



Ert dnr: Ju2022/02812  
ju.remissvar@regeringskansliet.se  
Kopia: ju.L3@regeringskansliet.se

# Cykelfrämjandets yttrande angående promemorian "EU:s nya tågpassagerarförordning (Ds 2022:23)"

Cykelfrämjandet tackar för möjligheten att svara på remissen av promemorian "EU:s nya tågpassagerarförordning (Ds 2022:23)". I vårt remissvar beaktar vi enbart den delen av promemorian som rör de regler som syftar till att underlätta för resenärer att ta med sig cykel ombord på tåget.

## Sammanfattning av förslaget

I april 2021 antog Europaparlamentet och rådet en ny förordning om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer. Till följd av den nya förordningen införs regler som syftar till att underlätta för resenärer att ta med sig cykel ombord på tåget. Järnvägsföretagen ska bland annat se till att nya eller ombyggda tåg får tillräckligt med plats för cyklar. Kravet på cykelplatser i nya eller uppgraderade tåg börjar gälla den 7 juni 2025. Antalet cykelplatser får järnvägsföretagen själva bestämma inom ramen för planer för hur företagen ska öka och förbättra transporten av cyklar. Vid avsaknad av en sådana plan ska varje tågsammansättning enligt förordningen ha minst fyra cykelplatser. Förordningen tillåter medlemsstaterna att själva föreskriva ett högre antal platser än fyra för viss typ av trafik. De får också kräva att planer för att främja cykeltransport tas fram av järnvägsföretag och regionala kollektivtrafikmyndigheter. Enligt promemorian bedömer dock Justitiedepartementet att behovet av cykelplatser i första hand bör göras av företagen och myndigheterna själva och att det därför inte är lämpligt att i lag föreskriva ett visst antal cykelplatser för viss typ av trafik. Justitiedepartementet bedömer inte heller att det i dagsläget finns skäl att införa en skyldighet för berörda företag och myndigheter att upprätta planer för hur tågresandet med cykel ska främjas.

## Cykelfrämjandets synpunkter

Cykelfrämjandet har länge efterfrågat utökade möjligheter att ta med sig cykel ombord på tåg i Sverige och välkomnar att EU:s nya tågpassagerarförordning inkluderar regler som syftar

till att underlätta cykeltransport på tåg. Intresset för kombinationsresor med tåg och cykel ökar bland resenärer som pendlar till arbete eller skola liksom bland turister både inom och utanför Sverige. Att kombinera tåg och cykel istället för att flyga eller ta bilen till sin destination bidrar dessutom till en rad positiva effekter för miljön, klimatet och folkhälsan. En ökad andel persontransporter med tåg och cykel på bekostnad av mer klimatskadliga färdmedel såsom bil och flyg skulle minska transportsektorns klimatpåverkan och därmed bidra till att transportsektorns klimatmål om minst 70 procent minskade utsläpp från inrikes transporter till 2030 jämfört med 2010 kan uppnås. Idag står transportsektorn för en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av koldioxid där resor med personbil har den i särklass största påverkan. För att nå transportmålet krävs att antalet resor med bil minskar vilket slås fast av såväl Klimatråtsutredningen och Trafikverket som av en enig forskarkår. Genom att göra det enklare och mer attraktivt att ta med cykeln på tåget kan vi möjliggöra för fler att välja bort bilen och istället nå sin destination på ett mer hållbart och klimatsmart sätt. Det gynnar inte bara klimat och miljö utan har även potential att bidra till att stärka folkhälsan, utveckla Sverige som turistdestination och bidra till hållbar regional utveckling. Vidare kan en ökad andel persontransporter med tåg och cykel även bidra till det så kallade GCK-mål som antogs i april 2018 och stipulerar att ”andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent år 2025, uttryckt i personkilometer, i riktning mot att på sikt fördubbla andelen för gång-, cykel- och kollektivtrafik”.

#### Nuläget

Idag är möjligheterna att ta med cykeln längs den svenska järnvägen extremt begränsade. På statliga SJ:s linjer kan resenärer enbart ta med cykeln om den är nedmonterad och nedpackad inom vissa mått och även då endast i mån av plats. Det gör det svårt eller omöjligt för de flesta att ta med sig cykeln ombord på SJ:s tåg. Det finns idag ett antal regionala och privata tågbolag som tillåter cyklar ombord, men i vissa fall gäller det bara i lågtrafik eller enbart på vissa linjer. Även på tåg där cykel är tillåtet är antalet platser i många fall underdimensionerade. Dessutom är det i många fall inte möjligt att boka en cykelplats vilket gör att man som resenär inte är garanterad att faktiskt få med sig sin cykel ombord. Jämfört med andra europeiska länder hör Sverige till de sämsta i klassen när det kommer till möjligheterna att ta med sig cykeln på tåget. I en ranking<sup>1</sup> utförd av European Cyclists' Federation hamnar de svenska nationella tågbolagen SJ och MTRX sist av alla europeiska tågbolag sett till förutsättningarna att kombinera tåg och cykel. Bara i Spanien är möjligheterna att ta med cykeln på tåget lika bedrägliga som i Sverige.

#### Stort behov av tydligare riktlinjer

Det finns alltså ett stort behov av tydliga riktlinjer i syfte att förbättra förutsättningar för resenärer både inom och till Sverige att kunna ta med sig cykel på tåget.

Cykelfrämjandet uppskattar därför att EU:s nya tågpassagerarförordning medför nya skyldigheter för järnvägsföretag när det kommer till möjligheterna att ta med cykeln ombord. Vi har dock ett antal synpunkter på Justitiedepartementets förslag till tillämpning av förordningen:

- **Rätt att ta med sig cykel ombord**

Utgångspunkten i förordningen är att en resenär ska få ta med sig cykel ombord på

---

<sup>1</sup> European Cyclists' Federation (2021), *An analysis of the bicycle friendliness of European railway operators*. Tillgänglig på: [https://ecf.com/system/files/Cyclists\\_love\\_trains\\_report.pdf](https://ecf.com/system/files/Cyclists_love_trains_report.pdf)



tåget. Här bör det förtydligas att rätten gäller monterade och farbara cyklar. I förordningen anges att ”järnvägsföretag får begränsa passagerares rätt att ta med cyklar ombord på tåget av säkerhetsskäl eller operativa skäl, i synnerhet på grund av kapacitetsbegränsningar som är tillämpliga under rusningstid eller om den rullande materielen inte medger det” liksom att järnvägsföretag också får ”begränsa transporten av cyklar på grund av de berörda cyklarnas vikt och dimensioner”. Det hade varit önskvärt om Justitiedepartementet förtydligade hur dessa undantag bör tolkas i en svensk kontext för att undvika att rätten att ta med sig cykel ombord på tåget urholkas genom en alltför vid tolkning av undantagen.

Vidare uppskattar vi att förordningen stipulerar att det ska vara möjligt att boka transport av cykel för tåg där det krävs en bokning. Här ser vi dock behov av att tydliggöra att bokning av cykelplats ska kunna göras oavsett om det krävs platsbokning på tågavgången eller ej. Vi anser det även rimligt att resenären ska ha rätt att få cykeln transporterad till sin slutdestination även om tågavgången ställs in och ersätts av buss, taxi eller dylikt. Denna rättighet bör då läggas till i den svenska tillämpningen av förordningen.

#### - **Antal cykelplatser**

Cykelfrämjandet uppskattar att förordningen har fastställt ett minsta antal cykelplatser per tågsammansättning, men beklagar att antalet endast blev fyra oavsett storlek eller efterfrågan. Även om fyra platser är bra mycket bättre än noll som är fallet på de flesta svenska tåg idag ser vi risken att det på många linjer kommer att vara kraftigt underdimensionerat. Till exempel innebär det att en familj på fem inte har möjlighet att ta med sig cyklarna på tåget för en cykelsemester liksom att enbart en familj på fyra tar samtliga cykelplatser för en hel tågsammansättning i anspråk. Det finns redan idag en stor efterfrågan att ta med cykel på tåg både till och i Sverige. När det framöver blir enklare att ta med sig cykeln på tåget är det troligt att efterfrågan ökar än mer. Då en ökad andel kombinationsresor med tåg och cykel har stor potential att gynna inhemsk turism, stärka folkhälsan och minska klimatutsläppen bör en ökad efterfrågan välkomnas och uppmuntras av berörda beslutsfattare, myndigheter och företag. Cykelfrämjandet hade därför gärna sett att regeringen gick före och föreskrev ett högre antal platser än fyra. Här kan regeringen exempelvis ta inspiration av Frankrike som föreskrivit minst åtta cykelplatser per tågsammansättning.

För att påskynda utvecklingen med cykel på tåg anser vi att det även bör avsättas en pott som järnvägsföretag kan söka medel från så att de kan komplettera sin vagnpark med platser för cykel i väntan på att de köper in nya vagnar – vilket annars kan ligga långt fram i tiden.

#### - **Planer för att främja cykeltransport**

Enligt den nya förordningen får järnvägsföretag och behöriga myndigheter ta fram planer för hur transporten av cyklar ska ökas eller förbättras liksom för andra lösningar som uppmuntrar till kombinerad användning av järnväg och cykel. Dessa planer ska upprättas efter samråd med allmänheten och relevanta



representantorganisationer. Då förutsättningarna att ta med cykel på tåg påverkas av långt fler parametrar än de som föreskrivs i förordningen ser Cykelfrämjandet mycket positivt på möjligheten för företag och myndigheter att själva planera för hur de kan främja kombinationsresor med tåg och cykel liksom att dessa planer ska upprättas i samråd med allmänheten. För att göra det enklare och mer attraktivt att välja kombinationsresor med tåg och cykel framför andra färdmedel krävs ett helhetstänk som sträcker sig från att man hittar sin resa och bokar biljett till att man kliver av tåget vid sin slutstation. Vi hade därför önskat att regeringen tog den möjlighet som erbjuds i förordningen och kräver att järnvägsföretag och behöriga myndigheter som är verksamma i Sverige upprättar sådana planer. Det bör då förtydligas att dessa planer även bör upprättas i samråd med de företag som äger och förvaltar stationshus längs aktuell järnvägslinje för att säkerställa att resenären enkelt kan ta med cykeln till och från tåget. För statliga järnvägsföretag bör planerna även skickas ut på remiss. Att kräva av järnvägsföretag och berörda myndigheter att de ska upprätta ovan beskrivna planer torde även vara i linje med förordningens ambition att järnvägsföretag bör ”göra det lättare att kombinera cykel- och tågresor i så hög grad som möjligt”.

Stora vinster med mer ambitiös tillämpning

Sverige har mycket att vinna på att underlätta för resenärer som vill ta med cykeln på tåget och främja kombinationsresor med tåg och cykel. EU:s nya tågpassagerarförordning utgör ett välkommet och viktigt verktyg i det arbetet, men genom en mer ambitiös tillämpning av förordningen kan regeringen bidra ytterligare till en nödvändig och efterlängtd utveckling av Sveriges järnväg. Det skulle inte bara gynna klimat och miljö utan även folkhälsa, turism och regional utveckling.

## Om Cykelfrämjandet

Cykelfrämjandet är en ideell förening som jobbar för en bättre, säkrare och mer attraktiv cykelmiljö. Genom våra medlemmars engagemang, vår verksamhet och vårt politiska påverkansarbete på kommunal, regional och nationell nivå har vi som mål att skapa ett bättre och grönare cykelsamhälle.

För Cykelfrämjandets riksstyrelse den 7 november 2022

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Per Hasselberg".

Per Hasselberg  
Ordförande

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Marie Pellas".

Marie Pellas  
Vice ordförande