

# Ökad och säkrare cykling – en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv

*Betänkande av Cyklingsutredningen*

*Stockholm 2012*



STATENS OFFENTLIGA  
UTREDNINGAR

SOU 2012:70

# Sammanfattning

## Inledning

Cykling har fått alltmer uppmärksamhet de senaste åren och cykling som transportsätt kommer att öka. En bidragande faktor till det ökade fokus som cyklingen fått är de samhälleliga förändringar som medfört en ökad betydelse av miljöfrågor och folkhälsofrågor. Cyklisternas egna särskilda krav på trafikmiljön och infrastrukturen och deras utformning har också framträtt tydligare. Även det förhållandet att trafikregler ibland kan påverka cyklister på ett annat sätt än andra trafikanter har blivit mer uppmärksammat. Vidare har insikten ökat om att trafikregler, planering och utformning samt drift och underhåll av infrastrukturen är intimt förknippade med varandra. Detta gäller särskilt i relation till fordonet cykel. Även den starka koppling som finns mellan cykling och tillgången till cykelparkering, framförallt vid kollektivtrafiknoder, har fått större uppmärksamhet liksom det ömsesidiga beroende som finns mellan möjligheter till cykling och kollektivt resande.

Jag har mot denna bakgrund fått i uppdrag att se över de regler och förutsättningar inom områdena infrastruktur, cykelparkering, cykling och kollektivtrafik samt trafikregler som påverkar cyklingen samt föreslå de författningsändringar och andra åtgärder som kan behövas för att öka cyklingen och göra den säkrare. I första hand omfattar uppdraget regler för cyklister, men i viss mån innefattar det även regler för andra trafikanter.

Antalet författningar och bestämmelser som aktualiseras vid en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv inom de fyra nu nämnda områdena är mycket stort. Det är inte möjligt att inom ramen för denna utredning se över samtliga bestämmelser som skulle kunna vara aktuella. Översynen har därför utifrån en tolkning av direktiven begränsats till att behandla regler och förutsättningar som har en stark koppling till trafikrättsliga och infrastrukturmässiga frågor.

Vidare har översynen och urvalet av regler getts en transportpolitisk inriktning. De regler som ses över har valts ut utifrån den relativt enhetliga problembild som växt fram under utredningsarbetet. Vidare har vid urvalet av regler beaktats var behovet av en översyn framstått som mest påkallat och var möjligheterna att åstadkomma en ändring synes vara störst. Översynen av övriga förutsättningar för cykling har begränsats till faktorer som på något vis är kopplade till regler. Översynen gör alltså inte anspråk på att vara uttömmande, men den har varit omfattande och innefattat en genomgång av ett stort antal författningar och enskilda bestämmelser. Vid översynen har faktorer som samverkan, kunskapsuppbyggnad, kommunikation, regelkunskap och regelefterlevnad beaktats. Detsamma gäller barns förutsättningar att hantera trafikmiljön och förstå och tillämpa trafikregler samt frågan hur transportpolitiken får genomslag i utformningen av trafikmiljön. Slutligen har vid översynen hänsyn tagits till den kommunala självstyrelsen samt Sveriges internationella åtaganden.

### Arbetsätt

Jag har under arbetets gång haft stöd av en expertgrupp bestående av representanter för ett antal myndigheter samt organisationen Sveriges kommuner och landsting (SKL). Därutöver har jag fortlöpande haft kontakt med ett stort antal andra intressenter, både myndigheter, organisationer och enskilda. I sammanhanget bör särskilt omnämnas de kontakter jag haft med ett antal cykelorganisationer. Vidare har jag inom ramen för utredningen anlitat en konsult, WSP Analys och Strategi, för att kartlägga reglers påverkan på förutsättningarna för cykelplanering och cykling. Konsultrapporten (bilaga 3–4) har utgjort ett av flera underlag för mina bedömningar och förslag. Innehållet i rapporten svarar WSP för, medan mina bedömningar och förslag och slutsatser liksom utgångspunkter framgår av kapitel 6–10.

Information om andra länders lagstiftning har också inhämtats.

## Överväganden och förslag

### Allmänna överväganden

Cyklingen, cyklisten och cykeln har vissa särskilda förutsättningar och behov som skiljer dem från andra transportsätt, trafikanter och fordon. Cyklisterna är en heterogen grupp, vilket gör att förutsättningarna och behoven endast i viss mån är gemensamma men i andra avseenden växlar. Gemensamt för samtliga typer av cykling och alla cyklisterna är dock att de ställer krav på infrastrukturen och utformningen av trafikmiljön, behöver cykelparkeringar samt att de på olika sätt påverkas av trafikregler och från tid till annan vill kunna kombinera cyklingen med t.ex. kollektivt resande.

Att åstadkomma ökad tillgänglighet, och även framkomlighet, för cyklisterna är centralt för att öka cyklingen. Samtidigt är det viktigt att uppmärksamma förhållanden där tillgängligheten och/eller framkomligheten kan komma i konflikt med trafiksäkerheten både för cyklisterna och/eller för andra trafikanter. Det är viktigt att cykling upplevs som ett tryggt transportsätt om den ska öka. Samspelet mellan cyklisterna och med andra trafikanter har stor betydelse och behöver beaktas och också utvecklas för att cyklingen ska öka och bli säkrare. Cykling måste inte bara rent faktiskt vara ett säkert transportsätt, att cykla måste också upplevas som tryggt. Detta är särskilt viktigt för barn och deras möjligheter att röra sig fritt på cykel i trafikmiljön, t.ex. till och från skolan. Det är också viktigt att det upplevs som trevligt och roligt att cykla.

För att dessa faktorer ska kunna beaktas i realiteten måste cykling ses som ett eget transportsätt, inom sitt trafikslag väg, men också som en del i hela resan och av transportsystemet. Vidare måste cykling hanteras inom ramen för ett trafikslagsövergripande synsätt. Cyklingen bör alltså vara en del av helheten och behandlas likvärdigt med andra transportsätt, men liksom dessa utifrån sina egna förutsättningar och behov. Detta gäller i infrastrukturplaneringen, i den fysiska planeringen, i den ekonomiska planeringen, vid utformningen av trafikmiljön och i lagstiftningen.

Trafikplanering är till stora delar en kommunal fråga. Detta är fallet även i många andra länder. Hur utvecklade rollerna för kommun, regioner och stat är kan växla från land till land, liksom i vilken mån staten finansierar. Gemensamt för de länder där cyklingsfrekvensen är hög är att investeringar under en längre tid gjorts för att skapa en god cykelinfrastruktur i form av fler cykelvägar som

också är säkra och attraktiva i sin utformning. En god cykelinfrastruktur i förening med ett trafikslagsövergripande synsätt samt ett hela resan-perspektiv är viktiga framgångsfaktorer. Det borde vara möjligt att även i Sverige uppnå samma goda resultat eftersom grundförutsättningarna för en framgångsrik hantering av cyklingen finns både i lagstiftningen och inom planeringssystemen. För att lyckas krävs dock samverkan både inom och mellan den nationella, de regionala samt de lokala planeringsnivåerna. Cykelinfrastruktur måste också, när kriterierna är uppfyllda, kunna ses som nationella investeringsobjekt.

Med ökad cykling står mycket att vinna samhällsekonomiskt, ur bl.a. ett folkhälso- och miljöperspektiv. Cykling och kollektivtrafik samverkar och påverkar varandra positivt. Cykling är en viktig del i att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft.

### Dagens lagstiftning

Lagstiftningen som styr planering och utformning av trafikmiljön är generellt sett fordonsneutral och utformad för att kunna möta samhällsförändringar och nya behov samt politiska prioriteringar. I sina huvuddrag är lagstiftningen en intresseavvägningslagstiftning. Ett av de intressen som ska hanteras inom ramen för lagstiftningen är trafikinfrastrukturen och ett behov som ska vägas in är cyklingens – cyklingen är ett allmänt intresse. Min uppfattning är att dessa intressen väl kan hanteras inom ramen för nuvarande lagstiftning. Många av de problem som finns i dag är kopplade till den faktiska tillämpningen av lagstiftningen samt till de politiska och ekonomiska prioriteringar som görs snarare än till reglerna i sig. Det är alltså inte främst regeländringar som behövs utan i stället incitament för att lagstiftningen ska tillämpas så att cyklingens intressen tillgodoses samt att de möjligheter som finns, inom nuvarande ramar, faktiskt nyttjas. Det är vad mina förslag och bedömningar inom detta område syftar till.

När det gäller möjligheten att ta med cykeln på tåg är området relativt oreglerat. Det finns dock en EU-förordning som avser passagerarrättigheter i tågtrafiken och som, under vissa förutsättningar, ger en passagerare rätt att ta med sig cykeln på tåg. Förordningen är gällande rätt i Sverige. Kollektivtrafikmarknaden har decentraliserats och präglas numera av en kommersialisering. Detta är något som måste beaktas när det övervägs eventuella ytterligare lagstift-

ningsåtgärder med krav på att passagerare ska ha rätt att ta med cykeln i kollektivtrafiken. Slutsatsen blir att förändring måste åstadkommas på andra sätt som ligger mer i linje med den karaktär kollektivtrafiken har i dag.

Dagens trafiklagstiftning är en skyldighetslagstiftning och inte en rättighetslagstiftning. Den består av ett antal grundregler, gemensamma för alla trafikanter samt ett antal regler, gemensamma för alla fordon. Därutöver finns, i begränsad omfattning, en del särregler för olika fordon respektive trafikanter. Oskyddade trafikanter, t.ex. cyklister, har särskilda behov som måste beaktas, och detta har lett till vissa särregler för dem. Vid den avvägning mellan olika intressen som måste ske vid en trafikregels tillkomst måste beaktas att en trafikregel kan få olika konsekvenser för olika trafikantgrupper. Grundtanken är dock att den ska underlätta samverkan mellan trafikanterna. Tillgänglig forskning och kunskap synes peka på att möjligheten att styra cyklister enbart genom regler är begränsad, bl.a. till följd av transportsättets flexibilitet. Cyklisters agerande påverkas mer av trafikmiljöns utformning än reglernas utformning. Rätt utformning av trafikmiljön kan också minimera och i vissa fall helt lösa framkomlighets- och tillgänglighetsproblem för cyklister och samtidigt tillgodose trafiksäkerheten utan att den bakomliggande trafikregeln ändras. Framkomlighet och tillgänglighet får inte vinnas på bekostnad av säkerhet, varken för cyklister eller för andra trafikanter. Vidare måste fotgängares utsatta situation beaktas och konfliktpunkter får inte överflyttas genom en regeländring i vidare mån än vad som är påkallat. Trafikregler bör vara klara, tydliga, pedagogiska och enhetliga så långt det är möjligt. Enligt min mening är det oftast effektivare att satsa på infrastrukturens utformning än att ändra trafikreglerna. Först om det inte är möjligt att på detta sätt åstadkomma en förbättring bör en regeländring övervägas. Troligen påverkar utformningen av trafikmiljön liksom dess samband med bebyggelsemiljön cyklingsfrekvensen mer än vad de enskilda trafikreglerna gör. Något som bör uppmärksammas är att trafikreglerna är relativt likartade vid en internationell jämförelse, medan infrastrukturens utformning kan skilja sig betydligt.

Sammanfattningsvis har cyklingen och dess förutsättningar mest att vinna på att ses som en integrerad del av en helhet i samtliga processer och system samt inom den lagstiftning cyklingen hanteras.

### Cykling och infrastruktur: planering, utformning samt drift och underhåll m.m.

Det finns ett behov av att ytterligare bygga ut samt förbättra cykelvägnätet, både längs de statliga vägarna och inom samt mellan orter, respektive kommuner.

Lagstiftning och planprocesser samt finansieringsprinciper ger generellt sett goda möjligheter att åstadkomma ett sammanhängande, gent och attraktivt cykelvägnät, men cykling måste också prioriteras ekonomiskt och politiskt, som ett eget transportsätt.

Mina förslag och bedömningar inom området pekar på de möjligheter som finns, reder ut eventuella missförstånd av rättsläget samt avser att skapa incitament så att lagstiftningens och systemens fulla potential kommer till sin rätt. Slutligen syftar mina förslag och bedömningar till att åtgärder, i vissa avseenden, följs upp.

Jag föreslår inga författningsändringar inom området planering, utformning samt drift och underhåll. Orsaken är främst att det redan i dag är möjligt att tillskapa en bra cykelinfrastruktur.

En annan orsak till att jag inte har lagt förslag om författningsändringar är att det i vissa fall skulle röra sig om åtgärder som skulle få återverkningar i ett betydligt större sammanhang och därför inte kan hanteras inom ramen för en cyklingsutredning. I de fallen pekar jag dock på problemen samt eventuella behov av en utredning i annan ordning. I andra fall pågår redan relevanta arbeten som bör få fortgå.

En översyn av väghållaransvaret, vad avser cykelinfrastruktur samt drift och underhåll av cykelvägar, bör med detta synsätt hanteras inom ramen för en generell översyn av väghållaransvaret.

Förslaget i Lantmäteriets rapport 2002:9, Översyn av anläggningslagen, om att rättighet ska kunna upplåtas enligt 49 § anläggningslagen (1973:1149) till förmån för en kommun att bygga och underhålla bl.a. cykelvägar utan anknytning till viss fastighet bör genomföras. Förslaget är alltjämt under beredning. Under det fortsatta arbetet med förslaget bör övervägas om en sådan rättighet ska kunna upplåtas även till staten. Vidare bör möjligheterna att koppla den föreslagna ändringen till den fysiska planeringsprocessen undersökas.

Trafikverkets arbete med att ta fram en funktionell standard för drift och underhåll av cykelvägar, för vilka staten har väghållningsansvaret, samt verkets arbete med kunskapsspridning om de utredningar som finns inom området är viktigt och bör prioriteras. Även

SKL:s arbete med komfortmätningar och Gruppens för nationell samverkan inom trafiksäkerhetsområdet (GNS) arbete avseende sambandet mellan drift och underhåll respektive olycksfrekvensen bland cyklister bör prioriteras. Den kunskap som kommer fram under respektive arbetes gång bör spridas.

Jag lägger följande förslag.

- Regeringen bör ge Transportstyrelsen i uppdrag att, i samråd med Trafikverket, SKL och Riksförbundet Enskilda Vägar (REV) samt andra aktörer som berörs, ur trafiksäkerhetssynpunkt analysera behovet av en utvidgning av vägsäkerhetslagens (2010:1362) tillämpningsområde till cykelinfrastrukturen, i första hand till cykelvägar och i andra hand till alla vägar och gator som ingår i en i uppdraget utpekad cykelinfrastruktur. Uppdraget bör även innefatta en analys av vad en sådan utvidgning skulle innebära i kostnader för de olika väghållarna. Bakgrunden till mitt förslag i denna del är att det inom senare tids forskning framkommit att en stor del av de cykelolyckor som inträffar är singelolyckor och dessa kan främst kopplas till drift och underhåll av cykelvägar och det är tänkbart att en utvidgning av vägsäkerhetslagen skulle kunna bidra till ett minskat antal olyckor.
- Vidare bör Regeringen ge Boverket i uppdrag att se över handboken "Stadsplanera – istället för trafikplanera och bebyggelseplanera" samt göra denna nätbaserad och interaktiv. Vidare bör Trafikverket och Boverket i samråd med SKL parallellt få i uppdrag att på motsvarande sätt se över och nätbasera handboken "Trafik för en attraktiv stad", samt göra denna interaktiv. Trafikverket bör också, i samråd med SKL, parallellt få i uppdrag att se över och nätbasera GCM-handbok Utformning, drift och underhåll med gång-, cykel- och mopedtrafik i fokus samt göra den interaktiv. Tanken med dessa parallella uppdrag är att skapa större möjligheter att hålla dessa handböcker uppdaterade samt att, genom att göra dem interaktiva med möjlighet att länka till andra handböcker, öka kunskapen om vad som måste beaktas vid planering av cykelinfrastruktur samt tydliggöra betydelsen av samverkan. Handböckerna kommer på detta sätt också bli mer lättillgängliga för alla instanser som arbetar med cyklingsfrågor.
- Slutligen bör Trafikverket av regeringen få i uppdrag att, i samråd med SKL, se över dokumentet Vägars och gators utformning (VGU) ur ett cyklingsperspektiv. VGU har nyligen setts



över, men inte beträffande aspekter av betydelse för cykling. Med hänsyn till samhällsutvecklingen, cyklingens utveckling och den ökade kunskap som finns om cyklingens behov och krav bör en sådan översyn göras. Det finns ett samband mellan nu aktuellt uppdrag och uppdraget innefattande en inventering av de vägrenar som är en del av cykelinfrastrukturen och det är viktigt att slutsatserna av den inventeringen återspeglas i översynen av VGU.

### **Cykling, cykelparkering och kollektivtrafik**

Kommunerna har inom ramen för gällande lagstiftning samt utifrån det kommunala planmonopolet goda möjligheter att ta ett ansvar för cykelparkeringars planering och tillse att fastighetsägare ordnar cykelparkering, även vid kollektivtrafiknoder, eftersom kommunerna kan ta initiativ till samordning. Det lämpliga är att, så som görs i nuvarande lagstiftning, peka ut fastighetsägaren som ansvarig för att cykelparkeringar anläggs vid kollektivtrafiknoder. Det saknas skäl att ändra bestämmelserna i plan- och bygglagen (2010:900), PBL, som reglerar skyldigheten att anlägga parkeringar. De problem och praktiska konsekvenser, som den splittrade markägarsituationen vid främst kollektivtrafiknoder innebär, måste lösas på annat sätt än genom lagändring.

Det behov som finns av att kunna flytta felparkerade cyklar eller cyklar som är fordonsvrak täcks enligt min bedömning av nuvarande regler. Detsamma gäller de regler som styr var cyklar får parkeras. Den ändring jag föreslår i denna lagstiftning har sin grund i en ändring om reglerna för cykelöverfarter och behandlas längre fram.

Det bör finnas reella möjligheter att ta med cykeln i kollektivtrafiken, dock utan att ytterligare regler inom området införs i lag. I stället bör fokuseras på att få berörda aktörer att se fördelarna med att kollektivtrafik och cykling samverkar. Inte heller inom detta område föreslår jag alltså några författningsändringar, däremot föreslår jag åtgärder som syftar till att, inom ramen för nu gällande lagstiftning, förbättra möjligheterna att åstadkomma bra cykelparkeringar och förbättra samverkan mellan cykling och kollektivtrafik.

I dessa syften föreslår jag följande.

- Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att, i samarbete med Boverket och i samråd med Transportstyrelsen samt SKL, göra en nationell inventering av samt behovsanalys för cykelparke-

ringar avseende tillgång och standard vid alla större svenska kollektivtrafiknoder för att skapa en gemensam kunskapsplattform. Uppdragets resultat ska utgöra utgångspunkt för fortsatt planering med möjlighet att bedöma det framtida nationella behovet, även finansiellt, skapa en samsyn och en samverkan mellan berörda aktörer samt sprida kunskap. I uppdraget bör säkerställas att kommuner och regionalt ansvariga för kollektivtrafiken, liksom privata aktörer som berörs, involveras genom etablerandet av ett samverkansforum. Vidare bör, inom ramen för uppdraget, tas fram en avtalsmodell för samverkan och finansiering av cykelparkeringar vid kollektivtrafiknoder. Syftet med förslaget är att lösa de problem som i dag orsakas av att flera aktörer är inblandade när en cykelparkering ska anläggas eller byggas ut eller i annat avseende förbättras.

- Regeringen bör, som en fortsättning på cykelstrategin, ge Trafikverket i uppdrag att i samråd med Transportstyrelsen och i samarbete med cykelorganisationer, regionala kollektivtrafikmyndigheter, kollektivtrafiktransportörer, SKL och ett antal kommuner ta fram en idékatalog i syfte att främja kombinationen cykling och kollektivtrafik. Idékatalogen ska på olika sätt lyfta fram de fördelar som finns med att främja ett kombinationsresande och bör ses som en fortsättning på myndigheternas uppdrag att ta fram en cykelstrategi för att öka cyklingen och göra den säkrare.

### **Cykling och trafikreglerna m.m.**

Inom området cykling och trafikregler föreslår jag ett antal författningsändringar. Orsaken till att de är relativt få är att jag under arbetets gång funnit att de flesta problem kopplade till trafikregler och cykling inte har sin grund i reglerna i sig och därför bättre löses genom åtgärder i trafikmiljön.

Jag föreslår följande ändringar, lägger följande förslag och gör följande bedömningar.

- Cyklar ska få föras på en körbana även om det finns en cykelbana, om särskild försiktighet iakttas och det är lämpligare med hänsyn till fordonets bredd och cykeln har fler än två hjul eller är utrustad med cykelkärra eller sidovagn. Skälet till den föreslagna ändringen är att underlätta framkomligheten för cyklister

då cykelbanor ofta inte är dimensionerande för denna typ av fordon. I övrigt har jag inte funnit skäl att utvidga möjligheterna att cykla på körbanan. Inte heller har jag funnit skäl att utöka möjligheterna för cyklister att färdas i bredd.

- Av trafikförordningen (1998:1276) ska uttryckligen framgå att skyldigheten, för bl.a. cyklister, att använda vägrenen endast gäller om vägrenen är av tillräcklig bredd och i övrigt lämplig att använda. Den bakomliggande orsaken till detta förslag är att det synes råda osäkerhet om när bl.a. en cyklist är skyldig att använda vägrenen.
- Det ska vara tillåtet för barn att om cykelbana saknas, till och med det år de fyller åtta år, använda gångbanan vid färd med cykel. Skälet till att barn bör få cykla på gångbanan är främst att en sådan regel kan antas främja en ökad cykling bland barn då både barnet självt och vuxna i hans eller hennes närhet kommer att uppleva en större trygghet när barnet färdas i trafikmiljön.
- Reglerna vid obevakade cykelöverfarter ändras så att en förare får väjningsplikt mot cyklande och förare av moped klass II som färdats ut på eller just ska färdas ut på cykelöverfarten. Cyklande eller förare av moped klass II ska innan de färdas ut på en cykelöverfart sakta ned och ta hänsyn till avståndet och hastigheten hos de fordon som närmar sig överfarten. En viss plats ska kunna förklaras vara cykelöverfart endast om den är avsedd att användas av cyklande och förare av moped klass II för att korsa en körbana eller cykelbana och trafikmiljön är utformad så att det säkras att fordon inte förs med högre hastighet än 30 kilometer i timmen eller överfarten är bevakad. Med cykelöverfart ska avses en plats som enligt lokal trafikföreskrift ska vara cykelöverfart och som anges med vägmarkering eller vägmärke. Ett vägmärke ska tas fram av Transportstyrelsen. Liksom tidigare ska med bevakad cykelöverfart förstås en överfart där trafiken regleras med trafiksignaler eller av en polisman. I annat fall är överfarten liksom tidigare obevakad. Syftet med ändringen är att göra reglerna vid cykelöverfarter tydligare och mer enhetliga samt att öka bl.a. cyklisternas framkomlighet genom att övrig fordonstrafik ska lämna dem företräde. Samtidigt tillses, genom att vissa krav ställs på cykelöverfarternas utformning, att den ökade framkomligheten inte sker på bekostnad av trafiksäker-

heten. Av samma skäl införs en hänsynsbestämmelse för cyklister och berörda mopedförare.

- Det blir tillåtet att flytta fordon som är uppställt i strid mot föreskrifter om stannande eller parkering på eller inom fem meter före en cykelöverfart. Ändringen är en följd av de ändrade reglerna vid cykelöverfarter vilka gör det viktigt att tillse att fordon som stannats eller parkerats i anslutning till dessa kan flyttas.
- En möjlighet att inrätta cykelgator införs. En viss väg eller vägsträcka eller samtliga vägar inom ett område ska genom särskilda trafikregler kunna förklaras vara cykelgata. Med cykelgata ska avses en väg eller en vägsträcka som enligt en lokal trafikföreskrift ska vara cykelgata och som är utmärkt med vägmärke för cykelgata. Transportstyrelsen ska ta fram ett vägmärke för cykelgata samt ett för cykelgata upphör. På en cykelgata ska motordrivna fordon anpassa sin hastighet till cykeltrafiken, fordon ska inte få parkeras på någon annan plats än särskilt anordnade parkeringsplatser och förare som från en väg kör in på en väg som är cykelgata ska ha väjningsplikt mot fordon på cykelgatan föraren kör in på. Förare av ett motordrivet fordon respektive förare av ett fordon som inte är motordrivet och sådan trafikant som avses i 1 kap. 4 § första stycket trafikförordningen, som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot väjningsplikten, ska kunna dömas till penningböter. Det ska vara möjligt att meddela undantag från parkeringsreglerna på cykelgata. Orsaken till den föreslagna ändringen är att detta är ett bra sätt att öka cyklisters tillgänglighet och visa att de prioriteras i trafikmiljön.
- Några nya eller ändrade beteckningar eller nya eller ändrade definitioner av beteckningar föreslås inte i trafiklagstiftningen utöver vad avser beteckningarna cykelöverfart respektive cykelgata.
- Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att, i samråd med SKL, inventera vägrenarna i de delar de ingår i cykelinfrastrukturen i syfte att kartlägga behovet av åtgärder för att uppnå en god cykelinfrastruktur med ökad tillgänglighet och säkerhet för cyklister som följd. Resultatet av inventeringen tillsammans med förslag till åtgärder, en handlingsplan samt en tidsplan för genomförandet ska redovisas till regeringen. Uppdraget bör också innefatta att se över gällande rekommendationer för utformning och underhåll av vägrenar samt vid behov föreslå förändringar. Resultatet ska redovisas till regeringen.

tatet måste få genomslag i uppdraget att se över VGU. I arbetet bör även kommuner, regioner och cykelorganisationer erbjudas att delta. Bakgrunden till uppdraget är de brister som påtalats beträffande vägrenar som ingår i cykelinfrastrukturen. Med vägrenar som ingår i cykelinfrastrukturen avses i detta sammanhang vägrenar där cykelvägar eller alternativa vägar som används för cykling saknas inom rimligt avstånd, men där cykling förekommer och bedöms kunna öka på grund av randbebyggelse eller arbets- och skolpendling.

- Möjligheter finns redan i dag att tillåta cykling i båda trafikriktningarna på enkelriktade gator. Regeringen bör ge Transportstyrelsen och Trafikverket ett gemensamt uppdrag att, i samråd med SKL, sprida kunskap om gällande reglering för enkelriktat och möjligheterna, inom ramen för denna reglering, att i vissa fall möjliggöra cykling i båda riktningarna. Skälet till att jag föreslår ett sådant uppdrag är att det under utredningen framkommit att kunskapen om vilka möjligheter som finns inom ramen för nu gällande regler är bristfällig. Wienkonventionen om vägmärken och signaler tillåter inte att vägmärket förbud mot infart med fordon kombineras med en tilläggstavla som undantar cykel från förbudet.
- Framkomlighetsproblemen för cyklister i signalreglerade korsningar samt i korsningar med stopplikt bör lösas på annat sätt än genom lagändring. Det är inte förenligt med Wienkonventionen om vägtrafik och Wienkonventionen om vägmärken och trafiksignaler att införa möjligheter att förse trafiksignaler eller vägmärket stopplikt med en tilläggstavla innebärande att de i vissa fall inte gäller cyklister. Det finns andra möjligheter att prioritera cykeltrafiken i dessa situationer och undanta den från stopplikt eller rödljusreglering alternativt göra regleringen mer cykelvänlig.

## Konsekvenser

Jag har lagt ett relativt begränsat antal förslag och endast ett fåtal av dem innebär författningsändringar. I övrigt rör det sig om bedömningar. Orsaken till att endast ett begränsat antal förslag har lagts är att jag under arbetets gång har funnit att mycket som främjar

cykling och ökar dess säkerhet kan åstadkommas inom ramen för nu gällande regler samt redan existerande system och processer.

Min bedömning är att det behövs fortsatta satsningar på cykelinfrastruktur. I den mån det är möjligt bör utformningsmöjligheter av trafikmiljön användas framför regeländringar för att förbättra förutsättningarna för cykling och göra den säkrare. Redan i dagens system finns möjlighet att göra denna typ av satsningar och prioriteringar och det ekonomiska utfallet är givetvis beroende av de val som görs i den övergripande infrastrukturplaneringen, den fysiska planeringen samt den ekonomiska planeringen. Det är främst inom de s.k. länstransportplanerna som ekonomiska medel, ur ett nationellt system, bör kanaliseras för ökad och säker cykling. Detta i form av åtgärder som inryms i dessa planer såsom cykelförbindelser, cykelparkeringar och samverkan med kollektivtrafiken. Uppskattningsvis behövs satsningar på åtgärder för cykling, motsvarande 800–1 000 miljoner kronor under den närmsta tiden. Värt att påpeka är att satsningar på cykelinfrastruktur på sikt kommer ge samhällsekonomiska vinster i form av bl.a. bättre miljö och förbättrad folkhälsa.

De uppdrag jag föreslagit att regeringen bör ge till olika myndigheter faller samtliga inom de uppgifter som var och en av dem har enligt respektive instruktion och ska således finansieras inom ramen för myndigheternas allmänna anslag för verksamheten.

Förslagen om författningsändringar som avser cykelöverfarter och cykelgator medför ekonomiska konsekvenser. Förslaget om ändrade regler vid cykelöverfarter kommer att medföra kostnader för främst kommunerna och i någon mån även för Trafikverket. De ekonomiska konsekvenserna består av kostnader för beslut om lokal trafikföreskrift, administration, utmärkning och, efter en översyn, borttagande eller ombyggnation av vissa överfarter. Även förslaget innebärande möjlighet att inrätta cykelgator kommer, i den mån en kommun väljer att anlägga denna typ av gata, innebära kostnader i administrativt hänseende och för utmärkning. Enligt min bedömning aktualiserar dock inte förslagen finansieringsprincipen varför någon omfördelning av resurser mellan stat och kommun inte behövs ske.

Mina förslag påverkar inte den kommunala självstyrelsen negativt.

Generellt torde mina förslag leda till en minskad brottslighet och få preventiva effekter. Orsaken är att förslagen medverkar till en ökad tydlighet beträffande vad som gäller. Jag tänker här främst på mitt förslag om ändrade regler vid cykelöverfarter, vilket innebär

att det skapas två tydliga huvudregler. Korrekt och ändamålsenlig utformning är det viktigaste instrumentet för att öka efterlevnaden av gällande trafikregler.

Mina förslag påverkar inte offentlig service i olika delar av landet men torde på sikt kunna få positiva effekter på små företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga och villkor i övrigt, i förhållande till större företag. Även jämställdheten mellan män och kvinnor samt möjligheterna att nå de integrationspolitiska målen påverkas positivt. Förslagen kommer på sikt även påverka barns cykling positivt. Detsamma gäller möjligheterna att nå de miljöpolitiska och de folkhälsopolitiska målen. Detta är centralt eftersom vi härigenom kan öka barns fria rörlighet, förbättra miljön, skapa det hållbara samhället samt förbättra folkhälsan.