

n.registrator@regeringskansliet.se  
elvira.shakirova@regeringskansliet.se

## Transportstyrelsens remissvar på regeringens förslag till nya cykelregler genom promemoria Cykelregler

### Sammanfattning

Transportstyrelsen stödjer regeringens vilja att öka andelen cyklande trafikanter och förbättra för cykeltrafiken men avstyrker trots detta i huvudsak regeringens förslag om nya cykelregler. Vi anser att cyklande och gående i städer bör främjas genom en förbättrad utformning av infrastrukturen. Det är rimligt att vägens eller gatans utformning speglar det beteende som önskas hos trafikanterna. Vi anser att dagens bestämmelser tillsammans med förändring av infrastrukturen kan användas för att bättre uppnå de önskade effekter som regeringen eftersträvar. Om man trots detta vill införa de förslagna författningsändringarna görs detta lämpligen genom en försöksförordning. Detta skulle möjliggöra en nulägesanalys med lämplig uppföljning och utvärdering. Det skulle ge en god förståelse för konsekvenserna och även hur interaktionen mellan bestämmelser och infrastrukturen påverkar trafikanterna och deras förståelse för bestämmelserna. Efter försöksperioden kan resultatet utvärderas, därefter går det att avgöra behovet av nya regleringar, hur eller om bestämmelserna ska införas.

Försöksförordningen kan även bidra till ny kunskap som i sin tur kan användas till att intentionerna med regeringens cykelstrategi kan uppnås på ett kostnadseffektivt och trafiksäker sätt.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> En nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling – som bidrar till ett hållbart samhälle med hög livskvalitet i hela landet, artikelnummer: N2017.19, Regeringskansliet, Näringsdepartementet, Stockholm, 2017.

Konsekvensutredningen behöver kompletteras, då den inte påvisar att de nya bestämmelserna kommer att leda till de önskade effekterna eller vad som är möjligt att åstadkomma med dagens bestämmelser.

### **Transportstyrelsens synpunkter**

Synpunkter på förslaget om bestämmelser om cykelgata i trafikförordningen (1998:1276)

Vi stödjer regeringens vilja att öka andelen cyklande trafikanter och förbättra för cykeltrafiken, men anser att det bör göras genom att

- vidta och stimulera de åtgärder som lyfts fram i regeringens cykelstrategi
- förbättra stadsplanering samt vägar och gators utformning
- förbättra förutsättningar för drift och underhåll av den befintliga infrastrukturen för cykel- och gångtrafiken.

Även om vi är positiva till att förbättra förutsättningarna till ett ökat cyklande ser vi följande problem med förslaget:

- Det kommer troligtvis att hindra utvecklingen av bättre infrastruktur för cyklister.
- De önskade effekterna med reglering kan uppnås med de bestämmelser som finns idag tillsammans med förändrad infrastruktur.
- Kommuner som väljer att prioritera cykeltrafikanter kan göra det utifrån det regelverk som finns idag.
- Ytterligare särslagstiftning kommer förmodligen att göra det svårare att förstå de bestämmelser som redan finns.
- Det finns en risk att trafikanter utan behörighet missförstår bestämmelserna om inte det förekommer en tydlig utformning som stödjer det önskade beteendet hos trafikanterna.
- Bestämmelserna behöver kompletteras vad det gäller väjningsplikten mellan cykelgata och huvudled.
- Det förekommer inga krav på infrastruktur eller underlag för en cykelgata.

### **Generella synpunkter**

En bra väg- eller gatumiljö minskar behovet av detaljreglering genom särslagstiftning, och detta ger möjlighet att tillämpa de generella trafik-

bestämmelserna istället. Kommunerna är de som i många fall ansvarar för utformningen av våra vägar och gator i tätbebyggda områden. De behöver balansera ekonomiska aspekter med utformningen, framkomligheten och stadsplaneringen för att skapa den miljö som alla trafikanter ska vistas i. Endast regler genom lokala trafikföreskrifter och utmärkning kommer inte ensamt lösa trafikproblemen för cyklande, även om denna lösning är ekonomiskt fördelaktig i relation till att ändra infrastrukturen. Stora skillnader mellan olika utformningar av trafikmiljön kan leda till osäkerhet bland trafikanterna. Även kommunerna kan bli osäkra, eftersom de inte har ramverk att förhålla sig till och får svårt att lära av varandra när de gör på olika sätt.

För företeelser som gångfartsområde, cykelöverfart och motorväg finns det vägledning i bestämmelserna för att de ska vara utformade så att de går att förstås. I de föreslagna bestämmelserna om cykelgata bör motsvarande krav finnas för att öka tydligheten och därmed underlätta för trafikanterna att förstå vad som gäller. Enligt rapporten *Självförklarande gator*<sup>2</sup> är det viktigt att vägar och gator är utformade på rätt sätt för att trafikanterna ska uppfatta vilken den högsta tillåtna hastigheten är, utan att de sett vägmärket *C31 hastighetsbegränsning*. Vi anser att detta även borde beaktas vid tillämpningen av andra trafikbestämmelser. Om inga krav ställs på utformning kan en cykelgata införas på vilken väg eller gata som helst inom ett tätbebyggt område utan att vägens eller gatans utformning ändras.

Vid ett eventuellt införande av de bestämmelser som föreslås bör det ske genom en försöksförordning. Då möjliggörs att utvärdera effekterna av bestämmelserna. Genom en försöksförordning kan olika alternativ prövas och utvärderas. Till exempel kan ett nollalternativ användas där det inte görs några förändringar alls. Ett annat alternativ kan fokusera på ändringar av infrastrukturen och ett tredje alternativ kan vara en kombination där de nya bestämmelserna enligt förslaget och ändringar av infrastrukturen tillämpas. Förslagsvis kan SKL, frivilliga kommuner, VTI, Trafikverket och Transportstyrelsen samarbeta för att verkställa försöksförordningen. Efter en slutlig utvärdering kan försöksförordningen införas permanent, modifieras inför ett införande eller tas bort.

### **Bestämmelser om cykelgata (8 kap. 1§ TrF)**

Syftet med de föreslagna bestämmelserna om cykelgata kan redan uppnås med stöd av dagens regelverk. Väg- och gatuutformningen, de befintliga varsamhetsreglerna och information om dagens bestämmelser kan tillsammans ge trafikanterna den vägledning och styrning som behövs för ett tillgängligt och säkert transportsystem.

---

<sup>2</sup> VTI rapport 888, ”Självförklarande gator”, diarienummer 2015/0263-8.3, 2016.

Det är rimligt att vägens eller gatans utformning speglar det beteende som önskas hos trafikanterna. Ändras inte utformningen är det mindre troligt att trafikanternas beteende ändras. Att tvinga fram beteendeförändringar endast genom lagstiftning anser vi är svårt. Kommunerna eller infrastruktursägarna kan redan idag öka tillgängligheten för cyklister där man så vill genom att bland annat prioritera och investera i ny infrastruktur som är anpassade för cyklister.

### **Cykel och moped klass II på körbana (3 kap. 6 § TrF)**

Det som tillkommer till dagens bestämmelser är bestämmelser som ska underlätta för personer som är 15 år eller äldre att köra på körbanor där hastigheten är högst 50 kilometer per timme. Risken med dessa bestämmelser är att förare av motorfordon kan tro att cyklister inte tillåts köra på vägar när den högsta tillåtna hastigheten är över 50 kilometer per timme. Formuleringen av bestämmelsen är svårtolkad och medför viss tveksamhet kring vad som är tanken med bestämmelsen, detta gör att bestämmelserna behöver förtydligas.

Det kan även vara fördelaktigt för dessa bestämmelser att invänta resultatet av Trafikanalys regeringsuppdrag om att undersöka en minskad allmänna högsta tillåtna hastigheten i tätt bebyggt område till 40 kilometer per timme.

### **Väjningsplikt mot cykelgata (3 kap. 21 § TrF)**

Det är inte tydligt i bestämmelsen om hur väjningsreglerna mellan cykelgata och en huvudled förhåller sig. Att cykelgata och huvudled har samma dignitet och att alla trafikanter som är på väg in i korsningen har väjningsplikt för varandra medför både för- och nackdelar. Det kan leda till att de korsande trafikanterna anser att det är den andra som ska väja, vilket ökar risken för olycka. Ett annat scenario är att trafikanterna blir osäkra och därför tar större hänsyn till varandra, vilket ökar säkerheten. Det som även ska beaktas är att den som färdas på huvudleden ska väja för de som kommer från en cykelgata, en väjningsplikt som en förare av en personbil på en huvudled förmodligen inte förväntar sig. Denna väjningsplikt behöver dessutom inte märkas ut, vilket vi anser är problematiskt. För att denna företeelse ska behöva märkas ut behöver föreskrifterna i 10 kap. 4 § trafikförordningen (1998:1276) kompletteras med ytterligare en paragraf (4 a §) för korsningar mellan huvudled och cykelgata samt korsningar mellan cykelgator.

### **Gående på vänster sida av en gång- och cykelbana (7 kap. 3 § TrF)**

Utredningen behöver kompletteras så att den påvisar att det finns ett behov av att införa bestämmelser om att man som gående ska gå på vänstersida i

färdriktningen på en kombinerad gång- och cykelbana. Vi anser att de föreslagna bestämmelserna inte är tillräckligt motiverade.

#### Synpunkter på ändringar i vägmärkesförordningen (2007:90)

Vi är positiva till ändringen av 2 kap. 21 § i vägmärkesförordningen (2007:90).

Om bestämmelserna införs enligt förslaget behöver vissa bestämmelser i förordningen kompletteras. Följande avsnitt beskriver de synpunkter som vi har på de föreslagna ändringarna.

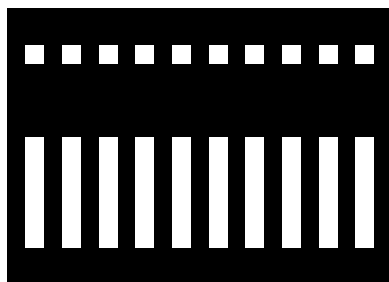
#### **Vägmärke för cykelgata (2 kap. 12 § VMF)**

Förslag på vägmärke till cykelgata saknas. Det bör även tas fram ett vägmärke för när en cykelgata upphör. Transportstyrelsen kan vara regeringen behjälplig med att ta fram dessa vägmärken.

Om en försöksförordning ska införas för de föreslagna bestämmelserna finns möjligheten att prova ut olika utformningar av vägmärken.

#### **Kombinera vägmärkningarna för cykelpassage eller cykelöverfart och övergångsställe (4 kap. 8 § VMF)**

Vi stödjer förslaget om att använda M15, *övergångsställe*, som en av begränsningslinjerna vid en cykelpassage eller cykelöverfart. De föreslagna bestämmelserna skulle gynnas av en illustration där M16, *cykelpassage eller cykelöverfart*, kombineras med M15, *övergångsställe*. Se förslag nedan.



Figur 1. Kombination av M15, *övergångsställe*, och M16, *cykelpassage eller cykelöverfart*.

Förslaget kommer att medföra att kommuner kan välja utformningen av cykelpassager och cykelöverfarter i större utsträckning. På sikt bör kombinationen av cykelpassager och övergångsställen fasas ut, eftersom bestämmelserna – i sin karaktär – är olika. En cyklist som närmar sig en cykelpassage ska sänka hastigheten och ta hänsyn till de fordon som närmar sig passagen. Trafikanterna på vägen eller gatan ska lämna företräde åt gående som är på väg att gå över vägen vid ett övergångsställe men inte för en cyklist på väg ut på en cykelpassage. Vad gäller kombinationer av

cykelöverfarter och övergångsställen liknar dessa bestämmelser varandra mer, eftersom trafikanterna på vägen ska lämna företräde både åt de gående som ska passera övergångsstället och åt de cyklade som ska passera cykelöverfarten.

#### **Vägmarkering M18, *cykelbox***

Vi stödjer förslaget om M18, *cykelbox*, men bestämmelserna behöver kompletteras med en handlingsregel för vägmarkeringen. Vi föreslår att texten i 4 kap. 8 § vägmärkesförordningen (2007:90) ändras till följande:

Markeringen anger lämplig placering *mellan stopplinje och trafiksignal* för cyklande och förare av moped klass II.

Markeringen får anpassas efter förhållandena på platsen.

#### **Följändringar i övriga förordningar**

Följändringarna som föreslås i förordning (2007:90) om vägtrafikdefinitioner och i förordning (1976:1128) om felparkeringsavgift har vi inga synpunkter på, om regeringen väljer att gå vidare med förslagen i övrigt.

#### **Konsekvensutredningen**

Vi anser att konsekvensutredningen behöver kompletteras. Utredningen borde på ett tydligare sätt beskriva problemen med de föreslagna bestämmelserna. Den behöver även kompletteras med vilka konsekvenser regleringen får eller vad konsekvenserna kommer att kosta. Det är bra att utredningen har tagit lärdom av Cykelutredningen<sup>3</sup> från 2012 men utredningen skulle gynnas av att flera referenser inom området används.

Det är bra att de synpunkter som har inkommit efter remissen av Cykelutredningen har beaktats under arbetet med förslaget.

Det är bra att utredningen tagit lärdom av erfarenheter från andra länder som har infört likande åtgärder. Utredningen skulle behöva kompletteras med resultaten från de nationella försöken med ”cykelfartsgata” som genomfördes för omkring 10 år sedan. Några av slutsatserna från försöken var att cykelfartsgatorna medförde att bilisternas hänsyn för cyklister ökade något och att hastigheten minskade. Varken gående eller cyklister upplevde sig tryggare på dessa gator.<sup>4,5</sup> Vår uppfattning är att försöket påvisar att

---

<sup>3</sup> Ökad säkrare cykling – en översyn av regler ur ett cykelperspektiv, SOU 2012:70, ISBN 978-91-38-23816-5, Stockholm 2012.

<sup>4</sup>Cykelfartsgata på Hunnebergs- och Klostergatan i Linköping – en före-/efterstudie, VTI, PM 2008-12-07.

bestämmelser som cykelfartsgata inte förbättrar möjligheten till ett ökat cyklande. Varken Vägverket eller Transportstyrelsen har fått ytterligare förfrågningar om liknade testverksamhet. Konsekvensutredningen skulle gynnas av att analysera resultatet av försöket med cykelfartsgata. Ett införande av en försöksförordning skulle kunna komplettera tidigare försök genom att fokusera mer på utformningen på väg- och gaturummet.

I konsekvensutredningen presenteras alternativ till reglering och vissa alternativa krav som finns till dessa, det saknas dock motivering till varför infrastrukturfrågorna inte tas upp.

Konsekvensutredningen behöver även kompletteras med samhällsekonomiska beräkningar för kostnader eller minskade utgifter. Eftersom det inte framgår vad de föreslagna bestämmelserna kommer kosta eller spara vid ett införande, till exempel minskade kommunala och statliga utgifter tack vare att antalet olyckor med cyklister kommer att minska. Förslaget skulle även behöva kompletteras med ekonomiska konsekvenser för exempelvis försäkringsbolag.

Ytterligare en aspekt som behöver tillkomma i konsekvensutredningen är dom externa effekter som förslaget har. Externa effekter kan vara ökad hälsa genom mer motion, minskat buller på grund av mindre motorfordon samt färre trafikolyckor genom bättre infrastruktur eller säkrare fordon. Även miljöpåverkan kan tas upp som en extern effekt av förslaget.

---

Detta ärende har beslutats av Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog verksamhetsjurist Jonas Malmstig och utredarna Lars Hammar, Hans Yngve Berg samt Kristofer Elo, den senare föredragande.

Jonas Bjelfvenstam  
Generaldirektör

---

<sup>5</sup> Cykelfartsgata, Hunnebergsgatan, VTI, PM 2008-12-17.