – i den mån det inte är reglerat att en annan statlig myndighet har ansvaret – och marknadsföringslagen (2008:486).

Utskottet konstaterar att Transportstyrelsen i mitten av november 2020 presenterade den andra delen av utredningens resultat (TSV 2019-5394). Denna andra del innehåller bl.a. uppgifter om omfattningen av olyckor och olyckstillbud där elsparkcyklar är inblandade. Transportstyrelsen konstaterar att statistiken i olycksdatabasen Strada pekar mot att risken är lika stor att drabbas av lindrig, måttligt allvarlig och allvarlig skada vid en olycka med cykel, elcykel eller elsparkcykel. En slutsats som enligt rapporten kan dras utifrån detta är att det är viktigt att arbeta för förbättrad trafiksäkerhet för cykel generellt, inte endast för eldrivna enpersonsfordon. Det konstateras vidare bl.a. att det tar tid för nya fenomen att hitta sin plats i det samspel som redan existerar i trafiken, och nya normer för hur de nya fordonen ska passa in behöver etableras. Dessutom behövs mer kunskap om olyckor med elcykel och elsparkcykel.

Antalet olyckor med elcykel har ökat gradvis, och olyckorna med elsparkcykel ökade i samband med att fordonen introducerades på bred front 2019 och ses tydligt i statistiken först då. Antalet olyckor med elsparkcykel var 630 under 2019, och under samma period skedde 528 olyckor med elcykel. Elsparkcykelolyckor sker mest i Skåne, Stockholm och Västra Götaland. Lindriga hudskador är den vanligaste konsekvensen av en olycka med cykel, elsparkcykel eller elcykel. Skador på övre och nedre extremitet förekommer i lika stora andelar av olyckorna med elsparkcykel och elcykel. Andelen ansiktsskador är högre för elsparkcyklister och andelen skador på bröstorg är högre för elcyklister. Olyckor med elcykel sker fördelat över vardagarna, under pendlingsstid, med en minskning under lördagar och söndagar. Olyckor med elsparkcykel sker i större utsträckning på kvällar och nätter under helger. Vid färd med elsparkcykel skadar sig män mellan 25 och 44 år i större utsträckning. I de andra åldrarna är skillnaden mellan män och kvinnor liten. När det gäller skademönstren liknar cykel, elcykel och elsparkcykel varandra. Elsparkcyklister råkar ut för fler skador på ansikte och nedre extremiteter, elcyklister råkar ut för fler skador på bröstorg och övre extremiteter. Vad gäller allvarliga skador är det många sådana på övre och nedre extremiteter för både elcykel och elsparkcykel. De allvarligaste skadorna hittas på huvud, nedre extremiteter och bröstorg vad gäller elcyklister och cyklister. För elsparkcyklister hittas de allvarligaste skadorna på huvud och nedre extremiteter. Antalet andra trafikanter som skadas i olyckor som involverar en elcykel eller elsparkcykel är enligt Transportstyrelsen totalt sett få.

Utskottet konstaterar att Transportstyrelsen senast den 1 mars 2021 ska lämna en slutredovisning med en beskrivning av uppdragets resultat i sin helhet, inklusive eventuella förslag till regelförändringar med tillhörande konsekvenser. Utskottet ser fram emot denna slutredovisning.

Utskottet vill i sammanhanget även uppmärksamma att elsparkcyklar och elskotrar har varit föremål för interpellationer i riksdagen. Infrastrukturministern deltog i oktober 2019 i en interpellationsdebatt om elsparkcyklar i stadsmiljöer (ip. 2018/19:295) och ordning och reda kring elskotrar (ip. 2018/19:307). Vid interpellationsdebatten pekade ministern på att det uppdrag som har getts till Transportstyrelsen är brett och att det utförs på förekommen anledning. Vidare framhöll infrastrukturministern bl.a. att säkerheten och behovet av ordning och reda kommer först i Sverige och att detta kommer att vara vägledande för uppdraget. Utskottet delar den uppfattning som ministern också framförde om behovet av att få tydliga regler för användningen av elsparkcyklar, av en ordentlig dialog med branschen, av att kommunerna tar sitt ansvar och får ett klargörande av vilka regler som står till deras förfogande samt av förändringar, inte minst vad gäller klassificeringen. Ministern framhöll även att regeringens ambition är att skapa ordning och reda och inte att förbjuda elsparkcyklar. Enligt ministern vill regeringen därför se till att kommunerna och branschen tar sitt ansvar, och regeringen ska utreda och skapa bästa grund för en reglering av användningen. Avslutningsvis framhöll ministern att det med gemensamma krafter kommer att bli både ordning och reda inom detta område och dessutom en bra möjlighet till mobilitet i städerna även framöver. Utskottet välkomnar detta.

Sammanfattningsvis konstaterar utskottet att det har funnits begränsad kunskap om de nya fordonen i transportsystemet samtidigt som det har riktats ökat fokus på behovet av att samla kunskaper inom området. Utskottet välkomnar därför det breda utredningsuppdrag som regeringen har gett Transportstyrelsen om eldrivna enpersonsfordon, däribland elsparkcyklar. Utskottet menar att de frågeställningar som tas upp i motionsyrkandena därigenom är väl beaktade. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2020/21:785 (C) yrkande 16, 2020/21:2218 (SD) yrkande 35, 2020/21:2933 (C), 2020/21:3200 (M), 2020/21:3235 (L) yrkande 16 och 2020/21:3466 (M) yrkande 9.

Reservationer

1. Mål för cykling, punkt 1 (V)

av Jens Holm (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:2694 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkande 1 och

bifaller delvis motion

2020/21:785 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkande 2.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis understryka att alla är ense om att cykling har mycket stora fördelar både för individerna och för samhället i stort. Cykeln är vårt mest energieffektiva fordon, och cykling minskar utsläppen av koldioxid och skadliga partiklar, samtidigt som detta sätt att transportera sig leder till fysisk aktivitet. Cykeln är också ekonomisk för individen, och infrastrukturen för cykel är inte så kostsam i jämförelse med den för andra fordon.

Jag vill framhålla att det finns en stor potential för ökad cykling. Samtidigt kan jag konstatera att trots att det borde finnas ett stort nationellt intresse för att öka andelen som cyklar saknas det fortfarande konkreta mål för ökat cyklande. Jag menar att införandet av ett nationellt mål för ökat cyklande skulle vara viktigt för att styra och leda myndigheternas arbete och för att fördela resurser.

I den nationella cykelstrategin anges att andelen som cyklar ska öka, men det understöds inte med något mer konkret mål. Jag kan konstatera att det i dag finns nationella målsättningar som har bäring på cykeltrafiken, t.ex. sektorsmålet för transportsektorn inom det klimatpolitiska ramverket, dvs. att utsläppen från inrikes transporter, utom inrikesflyg, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Även inom miljömålssystemet finns det ett etappmål som inriktar sig på hållbara transporter, nämligen att andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent 2025, uttryckt i personkilometer, i riktning mot att på sikt fördubbla andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik. Jag kan konstatera att det målet dock inte skiljer på gång-, cykel- och kollektivtrafik och därför inte kan anses ha en styrande effekt på transportpolitiken. För att åtgärder och resurser ska kunna inriktas på att öka cykeltrafiken behövs det konkreta nationella mål för hur mycket cykeltrafiken ska öka.

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

2. Infrastruktur för cykling, punkt 2 (M)

av Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (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 motionerna

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 28 och

2020/21:3466 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 1, 3 och 4,

bifaller delvis motionerna

2020/21:172 av Nina Lundström (L) yrkande 1,

2020/21:785 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkandena 5 och 11,

2020/21:1498 av Nina Lundström (L) yrkande 1,

2020/21:1951 av Ulrika Jörgensen (M),

2020/21:2694 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkande 2 och

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 13 och

avslår motionerna

2020/21:160 av Per Lodenius (C),

2020/21:172 av Nina Lundström (L) yrkandena 2 och 6,

2020/21:320 av Rickard Nordin (C) yrkandena 1 och 3,

2020/21:785 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkandena 1, 3, 6 och 8,

2020/21:860 av Magnus Manhammar (S),

2020/21:1313 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 15,

2020/21:1498 av Nina Lundström (L) yrkandena 2 och 6,

2020/21:2694 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkandena 3, 4, 7 och 8,

2020/21:2937 av Alireza Akhondi m.fl. (C) och

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 14.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis betona vikten av att arbetet med att stärka cyklingens status i infrastrukturplaneringen ständigt förbättras. Vi har uppmärksammat att frågor om sammanhängande cykelstråk och god trygghet för cyklister i trafiken tenderar att bli perifera i infrastrukturdebatten. Stora och viktiga

frågor om vägar, ny spårbunden trafik och flygets utveckling tar i kraft av sin storlek, politiskt och ekonomiskt, det mesta av det mediala utrymmet.

Vi vill vidare lyfta fram infrastrukturens betydelse för att öka tryggheten för cyklister. Vi påminner om att man som cyklist är oskyddad och att en kollision med stora motordrivna fordon kan få allvarliga konsekvenser i form av personskador. Vi kan konstatera att ett tjugotal personer omkommer varje år i cykelolyckor i Sverige och att många fler cyklister skadas allvarligt. Särskilt kritiskt är det vid korsningar och stråk där cyklister ska passera bilvägar. Vi vill att föräldrar ska kunna känna trygghet i att deras barn kan färdas säkert till både skola och fritidsaktiviteter. På samma sätt måste både yrkesarbetare och pensionärer slippa den känsla av utsatt osäkerhet som det innebär att cykla på en väg som är trafikerad av bilar, bussar och lastbilar. Mot den bakgrunden är det mycket viktigt att prioritera sammanhängande cykelstråk och snabbcykelvägar. Vi kan konstatera att människors vilja att cykla till stor del påverkas av tillgången till sammanhängande cykelstråk. Vi anser därför att regeringen bör se över hur staten och kommunerna gemensamt kan stärka cyklandet i denna del.

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

3. Infrastruktur för cykling, punkt 2 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 28 och

2020/21:3466 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 3,
bifaller delvis motionerna

2020/21:785 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkande 5 och

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 13 och
avslår motionerna

2020/21:160 av Per Lodenius (C),

2020/21:172 av Nina Lundström (L) yrkandena 1, 2 och 6,

2020/21:320 av Rickard Nordin (C) yrkandena 1 och 3,

2020/21:785 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkandena 1, 3, 6,
8 och 11,

2020/21:860 av Magnus Manhammar (S),

2020/21:1313 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 15,

2020/21:1498 av Nina Lundström (L) yrkandena 1, 2 och 6,

2020/21:1951 av Ulrika Jörgensen (M),
2020/21:2694 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkandena 2–4, 7 och 8,
2020/21:2937 av Alireza Akhondi m.fl. (C),
2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 14 och
2020/21:3466 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 1 och 4.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis betona att cykling har en positiv inverkan på hälsan. Ökad cykling innebär minskad trängsel i trafiken och minskade utsläpp av växthusgaser. Det är därför viktigt att fler får möjlighet att välja cykeln som färdmedel.

För att uppmuntra till ökad cykling anser vi att sammanhängande cykelstråk och snabbcykelvägar bör prioriteras i utbyggnaden av cykelinfrastrukturen. Samtidigt är det dock viktigt att ta hänsyn till framkomligheten för biltrafiken och att beakta trafiksäkerhetsperspektivet. Vi menar att en sådan utbyggnad på allvar skulle medverka till att cykeln blir ett attraktivt alternativ till bilen i många av våra städer.

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

4. Infrastruktur för cykling, punkt 2 (C, L)

av Anders Åkesson (C) och Helena Gellerman (L).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:172 av Nina Lundström (L) yrkande 6,
2020/21:1498 av Nina Lundström (L) yrkande 6,
2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 13 och
2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 14,
bifaller delvis motionerna
2020/21:160 av Per Lodenius (C),
2020/21:785 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkande 5,
2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 28 och
2020/21:3466 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 3 och
avslår motionerna
2020/21:172 av Nina Lundström (L) yrkandena 1 och 2,
2020/21:320 av Rickard Nordin (C) yrkandena 1 och 3,

2020/21:785 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkandena 1, 3, 6, 8 och 11,
2020/21:860 av Magnus Manhammar (S),
2020/21:1313 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 15,
2020/21:1498 av Nina Lundström (L) yrkandena 1 och 2,
2020/21:1951 av Ulrika Jörgensen (M),
2020/21:2694 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkandena 2–4, 7 och 8,
2020/21:2937 av Alireza Akhondi m.fl. (C) och
2020/21:3466 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 1 och 4.

Ställningstagande

Vi kan inledningsvis konstatera att cykeln tar mindre plats än bilen. Cyklar genererar inga utsläpp, och samtidigt är cykling bra för folkhälsan. Vi vill också peka på att allt fler upptäcker cykelns fördelar för framkomligheten. Cykling ger många möjligheter, men cyklister möter också många utmaningar. Därför menar vi att det är viktigt att öka och förbättra framkomligheten med cykel genom att bygga fler lokala och regionala cykelbanor och s.k. cykelmotorvägar, liksom att minska barriäreffekter från korsande spår och vägar.

Vi vill särskilt betona att det är viktigt att se över behovet av åtgärder som möjliggör cykling i hela landet. I trafikplaneringen måste cyklister och gångtrafikanter ges en säkrare plats. Att kunna transportera sig med cykel är viktigt för framtida hållbar stadsutveckling. Det är viktigt att man under utbildningstiden i samhällsplanering och motsvarande lägger stor vikt vid att tänka in cykelperspektivet i planeringen.

En fråga som är viktig att uppmärksamma i detta sammanhang är att cyklister, precis som bilister, behöver en enhetlig och tydlig skyltning som underlättar orienteringen. Vi vill därför understryka vikten av att statliga huvudmän samverkar med de kommunala huvudmännen så att skyltningen dels genomförs, dels ges en enhetlig utformning.

En tredjedel av våra resor är kortare än 5 kilometer, och då är cykel ofta ett bra alternativ. I dag sker knappt 10 procent av våra resor med cykel. Vi kan alla se att intresset för cykeln som transportmedel har ökat. Vi understryker att med bra cykelleder och bättre vinterunderhåll på cykelvägarna skulle cyklandet kunna öka betydligt. Ökat cyklande vore bra såväl för miljön och hälsan som för att minska trängseln i våra städer.

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

5. **Infrastruktur för cykling, punkt 2 (V)**

av Jens Holm (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 motionerna

2020/21:320 av Rickard Nordin (C) yrkande 1 och

2020/21:1313 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 15,

bifaller delvis motionerna

2020/21:160 av Per Lodenius (C),

2020/21:785 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkande 8,

2020/21:860 av Magnus Manhammar (S) och

2020/21:2694 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkande 7 och
avslår motionerna

2020/21:172 av Nina Lundström (L) yrkandena 1, 2 och 6,

2020/21:320 av Rickard Nordin (C) yrkande 3,

2020/21:785 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkandena 1, 3, 5,
6 och 11,

2020/21:1498 av Nina Lundström (L) yrkandena 1, 2 och 6,

2020/21:1951 av Ulrika Jörgensen (M),

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 28,

2020/21:2694 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkandena 2–4 och 8,

2020/21:2937 av Alireza Akhondi m.fl. (C),

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 13,

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 14 och

2020/21:3466 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 1, 3 och 4.

Ställningstagande

Jag vill lyfta fram att det är viktigt med en säker och framkomlig cykelinfrastruktur vid två-plus-ett-vägar. Staten har ett delat ansvar med kommunerna för att bidra till att det skapas cykelnät som knyter ihop kommuner. Jag menar att det därför är nödvändigt att staten uppmärksammar cykeltrafikens behov vid anläggande av vägar. Trafikverket behöver en tydligare gränsdragning för när en investering ska göras i cykelinfrastruktur vid utbyggnaden av två-plus-ett-vägar.

En två-plus-ett-väg är ett exempel på mötesseparering och innebär två körfält i ena riktningen och ett körfält i andra riktningen. Jag vill understryka att dessa vägar har ett flertal fördelar, men de innebär också ofta en försämrad framkomlighet för cyklisterna. När man bygger två-plus-ett-vägar bör enligt min mening alltid cykeltrafikanternas framkomlighet vara lika viktig att beakta

som trafiksäkerheten för bilisterna. Jag anser därför att riktlinjerna till Trafikverket behöver göras tydligare i fråga om när insatser ska göras för att åtgärda saknade cykellänkar i och med anläggande av två-plus-ett-väg.

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

6. Översyn av väglagen, punkt 3 (S, C, L)

av Anders Åkesson (C), Teres Lindberg (S), Denis Begic (S), Jasenko Omanovic (S), Johan Büser (S), Elin Gustafsson (S) och Helena Gellerman (L).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:785 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkande 7,

2020/21:1313 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 14,

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 15,

2020/21:2694 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkande 6,

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 55 och

2020/21:3466 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 2.

Ställningstagande

Vi kan konstatera att det är väglagen som reglerar byggande, drift m.m. av allmänna vägar. Cykelvägar utan direkt koppling till bilvägar betecknas inte som vägar enligt väglagens definition, vilket bl.a. innebär att det kan vara svårt att med väglagens vägrätt nyttja mark för en cykelväg och att det inte finns samma expropriationsmöjligheter som för allmänna vägar.

Vi vill påminna om att frågan om markåtkomst för cykelinfrastruktur därför har diskuterats under flera år. Trafikverket har i olika rapporter och promemorior lyft fram olika aspekter och anfört att det kan krävas antingen en lagändring eller en annan tolkning av väglagen. Trafikverket underströk så sent som i oktober 2020 att en eventuell revidering av väglagen är en stor fråga som bör analyseras och hanteras i särskild ordning.

Vi vill i sammanhanget lyfta fram att frågan om expropriering är viktig att uppmärksamma. Inom ramen för den sakpolitiska överenskommelsen mellan Socialdemokraterna, Centerpartiet, Liberalerna och Miljöpartiet har partierna kommit överens om både att andelen som reser med cykel ska öka och att den privata äganderätten ska värnas och stärkas. Vi vill här framhålla att det är viktigt att stor hänsyn tas till äganderätten när cykelvägar byggs och att denna fråga därför behöver uppmärksammas om det blir aktuellt att i framtiden genomföra eventuella ändringar i väglagen.

Vi vill understryka att regeringen har uppmärksammat frågan om markåtkomst och cykelvägar och redan initierat en närmare utredning på området. I regeringens beslut från den 31 maj 2018 om fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 anges att Trafikverket ska utreda om, och i så fall hur, frågan om markåtkomst är ett hinder för tillkomsten av cykelvägar eller i genomförandet av regionala cykelplaner och vid behov lämna förslag till regeländringar (N2018/03462/TIF m.fl.). Vidare anges att SKR bör involveras i arbetet och att den nuvarande indelningen av väghållaransvaret ska beaktas och kvarstå oförändrad.

Vid utskottssammanträdet den 10 december 2020 informerade Trafikverket om det pågående arbetet med anledning av regeringens uppdrag. I arbetet ingår att kartlägga vilka brister och behov som finns och att ta fram förslag till åtgärder. Trafikverket informerade om att uppdraget kommer att redovisas under december 2020.

Vi vill här även påminna om att frågan nyligen har behandlats i utskottet (bet. 2019/20:TU9). Så sent som våren 2020 välkomnade utskottet regeringens uppdrag till Trafikverket, och utskottet framförde att man med stort intresse ser fram emot att få ta del av denna utredning. Vi ser med tillförsikt på det arbete som pågår och menar att frågan om väglagen och cykelvägar därmed är väl uppmärksammat. Mot bakgrund av detta finner vi inte att det finns några skäl att för närvarande ta ett särskilt initiativ med anledning av de motionsförslag som behandlas här. Vi avstyrker därför motionerna 2020/21:785 (C) yrkande 7, 2020/21:1313 (V) yrkande 14, 2020/21:2218 (SD) yrkande 15, 2020/21:2694 (MP) yrkande 6, 2020/21:2809 (KD) yrkande 55 och 2020/21:3466 (M) yrkande 2.

7. Kombinerade resor med cykel, punkt 4 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 34,
bifaller delvis motion
2020/21:785 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkande 15 och
avslår motionerna
2020/21:785 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkandena 4 och
14,
2020/21:1313 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 18,

2020/21:1952 av Ulrika Jörgensen (M) och
2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 15.

Ställningstagande

Vi kan konstatera att fler och fler väljer cykeln före andra alternativ. Cyklandet har på vissa sträckor en fördel i snabbhet gentemot både bil- och kollektivtrafik.

Samtidigt kan vi konstatera att det för en del inte är möjligt att cykla hela sträckan till arbete eller andra aktiviteter. För att öka cyklingens attraktivitet bör därför säkra cykelparkeringar och även cykelpooler anläggas vid bilpooler och vid bytespunkter. Genom ett ökat utbud av hyrcyklar och säkra cykelparkeringar skapas fler möjligheter till mobilitet och fler kan ta cykeln hela eller delar av resan.

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

8. Kombinerade resor med cykel, punkt 4 (V)

av Jens Holm (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:1313 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 18,

bifaller delvis motionerna

2020/21:785 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkande 14,

2020/21:1952 av Ulrika Jörgensen (M) och

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 15 och

avslår motionerna

2020/21:785 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkandena 4 och 15 samt

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 34.

Ställningstagande

Jag menar att det är viktigt att göra det möjligt att ta med cykeln vid resor med buss och tåg. Ett transporteffektivt och miljöanpassat samhälle måste målmedvetet arbeta för att undanröja olika hinder för hållbara transporter. Med ett hela resan-perspektiv skulle det vara möjligt för fler att välja cykeln under en del av resan till arbete och studier. För att öka möjligheterna att ta med cykeln inom kollektivtrafiken måste det bli möjligt att ställa detta krav på den

kommersiella trafiken. I dag har Trafikverket inga befogenheter att tvinga tågoperatörer att använda sig av tåg som kan medföra cykel. Jag anser att det krävs en ändring inom detta område.

Jag menar därför att Trafikverket senast 2022 bör få befogenhet att ställa krav på att tågoperatörer ska använda sig av tåg som kan medföra cykel där behov finns.

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

9. Kombinerade resor med cykel, punkt 4 (L)

av Helena Gellerman (L).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 15,

bifaller delvis motionerna

2020/21:785 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkande 14,

2020/21:1313 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 18 och

2020/21:1952 av Ulrika Jörgensen (M) samt

avslår motionerna

2020/21:785 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkandena 4 och 15 samt

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 34.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis betona att det är viktigt att underlätta för kombinationsresor med cykel.

Det kan konstateras att allt fler upptäcker cykelns fördelar för både framkomligheten och hälsan. Jag vill därför framhålla vikten av att göra det enklare för resenärer att ta med cykeln i kollektivtrafiken. Jag är medveten om att detta är något som avgörs i respektive region, men det är viktigt att staten är pådrivande i denna fråga. Kombinationen kollektivtrafik och cykel innebär för många ett verkligt alternativ till bilen. Ju fler som kan ta med cykeln på t.ex. pendeltåget, desto fler kan låta bilen stå. Detta är något som inte minst miljön tjänar på.

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

10. Utbildning och insatser bland barn och vuxna, punkt 5 (SD, KD)

av Magnus Jacobsson (KD), Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:785 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkande 12,

2020/21:881 av Johan Andersson (S),

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 29 och

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 57.

Ställningstagande

Vi vill framhålla att cykling är utmärkt vardagsmotion för alla, inte minst för barn. Dessvärre kan det samtidigt konstateras att många barn i dag lär sig cykla sent i livet, och ibland inte alls. Vi menar att cykling behöver främjas, både bland barn och ungdomar och bland nya svenskar.

På många håll i landet pågår projekt för att nå nya målgrupper i syfte att öka cyklingen. Vi har noterat att det i ett antal kommuner genomförs projekt som är inriktade på trafiksäkerhet och att barn och vuxna ska lära sig att cykla. Att främja barns cykling och att utbilda barn i trafiksäkerhet stärker enligt vår mening barns hälsa. Det finns föräldrar som inte kan cykla och därmed har svårt att lära sina barn.

Vi anser mot denna bakgrund att det behöver övervägas hur samhället kan ta ett utökat ansvar för att barn ska lära sig cykla och få kunskap om trafiksäkerhet. Tidig kunskap om trafiksäkerhet och ökad medvetenhet om faror i trafiken bör enligt vår bedömning leda till avsevärt färre olyckor.

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

11. Trafiksäkerhet och trafikregler för cykling, punkt 6 (M)

av Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:172 av Nina Lundström (L) yrkande 4,

2020/21:1313 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 17,

2020/21:1498 av Nina Lundström (L) yrkande 4 och

2020/21:3466 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 6–8,
bifaller delvis motion

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 15 och
avslår motionerna

2020/21:172 av Nina Lundström (L) yrkande 7,

2020/21:320 av Rickard Nordin (C) yrkandena 2 och 5,

2020/21:402 av Jörgen Grubb (SD),

2020/21:403 av Jörgen Grubb (SD),

2020/21:785 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkandena 9 och
10.1,

2020/21:1498 av Nina Lundström (L) yrkande 7,

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 30,

2020/21:2694 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkandena 9 och 11 samt

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 56.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis framhålla att cykelns betydelse i samhället ökar. Allt fler pendlar med cykel året runt till och från arbete och pendlingsstation. Som idrott ökar cyklingen i popularitet med fler grenar och ett ökat antal motionslopp. En stor marknad av olika cyklar håller successivt på att växa fram. Vi vill understryka att allt detta är mycket positivt. En ökad cykling till och från jobb och pendlingsstationer året om innebär mindre trängsel och förbättrad folkhälsa. Därför prioriterar vi frågor om cyklandets förutsättningar, och vi vill mot den bakgrunden se en modern politik som främjar ett tryggt och säkert cyklande i alla åldrar.

En första fråga som vi vill lyfta fram handlar om allgrönt. Allgrönt innebär att alla cyklande i en korsning får grönt ljus samtidigt och att motorfordon samtidigt har rött ljus. Detta ökar enligt vår bedömning säkerheten eftersom cyklisterna enbart kan fokusera på ögonkontakt med andra cyklister, medvetna om att övrig trafik har rött ljus. Vi vill framhålla att studier visar att

trafikflödena blir bättre och att tryggheten ökar. Vi anser därför att regeringen bör låta utreda hur man nationellt kan gå vidare för att de goda erfarenheterna med allgrönt kan genomföras i hela landet.

En andra fråga handlar om s.k. geostaket eller geofencing. Vi menar att regeringen bör utreda hur ett geostaketsystem kan införas i hela landet. Geostaket är en digital geografisk zon där fordon kan styras och fordons tillgång till zoner kan begränsas. Erfarenheter visar att detta gör transporter mer effektiva och ökar tryggheten för inte minst cyklister. Vi menar att det nu är dags att intensifiera arbetet med att införa den digitala tekniken i trygghetsarbetet för cyklister.

En tredje fråga som vi vill lyfta fram handlar om cyklister och möjligheten till högersväng vid rött. Vi anser att regeringen bör utreda cyklisters möjlighet att svänga mot rött ljus. Vi vill här hänvisa till de erfarenheter som har gjorts i Danmark och Nederländerna samt de erfarenheter som har gjorts i Stockholms stad när det gäller att under vissa premisser ge cyklister rätt att svänga höger mot rött ljus. Denna möjlighet har visat sig ge större framkomlighet och förbättrad säkerhet. Vi menar att regeringen bör initiera en utvärdering av dessa erfarenheter och se över möjligheten att göra detta till nationell norm.

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

12. Trafiksäkerhet och trafikregler för cykling, punkt 6 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 30,

bifaller delvis motion

2020/21:320 av Rickard Nordin (C) yrkande 5 och

avslår motionerna

2020/21:172 av Nina Lundström (L) yrkandena 4 och 7,

2020/21:320 av Rickard Nordin (C) yrkande 2,

2020/21:402 av Jörgen Grubb (SD),

2020/21:403 av Jörgen Grubb (SD),

2020/21:785 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkandena 9 och 10.1,

2020/21:1313 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 17,

2020/21:1498 av Nina Lundström (L) yrkandena 4 och 7,

2020/21:2694 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkandena 9 och 11,

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 56,
2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 15 och
2020/21:3466 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 6–8.

Ställningstagande

Vi kan inledningsvis konstatera att cyklandet har tagit ordentlig fart på senare tid. Inte minst mot den bakgrunden är det viktigt med tydliga trafikregler för cykling.

Vi kan konstatera att reglerna för vem som har väjningsplikt många gånger är snåriga. Vi har uppmärksammat att många felaktigt tror att cyklister alltid har väjningsplikt gentemot bilister. Vi menar därför att lagstiftningen skulle kunna förenklas genom att cyklister vid såväl cykelpassager som cykelöverfarter ska lämna företräde gentemot bilister. En sådan förändring och förenkling skulle enligt vår bedömning ligga i linje med trafiksäkerhetsintresset och samhällets mål om att minska antalet svårt skadade och döda i trafiken. En översyn av lagstiftningen om trafikregler för cyklister bör därför genomföras.

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

13. Trafiksäkerhet och trafikregler för cykling, punkt 6 (C)

av Anders Åkesson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 15,
bifaller delvis motionerna

2020/21:172 av Nina Lundström (L) yrkande 4,

2020/21:785 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkande 9,

2020/21:1313 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 17,

2020/21:1498 av Nina Lundström (L) yrkande 4 och

2020/21:3466 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 8 och
avslår motionerna

2020/21:172 av Nina Lundström (L) yrkande 7,

2020/21:320 av Rickard Nordin (C) yrkandena 2 och 5,

2020/21:402 av Jörgen Grubb (SD),

2020/21:403 av Jörgen Grubb (SD),

2020/21:785 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkande 10.1,

2020/21:1498 av Nina Lundström (L) yrkande 7,
2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 30,
2020/21:2694 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkandena 9 och 11,
2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 56 och
2020/21:3466 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 6 och 7.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis betona behovet av förbättrad framkomlighet för cyklister. Vi vet alla att cykeln tar mindre plats än bilen och att den inte genererar några utsläpp, samtidigt som cykling är bra för folkhälsan. Därför är det viktigt att se över behovet av olika åtgärder, regelförenklingar och lagändringar som möjliggör cykling i hela landet.

Jag menar att den nationella nivån måste skapa bättre förutsättningar för cyklister genom att bl.a. införa anpassade trafikföreskrifter för cykel. Som exempel kan nämnas förtur vid rött ljus eller möjlighet att cykla mot enkelriktat. Därför bör förutsättningarna för att via regeländringar förbättra framkomligheten med cykel utredas.

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

14. Trafiksäkerhet och trafikregler för cykling, punkt 6 (V)

av Jens Holm (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:172 av Nina Lundström (L) yrkande 4,
2020/21:1313 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 17,
2020/21:1498 av Nina Lundström (L) yrkande 4 och
2020/21:3466 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 8,
bifaller delvis motion
2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 15 och
avslår motionerna
2020/21:172 av Nina Lundström (L) yrkande 7,
2020/21:320 av Rickard Nordin (C) yrkandena 2 och 5,
2020/21:402 av Jörgen Grubb (SD),
2020/21:403 av Jörgen Grubb (SD),
2020/21:785 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkandena 9 och
10.1,

2020/21:1498 av Nina Lundström (L) yrkande 7,
2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 30,
2020/21:2694 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkandena 9 och 11,
2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 56 och
2020/21:3466 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 6 och 7.

Ställningstagande

Jag vill uppmärksamma att ett sätt att underlätta cykling är att tillåta högersväng även när trafikljuset visar rött. Detta tillämpas i många städer i Europa, bl.a. i Danmarks huvudstad Köpenhamn och Groningen i Nederländerna. Där det tillämpas finns särskilda trafikmärken som tillåter cyklisterna att svänga höger vid röd signal. Reglerna innebär att cyklisterna fortfarande har väjningsplikt mot fotgängare vid högersväng.

Jag kan konstatera att det i Sverige finns ett stort intresse från kommuner att tillåta högersväng vid rött men att rättsläget bedöms vara oklart. Jag vill påminna om att regeringen i den nationella cykelstrategin lovade att utreda möjligheterna till undantag från röd signal vid högersväng. Jag kan konstatera att det nu har gått över två år sedan det löftet gjordes och det har ännu inte kommit något konkret förslag från regeringen. Jag anser att det är angeläget att regeringen skyndsamt vidtar nödvändiga åtgärder för att möjliggöra detta på lämpliga platser. Jag menar därför att regeringen bör återkomma med ett förslag till skyltning som tillåter undantag från rött ljus för cyklisterna vid högersväng senast 2021.

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

15. Trafiksäkerhet och trafikregler för cykling, punkt 6 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

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

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 56 och
avslår motionerna

2020/21:172 av Nina Lundström (L) yrkandena 4 och 7,

2020/21:320 av Rickard Nordin (C) yrkandena 2 och 5,

2020/21:402 av Jörgen Grubb (SD),

2020/21:403 av Jörgen Grubb (SD),

2020/21:785 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkandena 9 och 10.1,
2020/21:1313 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 17,
2020/21:1498 av Nina Lundström (L) yrkandena 4 och 7,
2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 30,
2020/21:2694 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkandena 9 och 11,
2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 15 och
2020/21:3466 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 6–8.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis betona att cykling har en stor utvecklingspotential med goda miljö- och climateffekter såväl som hälsoeffekter. Cykeln innebär också en stor flexibilitet i och med förmågan att bära passageraren mycket nära dess destination. Jag vill framhålla att det är mycket viktigt att fortsätta arbeta för att öka säkerheten för cyklister i trafiken och att det behövs mer strategiskt och förebyggande arbete för att minska antalet cykelolyckor. Jag vill här särskilt påminna om att målet med allt trafiksäkerhetsarbete är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken.

Jag kan konstatera att cyklister inte toppar statistiken över antalet omkomna i trafiken. Ändå är 17 dödsfall under 2019 alldeles för många. När det kommer till allvarliga och måttliga skador är cykeln den farligaste fordonstypen i trafiken. Den vanligaste orsaken till allvarliga skador hos cyklister är singelolyckor.

Jag anser att kommunerna bär ett stort ansvar för att vidta åtgärder för att underlätta för cykeltrafik. Jag vill betona att det är viktigt att kommunerna samarbetar för att hitta gemensamma lösningar för att underlätta för cyklisterna. Kommuner som underhåller vägbanor och bl.a. åtgärdar grus och löv kan göra en stor skillnad. Det är också angeläget att cyklister och gångtrafikanter i så liten utsträckning som möjligt delar körbana.

Jag menar att det också finns anledning att stärka cyklisternas trafiksäkerhetskunskap. Vikten av huvudskydd behöver understrykas eftersom skullskador är den vanligaste orsaken till allvarliga eller dödliga olyckor hos cyklister. Cyklister har också blivit snabbare och tar i dag mer plats i ordinarie vägbanor, något som också höjer behovet av trafikkunskap för personer som kanske saknar körkort. Den ökade farten hos cyklister ställer också högre krav på förmåga att sänka farten när så krävs. Det kan konstateras att det i dag hos Trafikverket saknas effektiva medel för att reducera cyklars hastighet vid zoner där hänsyn är extra påkallad, som t.ex. vid skolor där bilar förutsätts köra i högst 30 kilometer i timmen. Jag vill också påminna om att det utefter allt fler vägar finns väl fungerande cykelbanor, men på många ställen delar cyklisterna fortfarande väg med bilisterna, och i dessa sammanhang behöver trafiksäkerheten förbättras. Det gäller inte minst när bilar behöver köra om

cyklister. Det är också viktigt att polisen har resurser att följa upp regel-
efterlevnaden. Sammanfattningsvis menar jag att trafiksäkerheten för cykling
måste främjas.

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

16. Säkerhetsavstånd vid omkörning av cyklister, punkt 7 (KD, L)

av Magnus Jacobsson (KD) och Helena Gellerman (L).

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
2020/21:172 av Nina Lundström (L) yrkande 5,
2020/21:1498 av Nina Lundström (L) yrkande 5,
2020/21:2694 av Emma Berginger m.fl. (MP) yrkande 10,
2020/21:2805 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 10,
2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 59 och
2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 13.

Ställningstagande

Vi kan inledningsvis konstatera att allt fler upptäcker cykelns fördelar för
framkomligheten och hälsan. Det är därför av vikt att utveckla lagar som
förebygger en ökning av antalet cykelolyckor i takt med att antalet cyklister
ökar.

Vi kan konstatera att det utefter allt fler vägar finns väl fungerande
cykelbanor, men på många ställen delar cyklisterna fortfarande väg med
bilister, och i dessa sammanhang behöver enligt vår bedömning trafik-
säkerheten förbättras. Det gäller inte minst när bilar behöver köra om cyklister.
Vi påminner om att många cyklister menar att bilister inte tar tillräcklig hänsyn
vid omkörning. Enligt 3 kap. 33 § trafikförordningen ska den förare som kör
om lämna ett betryggande avstånd i sidled mellan sitt fordon och det fordon
som körs om. Vi konstaterar samtidigt att det dock inte finns något angett mått
på vad som anses vara ett betryggande avstånd.

Vi vill peka på att det finns omfattande forskning från flera länder som visar
att omkörningar ökar risken för cykelolyckor där motorfordon och cyklister
delar på vägbanan. Vi har uppmärksammat att lagar i många länder i Europa
innehåller ett specifikt avstånd på 1,5 meter vid omkörning av cyklister. Vi
konstaterar samtidigt att viss kritik har riktats mot att dessa lagar inte tar

hänsyn till hastighetens betydelse. Det kan också vara svårt att bestämma avstånd och att kontrollera efterlevnaden.

Sverige är främst i världen på trafiksäkerhet och vi menar att Sverige bör ta ledningen även på detta område. Ett första steg vore att införa ett hastighetsberoende avstånd vid omkörning av cyklist. Vi menar att regeringen bör ge berörd myndighet i uppgift att skyndsamt utreda och införa ett hastighetsberoende avståndsvillkor på minst 1,5 meter för motorfordons omkörning av cyklist. En sådan regel skulle signalera att fler faktorer än bara avståndet påverkar trafiksäkerheten och att det krävs riskkompensation vid omkörningar. Samtidigt vill vi betona att villkoret måste vara enkelt att komma ihåg för regellefterlevnaden.

Vi vill i sammanhanget peka på det regelverk som våren 2020 infördes i Tyskland och som föreskriver att omkörning av cyklist endast får göras med ett säkerhetsavstånd som varierar inom respektive utanför tätorter. Enligt den tyska vägtrafikförordningen (5 § 4 Straßenverkehrs-Ordnung) måste den som vill köra om ett annat fordon förhålla sig på ett sådant sätt att fara inte uppstår. Vid omkörning måste ett tillräckligt sidoavstånd till andra trafikanter hållas. När det gäller omkörning av bl.a. cyklist måste man hålla ett avstånd på minst 1,5 meter inom tätorter och minst 2 meter utanför tätorter. Vi vill lyfta fram att erfarenheter från Tyskland och andra länder skulle kunna utgöra en vägledning i det fortsatta arbetet här i Sverige. Mot den bakgrunden menar vi att regeringen skyndsamt bör utreda och därefter införa ett hastighetsberoende avståndsvillkor på minst 1,5 meter för motorfordons omkörning av cyklist.

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

17. Cykelhjälm, punkt 8 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 31 och

bifaller delvis motion

2020/21:1582 av Johan Andersson m.fl. (S).

Ställningstagande

Vi kan konstatera att cyklandet har ökat mycket på senare tid, men det har tyvärr även antalet cykelrelaterade olyckor. Enligt trafikförordningen

(1998:1276) ska barn under 15 år bära cykelhjälm. Vi menar att det inte finns några skäl till att låta 14-åringar ta av hjälmen året efter. Hjälmtvånget bör i stället förlängas, ett år i taget, upp till 18 års ålder. På så sätt kommer samtliga barn inom en kort tid att vara skyldiga att bära cykelhjälm, vilket enligt vår mening skulle ha positiva effekter.

Vi vill lyfta fram att det är vederlagt i omfattande studier att cykelhjälm effektivt minskar antalet svåra huvudskador. Allvarliga huvudskador leder alltför ofta till livslånga handikapp. Om fler barn och unga använder hjälm kan det även bidra till att fler vuxna använder hjälm.

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

18. Mobilanvändning på cykel, punkt 9 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:1751 av Karin Enström (M) yrkande 2 och

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 32 och

avslår motion

2020/21:1751 av Karin Enström (M) yrkande 1.

Ställningstagande

I Sverige är det sedan den 1 februari 2018 förbjudet för en person att hålla en mobiltelefon i handen vid körning av motorfordon. Syftet är att minska det trafikfarliga användandet av mobiltelefoner och därigenom skydda förare och andra i deras omgivning.

Nu kan vi konstatera att trafikpolisen i olika delar av landet uppper att mobilsurfande cyklister har blivit ett allt vanligare inslag i trafiken. Vi noterar att problem med mobilsurfande cyklister har uppmärksammats även i andra länder. I Danmark är det redan förbjudet att prata i en handhållen mobiltelefon under cykling, och i Nederländerna är det sedan sommaren 2019 förbjudet för cyklister att använda mobiltelefonen i trafiken. Ett av argumenten för ett mobilförbud på cykel har varit den ökade användningen av elcyklar, vilken i och med högre hastighet har kommit att bidra till en större trafikfara. Vi menar därför att ett förbud mot användande av mobiltelefon och smarta telefoner under cykelfärd behöver utredas.

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

19. Färgsättning av cykelbanor, punkt 10 (M, SD)

av Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Jimmy Ståhl (SD), Anders Hansson (M), Thomas Morell (SD), Patrik Jönsson (SD) och Åsa Coenraads (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:320 av Rickard Nordin (C) yrkande 4,

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 33 och

2020/21:3466 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 5.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis betona att tydlighet i trafiken är viktigt för både säkerhet och trygghet. Det behövs fler anpassningar som beaktar cyklisternas villkor och då är säkerhetsfrågan extra viktig. I dag framgår det inte med tillräcklig tydlighet var cyklar, elsparkcyklar respektive gångtrafikanter ska befinna sig. Vi vill uppmärksamma att detta årligen innebär ett antal allvarliga och i många fall onödiga olyckor.

Vi kan konstatera att många kommuner som arbetar aktivt med trafiksäkerhet väljer att markera hela eller delar av cykelbanan med färg, exempelvis vid trafik Korsningar för att uppmärksamma bilister och andra trafikanter på korsande cykelbana. Vi menar att detta är en god ambition som på många håll är eftertraktad. Samtidigt kan vi konstatera att det saknas en standardisering av färgval. Vi menar att enhetliga markeringar av cykelbanor tillhör de åtgärder som kan förenkla och underlätta för cyklister och fotgängare. Färgsättning av cykelbanor skulle öka tydligheten och därmed öka tryggheten. Vi menar mot den bakgrunden att färgsättningen av cykelbanor bör standardiseras.

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

20. Elsparkcyklar, punkt 11 (M, SD, L)

av Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Jimmy Ståhl (SD), Anders Hansson (M), Thomas Morell (SD), Helena Gellerman (L), Patrik Jönsson (SD) och Åsa Coenraads (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 11 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 35,

2020/21:2933 av Alireza Akhondi m.fl. (C),

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 16 och

2020/21:3466 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 9,

bifaller delvis motion

2020/21:3200 av Sofia Westergren och Marléne Lund Kopparklint (båda M) och

avslår motion

2020/21:785 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkande 16.

Ställningstagande

Under det senaste decenniet har användningen av elsparkcyklar ökat kraftigt. Det har vuxit fram en marknad där det finns möjligheter att hyra både elsparkcyklar och andra cyklar. Vi menar att detta i grunden är mycket positivt eftersom det främjar folkhälsan, minskar trängseln och ökar människors mobilitet. Vi vill betona att elsparkcykelns möjligheter ska tillvaratas.

Samtidigt kan vi konstatera att det finns ett växande problem inne i städerna med hyrda elsparkcyklar och andra cyklar som lämnas mitt på gator, gångbanor och andra olämpliga platser. Cyklarna placeras ofta fel, vilket försvårar framkomligheten för alla. Cyklarna välter dessutom lätt med följden att de ofta ligger på gångbanor och hindrar trafikanter. Detta är allvarligt inte minst för exempelvis äldre, synskadade, rörelsehindrade och blåljuspersonal.

Vidare har även antalet olyckor ökat. Frakturer och ansiktsskador är de vanligaste typerna av skador i samband med olyckor där elsparkcyklar är inblandade. Det är heller inte ovanligt att två personer färdas på dessa sparkcyklar, vilket inte är tillåtet.

Vi menar att det behövs en tydligare reglering av elsparkcyklar. Vi anser därför att ett regelverk behöver utredas och tas fram för att undvika elsparkcykelns negativa effekter, framför allt i stadsmiljön. Framkomligheten för alla gångtrafikanter, inte minst för äldre och personer med funktionsnedsättningar är här avgörande för oss. Vi menar att regeringen därför skyndsamt bör säkerställa att det genomförs nödvändiga förtydliganden

av regelverket för elsparkcyklar för att minimera både personsador och parkeringsproblem.

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

BILAGA I

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden 2020/21

2020/21:160 av Per Lodenius (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att åtgärder bör vidtas så att fler cykelvägar utefter statliga vägar enligt motionens intentioner kommer till och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:172 av Nina Lundström (L):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att cyklingen bör få samma status i planeringen som övriga transportslag och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om nya former för samverkan så att planeringen och trafiksäkerhetshöjande åtgärder inte försvåras i infrastrukturen och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om högersväng vid rött och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om 1,5 meters avstånd vid omkörning av cyklisterna och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om enhetlig skyltning och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om bilfria motionslopp och cykeltävlingar och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:320 av Rickard Nordin (C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om hänsyn till samtliga trafikslag vid vägbyggnationer och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ställa krav på minimerande av döda vinkeln på tunga fordon och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om standardisering av nya cykelbanor och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att standardisera färgsättning av cykelbanor och tillkännager detta för regeringen.

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över reglerna för väjningsplikt mellan cyklister och biltrafik och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:402 av Jörgen Grubb (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det ska krävas förarbevis för att få framföra övriga motordrivna fordon, liknande det för moped klass 2, samt att en åldersgräns på 15 år ska införas och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:403 av Jörgen Grubb (SD):

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

2020/21:785 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket i sitt regleringsbrev bör få ett uttalat krav att göra cykel till ett eget trafikslag och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sätta ett dubbleringsmål till år 2030 avseende antal resor som sker med cykel och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om riktlinjer till kommunerna från Boverket för att Sveriges städer ska utformas med en högre prioritet för cykeltrafiken och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en nationell handbok för utformning av cykelparkering bör tas fram och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en nationell cykelplan som utgår från att det byggs cykelbanor längs med det nationella vägnätet och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en ändring i väglagen som gör det möjligt att förlägga cykelvägar på andra platser än längs det ordinarie vägnätet och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att planen också bör hantera de saknade länkar som uppstått i och med anläggandet av de s.k. två-plus-ett-vägarna med vajer och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn av vissa trafikregler och tillkännager detta för regeringen.

- 10.1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa vägtypen cykelgata där högsta tillåtna hastighet är 30 kilometer i timmen samt en sänkt bashastighet till 30 kilometer i timmen och än lägre hastigheter i anslutning till skolor och tillkännager detta för regeringen.

Förslaget behandlas i den del som avser införande av vägtypen cykelgata.

11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om väl belysta cykelbanor och andra trygghetsskapande åtgärder som underlättar cykling året runt och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en nationell satsning på barns resor och behov av fysisk aktivitet samt en nationell satsning på att lära vuxna cykla och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjligheten att ta med cykel ska vara ett krav vid upphandling av trafik och fordon och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta kombinationsresor och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att uppdraga åt en myndighet att ta fram en vägledning till kommunerna för tillsyn över uthyrningsverksamhet av elsparkcyklar och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:860 av Magnus Manhammar (S):

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

2020/21:881 av Johan Andersson (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 om trafiksäkerhet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2020/21:1313 av Jens Holm m.fl. (V):

14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på ändring i väglagen för att stärka cyklingens status i infrastrukturplaneringen och möjliggöra byggande av gång- och cykelvägar utan krav på allmän samfärdsel eller funktionellt samband med statlig väg, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att cykeltrafikanternas framkomlighet alltid ska vara lika viktig att beakta

som trafiksäkerheten för bilister vid byggande av två-plus-ett-vägar och tillkännager detta för regeringen.

17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen senast 2021 bör återkomma med ett förslag till skyltning som tillåter undantag från rött ljus för cyklister vid högersväng och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket senast 2022 bör få befogenhet att ställa krav på att tågoperatörer ska använda sig av tåg som kan medföra cyklar där behov finns och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1498 av Nina Lundström (L):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att cyklingen bör få samma status i planeringen som övriga transportslag och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om nya former för samverkan så att planeringen och trafiksäkerhetshöjande åtgärder inte försvåras i infrastrukturen och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om högersväng vid rött och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om 1,5 meters avstånd vid omkörning av cyklister och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om enhetlig skyltning och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om bilfria motionslopp och cykeltävlingar och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1582 av Johan Andersson m.fl. (S):

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

2020/21:1751 av Karin Enström (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att undersöka hur många olyckor som orsakas av mobilsurfande cyklister och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att utöka förbudet att hålla en mobiltelefon i handen till att också gälla cykelfordon och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1951 av Ulrika Jörgensen (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om säkra pendlingsvägar för cyklare i våra större städer och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1952 av Ulrika Jörgensen (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en cykelvänlig tågresa även inom Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD):

15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det på anpassade vägar bör skapas säkra ytor för mopeder och cyklister och tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att cykelstråk och snabbcykelvägar bör prioriteras i utbyggnaden av cykelinfrastrukturen och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka möjligheten att barn ska lära sig cykla och få kunskap i trafiksäkerhet och tillkännager detta för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över lagstiftningen gällande trafikregler för cykel och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka kravet på att använda cykelhjälm och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett förbud mot användande av mobiltelefon och smarta telefoner under cykelfärd och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att färgsättningen av cykelbanor bör standardiseras och tillkännager detta för regeringen.
34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av säkra cykelparkeringar och att cykelpooler bör anläggas vid bilpooler och tillkännager detta för regeringen.
35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skapa ett regelverk gällande elsparkcyklar och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2694 av Emma Berginger m.fl. (MP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om nationella mål för ökat cyklande och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om prioritering av cykelinfrastruktur inom den kommande nationella infrastrukturplanen och tillkännager detta för regeringen.

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen behöver säkerställa att de som upprättar länsplanerna avsätter erforderliga medel i dem för investeringar i den regionala cykelinfrastrukturen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det behöver tas fram en plan för utbyggnaden av ett nationellt stombvägnät för cykel, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ändra väglagen och anläggningslagen för att säkerställa markåtkomst och lämpliga sträckningar för cykelvägar samt tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ställa krav på Trafikverket att säkerställa cykeltillgänglighet i samband med om- och utbyggnad av statliga vägar och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en ökad trafikseparering där cykeltrafik särskiljs från såväl motorfordon som gångtrafik, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör arbeta för att få kommunerna att prioritera säkra cykelvägar för barn till skolor, förskolor och fritidsverksamheter, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om respektavstånd för omkörning av cyklister och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förenkla tillståndsgivningen för motions- och tävlingslopp på cykel, öka kunskapen om landsvägscyckling hos berörda myndigheter och säkerställa likvärdiga och rättssäkra bedömningar i hela landet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2020/21:2805 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD):

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lagstifta om ett säkerhetsavstånd på 1,5 meter vid omkörning av cyklister och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD):

55. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att väglagen bör ändras så att det blir möjligt för Trafikverket att anlägga friliggande cykelvägar utan krav på anslutande bilväg och tillkännager detta för regeringen.
56. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att främja trafiksäkerhet för cyckling och tillkännager detta för regeringen.

57. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om cykelfrämjande åtgärder och tillkännager detta för regeringen.
59. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lagstifta om ett säkerhetsavstånd på 1,5 meter vid omkörning av cyklister och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2933 av Alireza Akhondi m.fl. (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vidta åtgärder vad gäller reglering och hantering av elsparkcyklar och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2937 av Alireza Akhondi m.fl. (C):

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

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C):

13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga fler lokala och regionala cykelbanor i syfte att öka framkomligheten med cykel och tillkännager detta för regeringen.
15. 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.

2020/21:3200 av Sofia Westergren och Marlene Lund Kopparklint (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av översyn av regler för och användande av eldrivna sparkcyklar och andra eldrivna mindre fordon i stadsmiljö och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L):

13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge berörd myndighet i uppgift att skyndsamt utreda och införa ett hastighetsberoende avståndsvillkor på minst 1,5 meter för motorfordons omkörning av cyklister och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om enhetlig nationell skyltning för cykling och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta för kombinationsresor med cykel och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av reglering av elsparkcyklar och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3466 av Maria Stockhaus m.fl. (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka cyklingens status i infrastrukturplaneringen och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att reformera lagstiftning som ger staten ensamrätt att bygga cykelväg som är i direkt anslutning till vägar avsedda för motortrafik och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera sammanhängande cykelstråk och snabbcykelvägar och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om trygghet för cyklister och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ökad tydlighet för cyklister i trafik avseende standardiserade färger för cykelbanor och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda allgrönt för cyklister i korsningar och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur geofencing kan användas för att öka tryggheten för cyklister och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att tillåta cyklister att svänga mot rött och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om tydligare regler för elsparkcyklar och hyrcyklar och tillkännager detta för regeringen.