

Promemoria

Cykelregler

Innehållsförteckning

1	Promemorians huvudsakliga innehåll	4
2	Författningsförslag	5
2.1	Förordning om ändring i förordningen (1976:1128) om felparkeringsavgift	5
2.2	Förslag till förordning om ändring i trafikförordningen (1998:1276)	6
2.3	Förslag till förordning om ändring i förordning (2001:651) om vägtrafikdefinitioner	12
2.4	Förslag till förordning om ändring i vägmärkesförordningen (2007:90)	15
3	Bakgrund	18
3.1	Inledning	18
3.2	Vem är cyklist?	18
3.3	Cyklingsutredningen – en översyn av regler för cykeltrafik	19
3.4	Ändrade regler 2014	20
3.5	Riksdagens tillkännagivande	21
3.6	Trafikregler, vägmärken och anvisningar för trafik	23
3.6.1	Allmänt om trafikregler	23
3.6.2	Vissa trafikregler för gående och cyklande	25
3.6.3	Cykelöverfart och cykelpassage	27
3.6.4	Gångbana, gågata och gångfartsområde	30
3.7	Vägvisning	31
3.8	Vägmarkeringar för cykel och mopedtrafik	31
4	Överväganden kring trafikregler	32
4.1	Cykla på körbanan även om det finns en cykelbana	32
4.2	Cykelgata	35
4.3	Vägmarkering för cykelbox	39
4.4	Förenklad markering av cykelpassage och cykelöverfart	40
4.5	Cykelpassage anges med vägmarkering	40
4.6	Lokaliseringsmärken även för gång- och cykelvägvisning	41
4.7	Gående på gång- och cykelbana	41
4.8	Markering av övergångsställe på cykelbana	42
5	Konsekvenser av föreslagna ändringar	43
5.1	Främjas möjligheten att cykla i städer?	43
5.2	Konsekvenser för trafiksäkerheten	43
5.3	Ekonomiska konsekvenser	44
5.3.1	Polismyndigheten	44
5.3.2	Trafikverket	44
5.3.3	Transportstyrelsen	44
5.3.4	Åklagarmyndigheten	45

5.3.5	Sveriges Domstolar	45
5.3.6	Länsstyrelser.....	45
5.3.7	Kommuner, landsting och regioner	45
5.3.8	Företag.....	46
5.4	Konsekvenser för miljön	46
5.5	Konsekvenser för kvinnor och män.....	46
5.6	Sveriges åtaganden	47
6	Författningskommentar	47
6.1	Förordning om ändring i förordningen (1976:1128) om felparkeringsavgift.....	47
6.2	Förslaget till förordning om ändring i trafikförordningen (1998:1276).....	47
6.3	Förslaget till förordning om ändring i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner	50
6.4	Förslag till förordning om ändring i vägmärkesförordningen (2007:90)	50

1 Promemorians huvudsakliga innehåll

Det är viktigt att stimulera långsiktigt hållbara transportlösningar, särskilt inom kollektivtrafik, gång och cykel. Åtgärder inom cykel kan bidra till att nå flera samhällsmål, såsom att minska resandets miljöpåverkan, minska trängseln i tätort och bidra till en bättre folkhälsa.

Riksdagen riktade våren 2015 två tillkännagivanden till regeringen (bet. 2014/15:TU5, rskr. 2014/15:123) i syfte att främja cykling.

Det första tillkännagivandet uttrycker att regeringen bör återkomma till riksdagen med en nationell cykelstrategi.

I det andra tillkännagivandet framförs att regeringen bör redogöra för regeländringar för att främja cykeltrafik i städer, och inom ramen för detta pröva möjligheten till regeländringar för att göra det möjligt för cyklisterna över 15 år att använda körbanan även i de fall där cykelväg finns.

Denna promemoria är framtagen som redogörelse för vissa möjliga regeländringar. I promemorian föreslås följande ändringar:

– Om särskild försiktighet iakttas får cyklande som fyllt 15 år använda körbanan även om det finns en cykelbana under förutsättning att den högsta tillåtna hastigheten på körbanan inte är högre än 50 kilometer i timmen.

– En väg eller vägsträcka kan bestämmas vara en cykelgata. Cykelgatan märks ut med ett särskilt vägmärke och den högsta tillåtna hastigheten är 30 kilometer i timmen. Motordrivna fordon ska anpassa hastigheten till cykeltrafiken och fordon som kör in på en cykelgata har väjningsplikt mot fordon som färdas där. Parkering får bara ske på särskilt anordnade parkeringsplatser.

– En vägmarkering för så kallad cykelbox införs.

– Markeringen för ett övergångsställe får utgöra en av begränsningslinjerna till en cykelpassage eller en cykelöverfart.

– En cykelpassage ska anges med vägmarkering för cykelpassage.

– Gående på en gemensam gång- och cykelbana ska om möjligt använda vänster sida i färdriktningen.

– Förtydligande om att lokaliseringsmärken för vägvisning även innefattar märken för vägvisning av gång- och cykeltrafik.

Bestämmelserna föreslås träda i kraft den 1 januari 2018.

2 Författningsförslag

2.1 Förordning om ändring i förordningen (1976:1128) om felparkeringsavgift

Härigenom föreskrivs att 1 § förordningen (1976:1128) om felparkeringsavgift ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §¹

Lagen (1976:206) om felparkeringsavgift tillämpas i fråga om överträdelse av

1. 3 kap. 47–49 a §§, 52 § första och andra styckena, 53–55 §§ *samt* 8 kap. 1 § första stycket 2 trafikförordningen (1998:1276), 1. 3 kap. 47–49 a §§, 52 § första och andra styckena, 53–55 §§, 8 kap. 1 § första stycket 2 *och* 8 kap. 1 a § första stycket 2 trafikförordningen (1998:1276),

2. sådan lokal trafikföreskrift som rör stannande eller parkering som har meddelats enligt 10 kap. 1 § andra stycket trafikförordningen,

3. sådan föreskrift om stannande och parkering på grund av vägarbete eller liknande arbete som har meddelats enligt 10 kap. 14 § trafikförordningen, eller

4. sådana föreskrifter som anges i 2 och 3 och som har meddelats enligt motsvarande bestämmelser i äldre författning.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2018.

¹ Senaste lydelse 2007:99.

2.2 Förslag till förordning om ändring i trafikförordningen (1998:1276)

Härigenom föreskrivs ifråga om trafikförordningen (1998:1276) dels att 3 kap. 6, 21 och 59 §§, 7 kap. 1 §, 10 kap. 1 och 13 §§, 14 kap. 3 § och rubriken till 8 kap. ska ha följande lydelse, dels att det ska införas en ny paragraf, 8 kap. 1 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 kap.

6 §¹

Vid färd på väg ska fordon föras på körbana. Detta gäller dock inte fordon för vilka enligt 1 kap. 4 § andra stycket bestämmelserna om gående ska tillämpas. Cyklar och tvåhjuliga mopeder klass II ska vid färd på väg föras på cykelbana om sådan finns.

Om särskild försiktighet iakttas får dock

Cyklande och förare av tvåhjuliga mopeder klass II får dock om särskild försiktighet iakttas använda körbanan i stället för cykelbanan om

1. cyklande och förare av tvåhjuliga mopeder klass II använda körbanan även om det finns en cykelbana när det är lämpligare med hänsyn till färdmålet, och

1. den cyklande fyllt 15 år och
2. den högsta tillåtna hastigheten på körbanan är högst 50 kilometer i timmen och i övrigt när det är lämpligare med hänsyn till färdmålet.

2. cyklar med fler än två hjul eller en cykel som drar en cykelkärra eller en cykel som har en sidvagn, utöver vad som framgår av 1, föras på körbanan även om det finns en cykelbana om det är lämpligare med hänsyn till fordonets bredd.

Om särskild försiktighet iakttas får trehjuliga mopeder klass II föras på en cykelbana med ringa trafik och tillräcklig bredd.

Är en bana avsedd för viss trafik får annan trafik förekomma på banan endast för att korsa den.

Särskilda bestämmelser om användning av vägrenen finns i 12 §.

21 §²

En förare som från en väg kör in på en annan väg som är huvudled, motorväg eller motortrafikled och där accelerationsfält saknas, har väjningsplikt mot fordon på den väg föraren kör in på. Väjningsplikten

¹ Senaste lydelse 2014:1035.

² Senaste lydelse 2014:1035.

gäller dock inte där föraren kommer in på huvudleden, motorvägen eller motortrafikleden utan att byta körfält.

En förare har också väjningsplikt mot varje fordon vars kurs skär den egna kursen när föraren kommer in på en väg

1. från en parkeringsplats, en fastighet, en bensinstation eller från något annat liknande område i anslutning till vägen,

2. från en stig, en ägoväg eller någon annan liknande utfartsväg,

3. från en cykelbana, en gågata, 3. från en cykelbana, en gågata, ett gångfartsområde eller från ett gångfartsområde, *en cykelgata* terräng, eller eller från terräng, eller

4. efter att ha korsat en gång- eller cykelbana.

En förare har dessutom väjningsplikt mot fordon på en körbana när föraren kommer in på den från en vägren eller från en sådan cykelbana som är en del av vägen.

Väjningsplikten enligt första och andra styckena gäller inte cyklande och förare av moped klass II som ska korsa en körbana eller cykelbana på en cykelöverfart.

59 §

På cykelbanor *skall* cyklande och förare av moped klass II lämnas företräde av andra fordonsförare.

På cykelbanor *ska* cyklande och förare av moped klass II lämnas företräde av andra fordonsförare.

1 8 kap. 1 a § finns bestämmelser om att förare har väjningsplikt mot fordon när förare kör in på en cykelgata.

7 kap.

1 §

Gående *skall* vid färd på väg använda gångbanan eller vägrenen.

Om det inte finns någon gångbana eller vägren, *skall* gående använda cykelbanan eller körbanan. Detsamma gäller sådana trafikanter som avses i 1 kap. 4 § andra stycket om gångbanan är smal eller utrymmet på den är begränsat på annat sätt eller om det finns andra särskilda skäl för det.

Gående som använder vägrenen *eller* körbanan *skall* om möjligt gå längst till vänster i färdriktningen. Den som åker rullskidor, rullskridskor eller liknande och som färdas med högre hastighet än gångfart *skall* dock färdas längst till höger om det är lämpligare.

De som går i grupp under

Gående *ska* vid färd på väg använda gångbanan eller vägrenen.

Om det inte finns någon gångbana eller vägren, *ska* gående använda cykelbanan eller körbanan. Detsamma gäller sådana trafikanter som avses i 1 kap. 4 § andra stycket om gångbanan är smal eller utrymmet på den är begränsat på annat sätt eller om det finns andra särskilda skäl för det.

Gående som använder vägrenen, körbanan *eller en gemensam gång- och cykelbana ska* om möjligt gå längst till vänster i färdriktningen. Den som åker rullskidor, rullskridskor eller liknande och som färdas med högre hastighet än gångfart *ska* dock färdas längst till höger om det är lämpligare.

De som går i grupp under

uppsikt av en ledare eller i en procession *skall* om det är lämpligt använda vägrenen eller körbanans högra sida i färdriktningen. Om gruppen består av barn som går högst två i bredd, *skall* om möjligt gångbana, vägren eller cykelbana användas.

uppsikt av en ledare eller i en procession *ska* om det är lämpligt använda vägrenen eller körbanans högra sida i färdriktningen. Om gruppen består av barn som går högst två i bredd, *ska* om möjligt gångbana, vägren eller cykelbana användas.

8 kap.

Bestämmelser för trafik på gågata och i gångfartsområde m.m.

Bestämmelser för trafik på gågata, cykelgata och i gångfartsområde m.m.

1 a §

På en cykelgata gäller följande.

1. *Fordon får inte föras med högre hastighet än 30 kilometer i timmen.*

2. *Fordon får inte parkeras på någon annan plats än särskilt anordnade parkeringsplatser.*

3. *En förare som från en väg kör in på en väg som är cykelgata har väjningsplikt mot fordon på den cykelgata föraren kör in på.*

4. *En förare av ett motordrivet fordon ska anpassa hastigheten till cykeltrafiken.*

10 kap.

1 §³

Särskilda trafikregler får, utom i de fall som avses i 10 och 14 §§, meddelas genom lokala trafikföreskrifter för en viss väg eller vägsträcka eller för samtliga vägar inom ett visst område eller för ett område eller en färdled i terräng.

De särskilda trafikreglerna får gälla följande.

1. Att en viss väg eller vägsträcka ska vara huvudled, motorväg eller motortrafikled.

2. Att en viss väg eller vägsträcka eller samtliga vägar inom ett område ska vara gågata eller gångfartsområde.

2. Att en viss väg eller vägsträcka eller samtliga vägar inom ett område ska vara gågata, gångfartsområde eller cykelgata.

3. Att ett visst område ska vara tätbebyggt område eller att ett särskilt miljökänsligt område inom tätbebyggt område ska vara miljözon.

4. Att en viss plats ska vara cirkulationsplats eller cykelöverfart.

³ Senaste lydelse 2014:1035.

5. Att ett visst körfält eller en viss körbana ska vara körfält eller körbana för fordon i linjetrafik m.fl.

6. Att en viss plats på sträcka där förbud att stanna eller parkera råder enligt 3 kap. 53 § första stycket 2 ska vara busshållplats.

7. Att en viss plats ska vara ändamålsplats eller laddplats.

8. Avvikelse från bestämmelserna om gågata enligt 8 kap. 1 § andra stycket och bestämmelserna om körfält för fordon i linjetrafik m.fl. enligt 8 kap. 2 §.

9. Förbud mot trafik med fordon.

10. Förbud eller påbud att svänga eller köra i viss riktning.

11. Förbud mot omkörning.

12. Väjningsplikt eller stopplikt med avvikelser från bestämmelserna i 3 kap. 18 eller 21 § eller i stället för bestämmelserna i 3 kap. 23 § första stycket.

13. Stopplikt i järnvägs- eller spårvägs korsningar.

14. Avvikelse från bestämmelserna om hastighet i 3 kap. 17 § första stycket eller i föreskrifter som har meddelats med stöd av 3 kap. 17 § andra stycket, om det är motiverat av hänsyn till trafiksäkerheten, framkomligheten eller miljön.

15. Begränsning till lägre hastighet än som följer av 3 kap. 17 § tredje stycket, 4 kap. 20 § eller 9 kap. 1 § eller föreskrifter som har meddelats med stöd av 3 kap. 17 § fjärde stycket eller 9 kap. 1 § tredje stycket, om det är motiverat av hänsyn till trafiksäkerheten, framkomligheten eller miljön.

16. Förbud mot att stanna eller parkera fordon eller tillåtelse att stanna eller parkera fordon med avvikelse från bestämmelserna i 3 kap. 48 §, 49 a § första stycket, 52 §, 53 § första stycket 2–5, 9 och 10, 54 §, 55 § första stycket 3–5 eller 8 kap. 1 §.

16. Förbud mot att stanna eller parkera fordon eller tillåtelse att stanna eller parkera fordon med avvikelse från bestämmelserna i 3 kap. 48 §, 49 a § första stycket, 52 §, 53 § första stycket 2–5, 9 och 10, 54 §, 55 § första stycket 3–5, 8 kap. 1 § eller 1 a §.

17. Tidsbegränsning, avgiftsplikt eller andra villkor för parkering.

18. Undantag från 3 kap. 77 § om belysning vid färd i terräng.

19. Axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck eller bruttovikt med begränsning till lägre vikter än som följer av 4 kap. 12 §.

20. Inskränkning till mindre bredd eller längd på fordon, fordonståg eller last än som tillåts i 4 kap. 15, 17 eller 17 a §.

21. Trafik med terrängmotorfordon eller terrängsläp med avvikelser från bestämmelserna i 5 kap. 1, 4 eller 5 §.

22. Andra särskilda trafikregler.

Vidare får det genom lokala trafikföreskrifter meddelas särskilda trafikregler om att en vägtunnel ska tillhöra tunnelkategori B, C, D eller E, särskilda trafikregler för transport av farligt gods och för sådana tåvlingar som länsstyrelsen har lämnat tillstånd till enligt 3 kap. 84 §.

13 §⁴

I följande fall ska föreskrifter som gäller på väg märkas ut enligt bestämmelserna i vägmärkesförordningen (2007:90) eller föreskrifter som meddelats med stöd av den förordningen. Detsamma gäller föreskrifter som gäller i terräng, om det finns skäl till det.

1. Hastighetsbegränsningar och föreskrifter om högsta tillåten hastighet enligt 3 kap. 17 § 1 och 9 kap. 1 §.
1. Hastighetsbegränsningar och föreskrifter om högsta tillåten hastighet enligt 3 kap. 17 §, 8 kap. 1 a § och 9 kap. 1 §.
2. Föreskrifter om bärighetsklass 2 eller 3 enligt 4 kap. 11 §.
3. Särskilda trafikregler som meddelats genom lokala trafikföreskrifter enligt 1 §.
4. Särskilda trafikregler som meddelats genom föreskrifter enligt 14 §.

14 kap.

3 §⁵

Till penningböter döms en förare av ett motordrivet fordon som uppsåtligt eller av oaksamhet bryter mot

1. bestämmelserna i
 - a) 2 kap.
 - 1 § fjärde stycket,
 - 2 § om inte straff kan dömas ut enligt 2–4,
 - 3, 5–7 § eller 8 § andra eller tredje stycket,
 - b) 3 kap.
 - 2, 3, 5–11 §, 12 § första stycket, 13, 16 eller 17 § eller föreskrift som har meddelats med stöd av 17 §,
 - 18, 19, 21–25 §, 26 § andra eller tredje stycket, 27 §, 29 § om det där hänvisas till bestämmelserna i 25 §, 26 § andra eller tredje stycket eller 27 §,
 - 30–33, 35–40, 43, 45, 50, 51, 57–62, 64, 65, 67–74 eller 76–83 §,
 - c) 4 kap.
 - 1, 2, 5–8 §, 9 § första stycket, 10 §, 10 a § första stycket, 10 e, 15, 15 a, 17, 17 a, 18 eller 19–24 §,
 - d) 5 kap.
 - 1 eller 3–5 §,
 - e) 6 kap.
 - 3, 4 b eller 5 §,
 - f) 8 kap.
 - 1 § första stycket 1 eller 3 eller andra stycket eller 2 § första stycket, eller
 - f) 8 kap.
 - 1 § första stycket 1 eller 3 eller andra stycket eller 1 a § 1 eller 3 eller 2 § första stycket, eller
 - g) 9 kap.
 - 1 § eller föreskrift som har meddelats med stöd av 1 §,
 - 2 §,
2. andra lokala trafikföreskrifter enligt 10 kap. 1 § än sådana som rör stannande eller parkering,

⁴ Senaste lydelse 2008:385.

⁵ Senaste lydelse 2015:929.

3. förbud mot trafik med motordrivna fordon eller med fordon med viss största bredd, längd eller vikt enligt 10 kap. 10 § första stycket, om förbudet har utmärkts med vägmärke eller på annat tydligt sätt,

4. annan föreskrift enligt 10 kap. 14 § än sådan som rör stannande eller parkering, eller

5. föreskrifter som meddelats med stöd av denna förordning för tillämpningen av 3 kap. 80–83 § eller 4 kap. 2, 9, 10 eller 20 §.

6 §⁶

Till penningböter döms en förare av ett fordon som inte är motordrivet och sådan trafikant som avses i 1 kap. 4 § första stycket, som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot

1. bestämmelserna i

a) 2 kap.

– 1 § fjärde stycket,

– 2 § om inte straff kan dömas ut enligt 2–4,

– 3, 5–7 § eller 8 § andra eller tredje stycket,

b) 3 kap.

– 2, 3, 5–11 §, 12 § första stycket, 13, 16 eller 17 § eller föreskrift som

har

meddelats med stöd av 17 §,

– 18, 19, 21–25 §, 26 § andra eller tredje stycket, 27 §, 29 § om det där hänvisas till bestämmelserna i 25 §, 26 § andra eller tredje stycket eller 27 §,

– 30–33, 35–40, 43, 45, 50, 51, 58–62, 64, 65, 67, 68, 73, 74, 76–78 eller 80–83 §,

c) 6 kap.

– 3 eller 5 §,

d) 8 kap.

d) 8 kap.

– 1 § första stycket 1 eller 3 eller 2 § första stycket, eller

– 1 § första stycket 1 eller 3, 1 a § 1 eller 3 eller 2 § första stycket, eller

e) 9 kap.

– 1 eller 2 §,

2. andra lokala trafikföreskrifter enligt 10 kap. 1 § än sådana som rör stannande eller parkering,

3. annan föreskrift än sådan som rör stannande eller parkering enligt 10 kap. 14 §, eller

4. föreskrifter som meddelats med stöd av denna förordning för tillämpningen av 3 kap. 80–83 §.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2018.

⁶ Senaste lydelse 2013:779.

2.3 Förslag till förordning om ändring i förordning (2001:651) om vägtrafikdefinitioner.

Härigenom föreskrivs att 2 § förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner att ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

2 §¹

Beteckning	Betydelse
Cykelfält	Ett särskilt körfält som genom vägmarkering anvisats för cyklande och förare av moped klass II
Cykelpassage	En del av en väg som är avsedd att användas av cyklande eller förare av moped klass II för att korsa en körbana eller en cykelbana och som <i>kan</i> anges med vägmarkering. En cykelpassage är bevakad om trafiken regleras med trafiksignaler eller av en polisman och i annat fall obevakad.
Cykelöverfart	En del av en väg som enligt en lokal trafikföreskrift är avsedd att användas av cyklande eller förare av moped klass II för att korsa en körbana eller en cykelbana och som anges med vägmarkering och vägmärke. Vid en cykelöverfart ska trafikmiljön vara utformad så att det säkras att fordon inte förs med högre hastighet än 30 kilometer i timmen En del av en väg som enligt en lokal trafikföreskrift är avsedd att användas av cyklande eller förare av moped klass II för att korsa en körbana eller en cykelbana och som anges med vägmarkering och vägmärke. Vid en cykelöverfart ska trafikmiljön vara utformad så att det säkras att fordon inte förs med

¹ Senaste lydelse 2016:143.

högre hastighet än 30 kilometer i timmen

Föreslagen lydelse

2 §

Beteckning	Betydelse
Cykelfält	Ett särskilt körfält som genom vägmarkering anvisats för cyklande och förare av moped klass II
<i>Cykelgata</i>	<i>En väg eller vägsträcka som enligt en lokal trafikföreskrift ska vara cykelgata och som är utmärkt med vägmärke för cykelgata.</i>
Cykelpassage	En del av en väg som är avsedd att användas av cyklande eller förare av moped klass II för att korsa en körbana eller en cykelbana och som anges med vägmarkering. En cykelpassage är bevakad om trafiken regleras med trafiksignaler eller av en polisman och i annat fall obevakad.
Cykelöverfart	En del av en väg som enligt lokal trafikföreskrift är avsedd att användas av cyklande eller förare av moped klass II för att korsa en körbana eller en cykelbana och som anges med vägmarkering och vägmärke. Vid en cykelöverfart ska trafikmiljön vara utformad så att det säkras att fordon inte förs med högre hastighet än 30 kilometer i timmen En del av en väg som enligt en lokal trafikföreskrift är avsedd att användas av cyklande eller förare av moped klass II för att korsa en körbana eller en cykelbana och som anges med vägmarkering och vägmärke. Vid en cykelöverfart ska trafikmiljön vara utformad så att det säkras att fordon inte förs med

högre hastighet än 30 kilometer i
timmen

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2018.

2.4 Förslag till förordning om ändring i vägmärkesförordningen (2007:90)

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 21 och 23 §§ och 4 kap. 8 § vägmärkesförordningen (2007:90) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

21 §

Lokaliseringsmärken för upplysning om allmänna inrättningar m.m. kan vara infogade i *ett lokaliseringsmärke* för vägvisning.

Namn på en inrättning kan vara infogat i märket.

Lokaliseringsmärken för upplysning om allmänna inrättningar m.m. kan vara infogade i *lokaliseringsmärken* för vägvisning *och för vägvisning av gång- och cykeltrafik*.

Namn på en inrättning kan vara infogat i märket.

23 §

Lokaliseringsmärken för upplysning om serviceanläggningar m.m. kan vara infogade i *ett lokaliseringsmärke* för vägvisning.

Namn på en anläggning kan vara infogat i märket.

Lokaliseringsmärken för upplysning om serviceanläggningar m.m. kan vara infogade i *lokaliseringsmärken* för vägvisning *och för vägvisning av gång- och cykeltrafik*.

Namn på en anläggning kan vara infogat i märket.

Nuvarande lydelse

4 kap.

8 §

Tvärgående markeringar är följande.

Markering

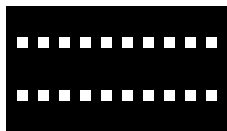
Närmare föreskrifter

M15 Övergångsställe



Markeringen anger ett övergångsställe och är utförd där märke B3, *övergångsställe*, är uppsatt.

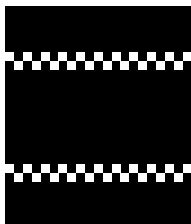
M16 Cykelpassage eller cykelöverfart



Markeringen anger en cykelpassage eller en cykelöverfart där märke B8, *cykelöverfart*, är uppsatt.

Om markeringen avser en cykelöveröverfart ska den kombineras med markeringen M14, *väjningslinje*.

M17 Farthinder



Markeringen anger ett farthinder i form av gupp, grop eller liknande.

Föreslagen lydelse

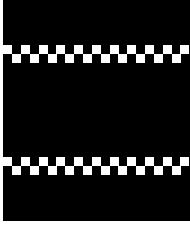
4 kap.

8 §

Tvärgående markeringar är följande.

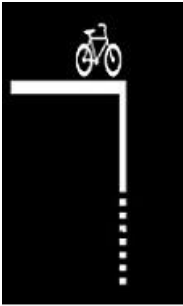
Markering	Närmare föreskrifter
M15 Övergångsställe	Markeringen anger ett övergångsställe och är utförd där märke B3, <i>övergångsställe</i> , är uppsatt.
M16 Cykelpassage eller cykelöverfart	Markeringen anger en cykelpassage eller en cykelöverfart där märke B8, <i>cykelöverfart</i> , är uppsatt. Om markeringen avser en cykelöveröverfart ska den kombineras med markeringen M14, <i>väjningslinje</i> . <i>Markeringen M15, övergångsställe får utgöra en av begränsningslinjerna till en cykelpassage eller en cykelöverfart.</i>

M17 Farthinder



Markeringen anger ett farthinder i form av gupp, grop eller liknande.

M18 Cykelbox



Markeringen anger lämplig placering för cyklande och förare av moped klass II.

Markeringen får anpassas efter förhållandena på platsen.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2018.

3 Bakgrund

3.1 Inledning

I budgetpropositionen för 2016 (prop. 2015/16:1) pekar regeringen på att det i arbetet med att uppnå ett mer hållbart transportsystem är angeläget att cyklingens andel av det totala resandet ökar. Regeringen konstaterar att cykling är bra för klimatet, för folkhälsan och för att minska trängseln i stadstrafiken.

Det övergripande syftet med regeringens första nationella cykelstrategi är att främja en ökad och säker cykling. Strategin tas fram i dialog med berörda aktörer och ger uttryck för regeringens ambitioner och insatser inom cykling med inriktning att hjälpa alla aktörer att ta sitt ansvar.

Strategin inbegriper en beskrivning av nuläge, behov och övergripande rekommendationer, och bör fungera som en plattform för det fortsatta arbetet. De verktyg som regeringen har till sitt förfogande i strategin är regler, anslag, myndighetsstyrning samt forskning och utveckling. Den här promemorian syftar till att belysa en del av de regeländringar som diskuteras på cyklingsområdet och vilka förslag och bedömningar som kan göras. Promemorian är tänkt att remitteras inför den fortsatta beredningen av denna regelöversyn inom ramen för regeringens cykelstrategi.

Ökat resande och transporter med cykel är viktiga faktorer för att åstadkomma ett hållbart transportsystem. Förutsättningarna för att välja cykel som transportsätt ska förbättras samtidigt som tillförlitligheten, tryggheten och bekvämligheten för cyklisterna ökas. Först och främst bör det finnas en infrastruktur att cykla på. Trafikmiljön bör planeras och utformas på sådant sätt att trafikanter naturligt uppträder på det sätt man avsett. Trafikmiljön ska dessutom stödja de trafikregler som finns. Vi trafikanter är ingen enhetlig grupp. Vi befinner oss i trafiken av en mängd olika skäl. Det innebär att det är en mängd olika intressen som ska samsas och att det ständigt uppstår nya situationer i trafiken.

Det verkar ibland finnas en uppfattning att å ena sidan planering och utformning av infrastruktur, å andra sidan trafikregler är isolerade företeelser och att det relativt enkelt går att ändra en trafikregel eller en viss utformning utan att dessa påverkar varandra. I själva verket är de tätt förknippade. Om samhället planerar för att en viss yta ska vara avsedd för ett visst ändamål bör utformningen dels överensstämja med vad som är syftet med själva ytan, dels göra det möjligt att förstå vilka trafikregler som gäller där. På så vis kan inte brister i infrastrukturen kompenseras med mer tillåtande regler, utan regler och utformning bör följas åt. Allmänna utgångspunkter kring syftet med trafikregler beskrivs utförligare i avsnitt 3.6.1.

3.2 Vem är cyklist?

Cyklist, eller den cyklande, är den som framför en cykel. Och nästa fråga blir förstås då vad som är en cykel.

Definition av cykel

En cykel är enligt 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner:

1. Ett fordon som är avsett att drivas med tramp- eller vevanordning och inte är ett lekfordon.
2. Ett eldrivet fordon med en tramp- eller vevanordning om elmotorn
 - a. endast förstärker kraften från tramp- eller vevanordningen,
 - b. inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen, och
 - c. har en kontinuerlig märkeffekt som inte överstiger 250 watt.
3. Ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning som är avsett för användning av personer med fysisk funktionsnedsättning, och är
 - a. inrättat huvudsakligen för befordran av en person,
 - b. inrättat för att föras av den åkande, och
 - c. konstruerat för en hastighet av högst 20 kilometer i timmen.
4. Ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning som uppfyller villkoren i 3 a–c och som antingen
 - a. har en elmotor vars kontinuerliga märkeffekt inte överstiger 250 watt, eller
 - b. är självbalansrande.

En cykel är alltså ett fordon, vilket enligt samma paragraf är en anordning på hjul, band, medar eller liknande som är inrättad för färd på marken och inte löper på skenor. Med den tekniska utveckling som sker och nya typer av fordon som introduceras kan det i dag vara svårt att avgöra om det fordon man har framför sig är en cykel eller inte.

Den 1 januari 2016 ändrades betydelsen av cykel och moped klass II för att verkställa Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknads-kontroll för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar.

Denna ramförordning omfattar en möjlighet att typgodkänna ett mindre eldrivet fordon med en motoreffekt av högst 1 kilowatt. Detta fordon är en ny företeelse i Sverige. Fordonet ska vara konstruerat för att drivas med en tramp- eller vevanordning och där elmotorn eller förbrännings-motorn inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen. I den svenska lagstiftningen klassificeras fordonet som en moped klass II eftersom det inte är konstruerat för högst 20 kilometer i timmen. Detta innebär att det på sikt kommer att finnas fler både eldrivna cyklar och eldrivna mopeder klass II som i relativt höga hastigheter kommer att framföras på gång- och cykelbanor.

3.3 Cyklingsutredningen – en översyn av regler för cykeltrafik

Den tidigare regeringen tillsatte år 2010 en särskild utredare med uppgift att se över de regler som påverkar förutsättningarna för att cykla. Den särskilde utredaren Kent Johansson överlämnade i oktober 2012 betänkandet *Ökad och säkrare cykling – en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv* (SOU 2012:70).

Utredaren gjorde bedömningen att cykling som ett allt viktigare transportsätt och cykeln som eget transportslag kan utvecklas inom ramen för den befintliga lagstiftningen för planering och utformning av trafikmiljön. Enligt utredaren är det i stället incitament att tillämpa lagstiftningen så att cyklingsintressen tillgodoses som behövs. Bland annat krävs en ökad politisk prioritering av cyklingen som transportsätt på nationell, regional och lokal nivå. I utredningen föreslogs några ändringar av trafikregler samt uppdrag till olika myndigheter.

En ökad och säker cykling handlar inte i första hand om fler eller förändrade regler utan det krävs också mer och bättre cykelinfrastruktur samt bättre drift och underhåll av denna. Samtidigt behövs en förändrad syn på cykeln som transportsätt.

När det gäller de trafikregler som gäller främst för oskyddade trafikanter finns det särskilda skäl att se till att reglerna leder till god trafiksäkerhet, eftersom dessa trafikanter generellt sett är en mycket heterogen grupp med olika förutsättningar.

3.4 Ändrade regler 2014

Den 1 september 2014 trädde flera förordningsändringar i kraft. Genom dessa ändringar infördes flertalet av de regeländringar som utredaren föreslagit.

Cykling på vägren

Förutsättningarna för när en cyklist ska använda vägrenen gjordes tydligare genom ändring i 3 kap. 12 § trafikförordningen (1998:1276). En vägren behöver efter ändringen endast användas om den är tillräckligt bred och i övrigt lämplig att använda.

Cykling på körbana

Genom ändring i 3 kap. 6 § trafikförordningen blev det möjligt att framföra cyklar med fler än två hjul eller utrustade med cykelkärra eller sidovagn, på en körbana i stället för cykelbana, om särskild försiktighet iaktas och det är lämpligare med hänsyn till fordonets bredd.

Flytta felparkerade fordon

Fordon som har parkerats fel på eller inom fem meter före en cykelpassage eller en cykelöverfart kan nu flyttas under samma förutsättningar som gäller vid ett övergångsställe. Denna möjlighet som tidigare saknades tillkom genom ändring i 2 § förordningen (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall.

Cykelöverfart och cykelpassage

Utredaren föreslog att reglerna vid cykelöverfarter skulle ändras så att förare av motorfordon har väjningsplikt mot cyklande vid cykelöverfarter. Cyklande som färdas ut på en cykelöverfart från en cykelbana ska iakta vissa hänsynsregler mot fordonsförare på körbanan

men behöver inte iaktta väjningsplikt. Att en plats ska vara en cykelöverfart meddelas genom ett lokalt beslut och cykelöverfarten märks ut med ett nytt särskilt vägmärke för cykelöverfart. En cykelöverfart ska också vara utformad så att det säkras att fordon inte förs med högre hastighet än 30 kilometer i timmen.

Förslaget fick viss kritik från en del remissinstanser, bland annat från *Sveriges Kommuner och Landsting*, som menade att det förslagna systemet bara fungerar om väghållaren ser över systemet av cykelleder, prioriterar huvudcykelstråken och genomför hastighetssänkande åtgärder där. Alla andra befintliga cykelöverfarter och markeringar för cykelöverfarter skulle behöva tas bort.

Kostnaden för att förbättra säkerheten vid ca 16 000 cykelöverfarter skulle, med utredarens förslag, kosta uppskattningsvis ca 3 miljarder kronor för landet som helhet. För att undvika kostnader i den storleken men ändå ge kommunerna ytterligare ett verktyg att förbättra cyklisternas framkomlighet genomfördes en modifierad form av förslaget. Förslaget delades upp i två delar. Den ena innebar att samtliga väghållare fick möjlighet att behålla de tidigare obevakade cykelöverfarterna, men att i stället definiera dem som cykelpassager – vilket bättre svarar mot de regler som gäller på dessa platser där bilister ”bara” är skyldiga att låta korsande cyklister som redan befinner sig ute i körbanan möjlighet att passera. Ytterligare en hänsynsbestämmelse i form av krav på att sänka hastigheten innan utfart på cykelpassagen infördes för cyklande för att förbättra trafiksäkerheten vid cykelpassager. Den andra delen var att tillskapa den korsningspunkt med väjningsplikt för bilisterna som utredaren avsett. Förutsättningen för att inrätta en sådan cykelöverfart är, i enlighet med utredarens förslag, att trafikmiljön är så utformad att den inte medger högre hastighet än 30 kilometer per timme och att den är markerad med vägmarkering och vägmärke. Det nya märket är B8 Cykelöverfart. Märket infördes i 2 kap. 6 § vägmärkesförordningen (2007:90). Övriga ändrade bestämmelser finns i 4 kap. 8 § vägmärkesförordningen, 3 kap. 21, 41, 53, 61 a, 62 och 63 §§, 6 kap. 6 § trafikförordningen, 2 § förordningen (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall samt 2 § förordningen om vägtrafikdefinitioner.

För att ytterligare förtydliga att det krävs en lokal trafikföreskrift för att inrätta en cykelöverfart har regeringen gjort en justering i 2 § förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner. Justeringen trädde i kraft den 15 april 2016.

Cykling på gångbana

Den 1 oktober 2014 infördes en ny paragraf i trafikförordningen, 3 kap. 12 a §. Genom den nya bestämmelsen blev det möjligt för barn att t.o.m. det år de fyller åtta år cykla på gångbanan eller trottoaren om cykelbana saknas.

3.5 Riksdagens tillkännagivande

Genom Trafikutskottets betänkande 2014/15:TU5 lyfte utskottet fram cykeln som ett transportmedel med många fördelar, inte minst ur ett

klimat- och kapacitetsperspektiv, men även ur ett folkhälsoperspektiv. Utskottet föreslog två tillkännagivanden till regeringen för att främja cykling.

Det första tillkännagivandet uttryckte att regeringen bör återkomma till riksdagen med en nationell cykelstrategi. I arbetet med att ta fram en sådan strategi ska regeringen bland annat beakta vad utskottet har anfört om vikten av en sammanhängande cykelinfrastruktur och att cykeln bör betraktas som ett eget transportsätt.

I det andra tillkännagivandet framfördes att regeringen bör redogöra för regeländringar för att främja cykeltrafik i städer, och inom ramen för detta pröva möjligheten till regeländringar för att göra det möjligt för cyklister över 15 år att använda körbanan även i de fall där cykelväg finns.

Skälet för detta är att utskottet kunde konstatera att den befintliga cykelinfrastrukturen i dagsläget i alla delar inte uppfyller de rimliga krav som cyklister ställer på denna. För att cykelbanan ska kunna vara ett fullgott alternativ för människor som vill använda cykeln som transportmedel och exempelvis pendla till och från arbetet med cykel behöver cykelinfrastrukturen vara sammanhängande och utan onödiga hinder samt väl underhållen. Så är inte alltid fallet, inte minst vintertid med i vissa fall oplogade cykelbanor. Cyklister ska inte heller bli tvungna att ta onödiga omvägar. Utskottet ville även framhålla att cyklister håller väldigt olika hastighet på cykelbanorna, vilket kan ha negativa effekter på såväl säkerheten, inte minst för gångtrafikanter, som framkomligheten. Enligt utskottets uppfattning är det viktigt att möjliggöra cykling som alternativ både för dem som vill använda cykeln som transportmedel i hög hastighet och dem som vill cykla i lägre hastighet men även för mer utsatta cyklister såsom barn.

Utskottet ansåg därför att regeringen bör återkomma till riksdagen med en redogörelse för regeländringar för att främja cykeltrafik i städer, och inom ramen för detta pröva möjligheten till regeländringar för att göra det möjligt för cyklister över 15 år att använda körbanan även i de fall där cykelbana finns. Utskottet har dock tagit del av vad som framförs i cykelutredningen som skäl för att inte ändra huvudregeln om att cyklister ska färdas på cykelbanan om sådan finns. Utredaren pekar bland annat på att cyklister är en heterogen grupp som har väldigt skilda fysiska förutsättningar och förmåga att göra de riskbedömningar och andra överväganden som måste göras. Det innebär enligt utredaren att den svagaste cyklistens behov och säkerhet måste vara utgångspunkten vid de överväganden som görs. Utskottet kunde således konstatera att det kan finnas negativa konsekvenser av en regeländring som man inte kan bortse från. Utskottet är också av den grundläggande uppfattningen att cyklar och bilar av trafiksäkerhetsskäl bör separeras i största möjliga mån. Så länge cykelinfrastrukturen inte medger detta anser utskottet ändå att regelverket måste ge utrymme för en större flexibilitet. Utskottet var medvetet om att en regeländring som gör det valfritt att använda körbanan i stället för cykelbanan skulle kunna få konsekvenser för bland annat barn, varför ändringen bör begränsas till cyklister över 15 år.

Riksdagen fattade den 5 mars 2015 beslut i enlighet med utskottets förslag.

3.6 Trafikregler, vägmärken och anvisningar för trafik

Konventioner

Sverige har, liksom de flesta länder i Europa, ratificerat FN:s konvention om vägtrafik, given i Wien den 8 november 1968. Genom ratifikationen har Sverige 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.

Konventionerna beskriver ett internationellt system för trafikregler, vägmärken och anvisningar för trafik. Syftet är att underlätta för trafikanter som rör sig över landsgränser genom att reglerna, utmärkningen och anvisningar för trafik i princip är desamma oavsett vilket land du som trafikant befinner dig i. Genom konventionerna har Sverige anslutit sig till det internationella system som finns för trafikregler och som tillämpas i de flesta länder.

Inom områden som saknar reglering i konventionerna finns vissa möjligheter att besluta om avvikande regler. Vid framtagande av nya trafikregler måste konventionernas bestämmelser, och de eventuella begränsningar konventionen sätter för nationella lagstiftning, beaktas.

3.6.1 Allmänt om trafikregler

Trafikreglerna är ett slags umgängesregler för hur vi ska bete oss för att på ett säkert kunna fungera tillsammans i trafiken. Det betyder att de ska kunna användas i en mängd olika situationer och under mycket varierande förhållanden. Av detta skäl måste reglerna i många fall bli ganska allmänt hållna. Med detta menas också att reglerna ska kunna förstås och följas oavsett om trafikanten befinner sig i en liten tätort eller i en storstad. Trafikant är den som färdas eller annars uppehåller sig på en väg eller i/på ett fordon på en väg eller i terräng samt den som färdas i terräng. Med väg menas i det här sammanhanget en väg, gata, torg och annan led eller plats som allmänt används för trafik med motorfordon. En led anordnad för cykeltrafik är per definition också, till skillnad från i väglagen, att anse som väg i trafiklagstiftningen. Allt som inte är väg anses vara terräng.

Trafikregler, vägmärken och andra anordningar ska tillsammans med väg- och gatuutformningen ge trafikanten vägledning, styrning och information för en effektiv och säker trafik. Vägmärken och andra anordningar ska vara utformade och placerade samt vara i sådant skick att de kan upptäckas i tid och kunna förstås av trafikanterna. De får inte sättas upp så att de innebär fara för eller onödigtvis hindrar trafikanter.

Särskild hänsyn ska tas till barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.

Genomgående i trafikreglerna är att man som trafikant har en mängd skyldigheter men inga rättigheter. På flera platser hittar man uttryck som ”ska lämna företräde”, ”får inte”, ”ska ge” och ”ska följa”. Däremot hittar man inget om rätten att göra något som svarar mot någon annans skyldighet. Orsaken är att man med en sådan ordning leder trafikanterna att vara försiktiga. Just försiktighet har mycket stark koppling till trafiksäkerheten. I de grundläggande försiktighetskraven finns också orden omsorg, varsamhet och hänsyn.

Trafikreglerna gäller inte bara på vägarna utan även i terrängen. Eftersom allt som inte är väg är terräng, innebär det att trafikreglerna gäller överallt. Visserligen gäller inte alla regler i terrängen men det finns en hel del som gäller där, till exempel bestämmelserna om hastighet.

Utöver de ovan nämnda trafikreglerna finns möjlighet för kommuner och länsstyrelser att meddela särskilda trafikregler genom lokala trafikföreskrifter. Dessa regler anger också hur man ska bete sig i en viss situation, till exempel att man inte får parkera eller stanna på en viss plats. De särskilda trafikreglerna märks ut med vägmärken. Lokala trafikföreskrifter kan alltså ses som en sorts undantag på en viss plats ifrån vad som annars skulle gälla enligt generella trafikregler.

Lite förenklat finns det två typer av trafikregler. Den ena typen är regler som exakt anger hur man ska bete sig, till exempel att man ska stanna för rött ljus. Den andra typen anger beteenden i olika situationer, till exempel att man får byta körfält endast om det kan ske utan hinder för 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.

Det regelsystem vi har för trafiken på våra vägar innebär att man på en stor del av vägnätet låter alla trafikantkategorier dela på samma utrymme. För att detta ska fungera krävs att man tar hänsyn till varandra. Det innebär också att man som trafikant ibland tvingas acceptera att det finns bestämmelser som anger att man ska uppträda på ett sätt som i en viss situation kanske inte upplevs som det allra mest fördelaktiga för en själv.

I vissa situationer och på vissa platser, till exempel i vissa korsningspunkter, går det inte att exakt säga vilken trafikregel som gäller och hur trafikanten bör bete sig. Det kan naturligtvis låta konstigt och besvärligt att man inte vet vad som gäller, eftersom utformningen inte är tillräckligt tydlig för att man ska kunna avgöra vilka regler som gäller. Lösningen på detta är att se till så att förhållandena på platsen är tydliga. Ett sätt är att utformningen görs sådan att den bestämmer vad som gäller. Ett annat är att genom lokala trafikföreskrifter ge regler som märks ut med vägmärken och därigenom blir tydliga. Ett tredje förhållningssätt är att man accepterar att det i vissa fall kan finnas svårigheter att veta exakt vad som gäller och därför uppträder med försiktighet.

3.6.2 Vissa trafikregler för gående och cyklande

I trafikförordningen finns ett antal grundregler som gäller för alla trafikanter i form av vissa strikta regler och hänsynsregler. Förutom grundreglerna finns det regler för olika typer av fordon. I det följande redovisas en del av de regler som gäller för cyklister och gående.

Regler för cyklande

I trafikförordningen är trafikreglerna för cyklande och förare av moped klass II i stort sett desamma. Där det i det följande beskrivs regler för cyklande gäller de alltså även för moped klass II om inte något särskilt anges.

Cykel ska framföras på cykelbana om sådan finns. Det finns dock en undantagsregel som anger att cykel får framföras på körbanan, även om det finns en cykelbana, när det är lämpligare med tanke på färdmållets läge. Undantaget syftar främst till att cyklande inte ska behöva korsa körbanan i onödan. Däremot gäller undantaget inte vid en vanlig vänstersväng. Det finns också möjlighet för cyklande att göra den s.k. ”stora svängen” alltså hålla sig längst till höger och fortsätta rakt fram över korsningen för att sedan svänga till vänster när det är fritt att göra så.

Numera får som nämnts tidigare även cyklar med fler än två hjul eller en cykel som drar en cykelkärra eller en cykel som har en sidvagn föras på körbanan även om det finns en cykelbana om det är lämpligare med hänsyn till fordonets bredd.

I vissa fall får mopeder köra på cykelbana; om särskild försiktighet iakttas får trehjuliga mopeder klass II även föras på en cykelbana med ringa trafik och tillräcklig bredd. För de fordon som får föras på cykelbana finns även generella bestämmelser, till exempel väjningsplikt vid utfart från cykelbana på en väg. De som cyklar ska färdas efter varandra och bara när det kan ske utan fara eller olägenhet för trafiken får de färdas i bredd. Cyklande ska hålla minst en hand på styret. Vad avser passagerare på cykel så får det inte samtidigt färdas fler på en cykel än vad fordonet är byggt för. Om den cyklande fyllt 15 år får ett barn under tio års ålder skjutsas, om cyklisten är 18 år får två barn under sex år skjutsas. Man får bara skjutsa om cykeln har lämpliga säten och effektivt skydd mot hjulekrarna.

Cykel ska föras så nära den högra kanten som möjligt av vägrepen eller den bana som används. Cykel får inte framföras på motorväg eller motortrafikled. Efter en avvägning mellan trafiksäkerhet, framkomlighet och miljö finns det möjlighet för en kommun eller länsstyrelse att helt förbjuda färd med cykel på vissa vägar. Detta görs med beslut om en lokal trafikföreskrift och märks ut med vägmärke C10 Förbud mot trafik med cykel och moped klass II.

För färd med tvåhjulig cykel finns krav på att använda cykelhjälm eller annat huvudskydd för den som inte fyllt 15 år. Annat huvudskydd än cykelhjälm bör anses som lämpligt om det har skyddsegenskaper som minst motsvarar cykelhjälms, såsom skyddshjälm för motorcykel eller moped, småbarnshjälm, ridhjälm, skidhjälm och inlineshjälm, jfr Vägverkets föreskrifter (VVFS 2004:174) om användning av cykelhjälm

vilka fortfarande gäller. Den som skjutsar ska se till att passagerare under 15 år använder sådant skydd. En av de viktigaste skillnaderna mellan cykel och moped klass II är förstås att en moped är ett motordrivet fordon medan en cykel inte är det. En cyklist kan inte, som en förare av ett motordrivet fordon, dömas för rattfylleri enligt lagen (1951:649) om trafikbrott. En cykel får också generellt framföras i terräng.

Möjligheterna att tillåta annan fordonstrafik på en gång- och cykelbana är starkt begränsade med hänsyn till de oskyddade trafikanterna. Det är inte möjligt att genom lokala bestämmelser och vägmärken tillfälligt förklara att banan är avsedd för andra än cyklande eller gående. Däremot finns möjlighet för ansvariga myndigheter att genom undantag om det finns särskilda skäl tillåta annan trafik på en gång- och cykelbana. Undantag får endast medges om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten, skada på vägen eller någon annan avsevärd olägenhet. I vissa fall får ett undantag endast medges om det krävs för ett visst ändamål, jfr 13 kap 3 § trafikförordningen. Om andra fordon genom ett sådant undantag får färdas på en cykelbana ska cyklisterna ges företräde.

Flera generella trafikregler är också tillämpliga mellan motorfordonstrafik och cyklande. 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. Det kan vara svårt att säga hur långt ett betryggande avstånd kan vara. Det är just av den anledningen som det inte går att bestämma ett visst mått. Vissa fordon kan passeras med mindre avstånd medan till exempel passage av barn som cyklar kräver ett större avstånd. Det är därför upp till den som gör en omkörning, att avgöra vilket avstånd som är lämpligt vid varje situation.

Felaktigt parkerade eller uppställda fordon kan ofta leda till framkomlighets- eller trafiksäkerhetsproblem eller andra olägenheter. För att ett fordon ska kunna flyttas är utgångspunkten att det är uppställt i strid mot föreskrifter om stannande och parkering. Dessutom gäller i många fall att fordonet ska utgöra ett hinder eller annan olägenhet. Lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall omfattar även cyklar. I princip kan endast flyttning av cyklar ske då de antingen är felparkerade eller är att betrakta som fordonsvrak. Beroende på om en felparkerad cykel står på privat mark eller allmän platsmark så skiljer sig lagstiftningen åt en del vad gäller möjligheter att kunna flytta cykeln, bland annat med koppling till parkeringsbestämmelserna på respektive plats genom lokala trafikföreskrifter eller genom lagen om kontrollavgift vid olovlig parkering.

Gående

Med ökad trängsel i trafiken ökar konflikterna mellan olika trafikantgrupper då allt fler ska samsas på begränsade ytor. Behovet av separering har ökat, inte minst i storstäderna, och det finns de som menar att kombinerade gång- och cykelbanor helt bör utmönstras. På mer lågtrafikerade gång- och cykelbanor, exempelvis längs landsväg, fungerar det dock oftast med en gemensam yta. Eftersom cyklisterna och gående i stor utsträckning hänvisas till gemensamma ytor finns det

anledning att kort ta upp några av de särskilda trafikregler som gäller för gående.

Vem är gångtrafikanter?

Bestämmelserna för gående gäller även den som

1. åker skidor, rullskidor, skridskor, rullskridskor eller liknande,
2. för, leder, skjuter eller drar sparkstötting, lekfordon eller liknande fordon,
3. leder, skjuter eller drar cykel, moped, motorcykel, barnvagn eller rullstol, eller

4. för ett motordrivet fordon avsett att föras av gående.

Bestämmelserna om gående gäller även den som i gångfart själv för

1. en rullstol, eller
2. ett annat eldrivet fordon, utan tramp- eller vevanordning, som är att anse som en cykel.

Var ska man gå?

Gående ska använda gångbanan eller vägrenen. Om det inte finns någon gångbana eller vägren, ska gående använda cykelbanan eller körbanan. Detsamma gäller om gångbanan är smal eller utrymmet på den är begränsat på annat sätt eller om det finns andra särskilda skäl för det. Gående på en vägren eller en körbana ska om möjligt gå längst till vänster i färdriktningen. Den som åker rullskidor, rullskridskor eller liknande och som färdas med högre hastighet än gångfart ska dock färdas längst till höger om det är lämpligare.

Många gång- och cykelbanor har märkts ut med vägmärket D6 Påbjuden gång- och cykelbana. För gående finns inga särskilda regler om var de ska placera sig när de går på sådana banor. Den gående har därför möjlighet att gå var han eller hon vill över hela banans bredd. Det är bara på gång- och cykelbanor utmärkta med märke D7 Påbjudna gång och cykelbanor och som är delade – genom vägmarkering/mittlinje, skiljeremsa eller liknande – i en del för gående och en del för cyklande som det finns krav på att gående ska använda sin del av banan.

Gående ska korsa körbana respektive cykelbana på ett övergångsställe. Gående som ska gå ut på ett övergångsställe ska ta hänsyn till avståndet till och hastigheten hos de fordon, som närmar sig övergångsstället. Om det inte finns något övergångsställe i närheten, ska gående i stället korsa kör- eller cykelbanan tvärs över denna och helst vid en vägkorsning. Kör- eller cykelbanan ska korsas utan onödigt dröjsmål. Utanför ett övergångsställe får gående korsa vägen (körbana och ev. cykelbana) endast om det kan ske utan fara eller olägenhet för trafiken.

3.6.3 Cykelöverfart och cykelpassage

Cykelöverfart och cykelpassage är del av en väg som är avsedd att användas av cyklande för att korsa en körbana eller en cykelbana. På överfarter och passager gäller också särskilda trafikregler.

Cykelöverfart

Bestämmelserna vid cykelöverfarter innefattar skyldigheter för motorfordonstrafiken men också krav på hänsynstagande från cyklisterna. Bilförare som ska korsa en cykelöverfart har väjningsplikt mot cyklisterna. Å andra sidan får cyklisterna inte, bara för att den övriga trafiken har väjningsplikt, cykla ut på cykelöverfarten utan att ha beaktat avståndet och hastigheten hos de fordon som ska korsa cykelöverfarten. I praktiken kan det innebära att den cyklande bör sakta ned och invänta bilförarens intentioner för att undvika risken att bli påkörd i fall fordonsföraren inte har upptäckt den cyklande.

Cykelpassage

En cykelpassage kan vara obevakad eller bevakad. Med bevakad menas att passagen regleras med trafiksignaler eller av en polisman. Huvudregeln vid en obevakad cykelpassage är att cyklisten har väjningsplikt eftersom denne kommer in på en väg från en cykelbana. En annan sak är att bilister i denna situation också har vissa skyldigheter.

Vid bevakade cykelpassager ska en förare lämna cyklande som på rätt sätt färdats ut på cykelpassagen möjlighet att passera. Detta gäller även om föraren får korsa övergångsstället enligt trafiksignaler eller tecken av polisman, 3 kap. 60 § första stycket trafikförordningen. En förare som efter att ha svängt i en korsning och som ska passera ett bevakat övergångsställe ska köra med låg hastighet och har väjningsplikt mot cyklande och mopedförare som på rätt sätt har färdats ut på eller just ska färdas ut på cykelpassagen. En cyklist eller förare som på rätt sätt, dvs. när det var grönt, kört ut på passagen ska få möjlighet att passera, även om det sedan han eller hon tagit sig ut på passagen hunnit slå om till rött för honom eller henne. Den cyklande ska inte behöva stanna på passagen. Detsamma gäller när det i en korsning är simultant grönt för bilister som ska svänga i en korsning och för cyklisterna som ska färdas ut på körbanan på en cykelpassage. Den cyklist som vid grönt tagit sig ut på passagen ska då få passera.

Efter år 2000 då den s.k. zebalagen infördes gäller följande regler för hur fordonsförare ska bete sig gentemot gående och cyklande vid olika korsningspunkter. Vid obevakade övergångsställen har förare väjningsplikt mot gående som gått ut på eller just ska gå ut på övergångsstället. Detta gäller oavsett om övergångsstället är placerat på en vägsträcka eller i anslutning till en korsning. Någon sådan väjningsplikt har förare inte i förhållande till cyklisterna vid obevakade cykelpassager. Det är den cyklande som, när det finns en obevakad cykelpassage, har väjningsplikt eftersom han eller hon kommer ut på en väg från en cykelbana. Övriga förare har dock också vissa skyldigheter mot cyklisten. Båda har alltså skyldigheter i förhållande till varandra och ska ta hänsyn till varandra och samverka. Regeln vid obevakade cykelpassager kan sägas skapa en sorts hänsyns-, försiktighets- och samverkansregel innebärande att en förare som närmar sig en obevakad cykelöverfart ska anpassa hastigheten så att det inte uppstår fara för cyklande som är ute på cykelpassagen.

Vid obevakade cykelpassager som ligger i anslutning till en cirkulationsplats eller en vägkorsning är reglerna något annorlunda med

hänsyn till de förutsättningar som gäller för svängande trafik i korsning. När en förare ska köra ut ur en cirkulationsplats eller annars efter att ha svängt i en vägkorsning ska passera en obehövad cykelpassage, ska föraren köra med låg hastighet och lämna cyklande som är ute på eller just ska färdas ut på cykelpassagen tillfälle att passera. Eftersom fordonsförare vid dessa tillfällen håller en relativt låg hastighet så kan de hinna upptäcka och ge cyklande på cykelpassagen tillfälle att passera. Förare har alltså i dessa situationer inte väjningsplikt men ska anpassa sitt körsätt och sin hastighet så att cyklandes passage underlättas, 3 kap. 61 § trafikförordningen. Det förhållandet att andra fordonsförare har vissa skyldigheter gentemot cyklande fråntar ändå inte cyklisten från skyldigheten att iakta väjningsplikt.

Andra korsningspunkter

Grundregeln när två fordons kurser skär varandra är att förare har väjningsplikt mot det fordon som närmar sig från höger. Det finns i trafikförordningen ett antal undantag från denna regel, bland annat när man kör eller cyklar ut från en fastighet, en parkeringsplats, en bensinstation eller från något liknande område då man istället har väjningsplikt mot varje fordon vars kurs skär den egna.

I korsningspunkter mellan cykeltrafik och annan fordonstrafik är det viktigt att den fysiska utformningen av platsen speglar de trafikregler som gäller där så att trafikanterna vet hur de ska förhålla sig. Om utformningen av platsen är otydlig kan det till exempel vara svårt att veta vem som har väjningsplikt eller om det är tillåtet att stanna och parkera på platsen.

Om det på grund av utformningen är oklart vilka trafikregler som gäller väljer vissa fordonsförare att färdas extra försiktigt medan andra kör som vanligt. Detta kan öka risken för olyckor öka eftersom samspelet, på grund av bristande förståelse för trafikreglerna, inte fungerar. Om exempelvis en utfart från en fastighet utformas på samma sätt som en körbana eller tvärtom en körbana utformas som en utfart, är det svårt för fordonsföraren att veta vilka trafikregler som gäller. En förare har väjningsplikt när denne kommer in på en väg från en parkeringsplats, en fastighet, en bensinstation eller från något annat liknande område i anslutning till vägen. Vidare har en förare väjningsplikt mot det fordon som närmar sig från höger när två fordons kurser skär varandra (högerregeln).

På en cykelbana ska andra fordonsförare enligt 3 kap. 59 § trafikförordningen lämna cyklande (och förare av moped klass II) företräde. Det är då viktigt att alla fordonsförare har klart för sig att det är en cykelbana som trafikeras och vilka trafikregler som gäller där. Paragrafen ska också ses i ljuset av bestämmelserna i 3 kap. 21 § trafikförordningen som säger att förare, dvs. cyklister och mopedister, har väjningsplikt mot varje fordon vars kurs skär den egna kursen när föraren kommer in på en väg från en cykelbana.

Om den avsedda användningen av en viss plats görs tydlig genom dess utformning ökar möjligheterna för trafikanterna att förstå vilka trafikregler som gäller. Är utformningen otydlig ökar risken för att trafikanterna inte följer de trafikregler som faktiskt gäller vilket kan leda

till olyckor. För oskyddade trafikanter kan dessutom konsekvenserna av olyckan bli särskilt allvarliga.

Trafikverket och Sveriges Kommuner och Landsting, SKL, har tagit fram handböcker som stöd till kommunerna om vägars och gators utformning i tätort.

3.6.4 Gångbana, gågata och gångfartsområde

Gångbana

Ordet gångbana är inte definierat i någon författning, men används som ett begrepp i trafiklagstiftningen. Med gångbana menas i princip det mer vardagliga begreppet trottoar. En gångbana kan vara separat eller ingå i en gemensam gång- och cykelbana. En sådan kan antingen vara uppdelad i två fält med en heldragen (vanligen vit) mittlinje eller bestå av endast ett fält där båda trafikantgrupperna ska röra sig. Det finns troligen fler varianter av gångbanor. Gångbanor kan märkas ut med ett vägmärke, D5 Påbjuden gångbana, vars utseende kan variera något beroende på hur gångbanan är utformad. Märket kan ange att banan endast är avsedd för gående. Det kan också ange att banan är gemensam för gående och cyklister. I så fall anger symbolernas placering på märket vilken del av banan som är avsedd för gående respektive cyklande. Båda märkena kan kombineras med tilläggstavla om att moped klass II inte får föras på gångbanan.

Gågata

Alltsedan 1960-talet kan man i centrum av våra städer och större samhällen hitta en gata utan motorfordonstrafik, förutom vissa varutransporter och liknande. Begreppet gågata definieras i 2 § förordningen om vägtrafikdefinitioner. Med gågata avses en väg eller vägsträcka som enligt lokala trafikföreskrifter ska vara gågata och som är utmärkt med vägmärke för gågata. På en gågata får fordon inte föras med högre hastighet än gångfart och fordonsförare har väjningsplikt mot gående. Fordon får enligt 8 kap. 1 § trafikförordningen inte parkeras på någon annan plats än särskilt anordnade parkeringsplatser.

Gångfartsområde

Gångfartsområde är den nyaste företeelsen. År 2007 ändrades benämningen från att tidigare ha hetat gårdsgata. Även gångfartsområde definieras i 2 § lagen om vägtrafikdefinitioner. Med gångfartsområde avses en väg eller ett område som enligt lokala trafikföreskrifter ska vara gångfartsområde och som är utmärkt med vägmärke för gångfartsområde. Utöver det ska gångfartsområdet, till skillnad från gågatan, vara utformat så att det framgår att gående använder hela ytan samt att det inte är lämpligt att föra fordon med högre hastighet än gångfart. Även i ett gångfartsområde gäller att fordonsförare har väjningsplikt mot gående och att fordon inte får parkeras på någon annan plats än särskilt anordnade parkeringsplatser.

3.7 Vägvisning

När vi till vardags talar om skyltning kan man mena flera olika saker. Det finns två typer av skyltning som regleras i vägmärkesförordningen. Den ena gäller utmärkning av trafikregler (hur man som trafikant ska bete sig) och den andra gäller lokaliseringsmärken för vägvisning (hur man hittar). Det finns sedan lång tid ett system för vägvisning av gång-, cykel- och mopedtrafik. Systemet är tänkt att vara enhetligt och se likadant ut oavsett vilken väg lokaliseringsmärket är uppsatt intill (kommunal gata, allmän eller enskild väg) och ska möjliggöra en konsekvent och tydlig vägvisning. Med hänsyn till att gående och cyklister är två heterogena trafikantgrupper utan särskilda förkunskaper om trafikregler, vägmärken och vägmarkeringar, är en enhetlig utformning, utmärkning och vägvisning av gångbanor, cykelbanor och korsningar för cykeltrafik av stor betydelse.

Vägvisningen kan ha olika färgsättning: allmänna vägar har blå vägvisare med vit text, enskilda vägar har gul vägvisning med röd kant och svart text och vägvisning till geografiska lokala mål i en tätort har svart text på vit botten.

För att underlätta förståelsen av vägvisning för gående och cyklande och skilja den från övrig vägvisning så har den en egen färgsättning och utformning i form av mörkblå botten och vit text. Trafikverket använder den på cykelvägar utmed allmän väg. I normalfallet ska cyklisterna mötas av denna cykelvägvisning oavsett vilken cykelbana man färdas på i landet. För särskilt utpekade cykelleder finns det dessutom möjlighet att välja annan färgsättning och viss form på vägvisningen. För särskilt utpekade turistcykelleder som uppfyller de kvalitetskriterier som man enats om i den nationella referensgruppen för turistcykelleder använder Trafikverket vägvisare med röd botten och vit text. Andra särskilt utpekade cykelleder som till exempel Sverigeleden har vägvisare med grön botten och vit text.

Om man i dag cyklar i olika kommuner upptäcker man ganska snart att utformningen av vägvisningen skiljer sig åt mellan kommuner och även på pendlingstråk som är gemensamma för flera kommuner. Det är olyckligt att det har blivit på det sättet. Bestämmelserna är tydliga och bör inte kunna tolkas så att alla cykelbanor i en kommun är särskilt utpekade cykelleder och därmed får ha en annan färg och utformning. Det är till nackdel för cykeln som transportmedel om det finns lokala avvikelser från vägmärkesförordningen i gång- och cykelvägvisningen.

Fördelen med det nuvarande systemet är att den cyklande inte behöver ha några särskilda förkunskaper om färger på vägvisningen utan bara behöver känna till att cykelvägvisningen sker med mörkblå botten och vit text, i de flesta fall kombinerad med en cykelsymbol.

3.8 Vägmarkeringar för cykel och mopedtrafik

En annan viktig pusselbit för cykeln som transportsätt är att det finns vägmarkeringar, alltså markeringar på vägens yta för cyklande där det behövs. 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.

Här, precis som när det gäller vägvisning, finns det vissa brister i hur olika vägmarkeringar används, bland annat vad gäller markering av lämplig färdväg för cykel, cykelpassager och cykelfält i olika korsningspunkter mellan vägar. Det har också pågått diskussioner bland väghållarna om vilken färg som vägmarkeringarna kan ha eller får ha. På samma sätt som när det gäller färger på vägvisning, är det lämpligt att vägmarkeringar är konsekvent utförda och följer färgsättningen i vägmärkesförordningen. Det finns annars risk för att förståelsen av markeringarna försvåras för alla trafikanter. På sikt riskerar också förståelsen och respekten för vägmarkeringar generellt att urholkas. Även själva asfaltsytnans färgsättning har varit föremål för diskussion. Framförallt har rödaktig färgsättning av asfalten eller termoplastisk friktionsmassa av avvikande färg på cykelytan i cykelfält eller cykelpassager ansetts öka trafikanternas uppmärksamhet. Vissa har även ansett att en färgad yta tydliggör prioritering av cyklande i vissa trafikmiljöer. Det finns dock inte några särskilda trafikregler knutna till viss färg på vägytans beläggning. 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. Även här är det förstås av vikt att det inte sker avvikelser från bestämmelserna i vägmärkesförordningen.

4 Överväganden kring trafikregler

4.1 Cykla på körbanan även om det finns en cykelbana

Förslag: 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. Möjligheten gäller cykel oavsett antalet hjul eller cykelns bredd och gäller endast under förutsättning att särskild försiktighet iakttas.

Cyklingsutredningens förslag: Enligt utredaren har diskussionen kring var en cyklist ska få cykla huvudsakligen sin grund i konkurrensen om ytan och i de skilda hastigheter som cyklist, fotgängare och motorfordonsförare rör sig i både inom och mellan trafikslagen. Utredaren fann, trots bedömningar av flera olika alternativ till regleringar, inte skäl att ändra regeln i 3 kap. 6 § trafikförordningen (1998:1276) om användning av körbana i stället för cykelbana för tvåhjuliga cyklar. Anledningen till det var de konsekvenser regeln skulle kunna få främst i förhållande till barn men att också många av framkomlighets- och tillgänglighetsproblemen för cyklande egentligen inte handlar om regelns utformning i sig utan om trafikmiljöns utform-

ning och att det främst är där problemen bör åtgärdas. Enligt utredaren är möjligheterna att använda körbanan större än vad huvudregeln egentligen speglar.

Utredaren ansåg att det fanns skäl att införa bestämmelser om att den som färdas på trehjuliga cyklar, cyklar med kärra eller liknande själv får välja vilken bana den vill använda med begränsningen att särskild försiktighet ska iakttas och det ska vara lämpligare med hänsyn till fordonets bredd. Denna regeländring, som genomfördes 2014, finns beskriven i tidigare avsnitt.

Remissinstanserna: I samband med remissen av cyklingsutredningen inkom synpunkter, bland annat från SKL, Svensk cykling och kommunerna Stockholm, Göteborg och Malmö, om att reglerna för att få cykla på körbanan trots att det finns en cykelbana borde utökas till att omfatta tvåhjuliga cyklar.

Skälen för förslaget: Utgångspunkten är även fortsättningsvis att cyklar (och tvåhjuliga mopeder klass II) ska framföras på cykelbana. I takt med att fler cyklar i städerna och att det numera finns olika typer av cyklar har det under vissa perioder uppstått framkomlighetsproblem på de kombinerade gång- och cykelbanorna. I samband med det har också variationen i hastighet mellan de cyklande ökat. Det beror delvis på att användningen av elcyklar har ökat, men också på skillnaden mellan cyklister som har snabbare cyklar och vill åka snabbt och andra grupper av cyklister. Detta innebär sannolikt också att risken för kollisioner mellan cyklister och även mellan gående och cyklister kan komma att öka. Att separera gång- och cykeltrafiken från den övriga fordonstrafiken är i grunden bra och bör eftersträvas. Skälen till detta är främst ökad trafiksäkerhet men också att skapa ytor för att gående och cyklister ska kunna ta sig fram enkelt och smidigt. Om cyklingen som transportsätt ska öka behövs dock tillgång till delar av de ytor som normalt är vikta för den motordrivna trafiken även när det finns en cykelbana intill körbanan.

Det går inte att bortse ifrån att cykling på körbana innebär andra risker ur trafiksäkerhetssynpunkt än cykling på cykelbana. I tätort finns också fler konfliktpunkter för cyklande än vad som normalt finns i landsbygd. Trafikarbetet och trafikintensiteten är högre i tätorter medan fordonens snitthastighet och hastighetsgränserna generellt är lägre. En förändring av regeln bedöms vara nödvändig ur ett framkomlighets- och tillgänglighetsperspektiv för att förbättra förutsättningarna för ett ökat cyklande i stadsmiljöer. För att minska de negativa konsekvenserna för cyklandes säkerhet är det inte lämpligt att barn cyklar på körbanan om det finns en cykelbana. Det framstår inte heller lämpligt att tillåta cykling på en körbana med höga fordonshastigheter när det finns cykelbana intill.

Stadsmiljö och tätbebyggt område

Begreppet stadsmiljö är inte definierat i trafiklagstiftningen. Det närmaste man definitionsmässigt kan likna vid stadsmiljöer eller liknande är begreppet tätbebyggt område. Med tätbebyggt område avses ett område med stads- eller bykaraktär eller som annars har ett därmed jämförbart vägnät och bebyggelse. Vad som utgör tätbebyggt område bestäms av kommunen och behöver inte märkas ut med vägmärke.

Åldersgräns

Med hänsyn till trafiksäkerheten är det, som riksdagen anger i sitt tillkännagivande, troligen nödvändigt att koppla en regel om att få cykla på körbanan, trots att det finns en cykelbana till någon form av åldersgräns. Redan vid tolv års ålder förutsätts de flesta cyklande barn ha tillräcklig erfarenhet och trafikfärdigheter för att vistas i trafiken. Vid 15 år får barn även möjlighet att ta förarbevis för moped klass II eller körkort (AMkort) för moped klass I. Vid 15 år bli man också straffmyndig. Nuvarande trafikregel om att cyklande (och förare av moped klass II) får använda körbanan även om det finns en cykelbana är kopplad till att särskild försiktighet iakttas och att det sker när det är lämpligare med hänsyn till färdmålets läge. Denna undantagsregel gäller utan någon åldersgräns.

Vad gäller begränsningen i ålder för att få använda körbanan i stället för cykelbana så skulle åldersgränsen kunna justeras både uppåt och nedåt från 15 års ålder. Det är tveksamt om det är lämpligt att överlåta till tolvåringar att själva göra bedömningar om när det kan vara lämpligt att cykla på körbanan i stället för cykelbanan. Att välja åldersgränsen 18 år kunde motiveras med att den cyklande då är myndig och bedöms kunna göra lämpliga avvägningar. Ytterligare en möjlighet vore att endast tillåta cyklister som innehar körkort för personbil att använda körbanan även om det finns en cykelbana. Körkortsinnehavare har genomgått olika former av körkortsutbildning och fått kunskap om trafiksäkerhet och trafikregler. Både 18-årsgräns och körkortsinnehav kan betraktas som en väl långtgående reglering. Det går dock inte att bortse ifrån att det kommer innebära vissa svårigheter för polisen att uppskatta om en cyklande har fyllt 15 år.

Cykelhjälm

Det kan övervägas om inte färd med cykel på körbanan bör kräva att cykelhjälm används för att minska konsekvenserna om en olycka inträffar. Om en sådan bestämmelse införs kommer alla cyklande som vid något tillfälle ska köra ut på eller korsa en körbana att behöva använda cykelhjälm. Det skulle i praktiken innebära att den som cyklar alltid måste ha med sig en cykelhjälm för de tillfällen man kan komma att cykla på körbanan. Förmodligen skulle då frågor om undantag från kravet att använda cykelhjälm i vissa situationer komma att aktualiseras, till exempel för de som utför arbetsuppgifter med cykel som transportmedel. Det kan också finnas en risk för att cyklande i stället väljer att cykla på en gångbana för att på så sätt undgå kravet att använda cykelhjälm. Detaljerade regler om användning av cykelhjälm kopplat till om färd sker på körbanan trots att det finns en cykelbana intill bedöms bli mycket svåra att kommunicera. Det är bland annat med hänsyn till dessa omständigheter inte lämpligt att koppla ett krav på cykelhjälm till ett utökad undantag att cykla på körbanan. Inte heller i övrigt är avsikten att införa krav på ökad hjälmanvändning.

Hastighet

Inom ett tätbebyggt område är den högsta tillåtna hastigheten 50 kilometer i timmen, enligt 3 kap. 17 § trafikförordningen. Kommunen

har möjlighet att, om det är motiverat av hänsyn till trafiksäkerheten, framkomligheten eller miljön, bestämma att den högsta tillåtna hastigheten inom tätbebyggda områden eller delar av sådana områden ska vara 30 eller 40 kilometer i timmen. Flera kommuner har valt att använda sig av denna möjlighet men långt ifrån alla kommuner har gjort det. Kommuner har även möjlighet att under vissa förutsättningar bestämma en högre hastighetsgräns än 50 kilometer i timmen på vägar inom det tätbebyggda området.

Utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv kan övervägas att koppla en ny regel om att få cykla på körbanan till den hastighet som gäller där, (vilket i de flesta fall är samma hastighetsgräns som gäller på cykelbanan). Framkomligheten för motorfordonstrafik, exempelvis bussar, kan komma att försämrans med fler cyklisterna på körbanan. Samtidigt finns det en risk för att trafiksäkerheten för dem som cyklar försämrans genom att konsekvenserna av en olycka blir allvarligare i högre hastigheter. Det är inte lämpligt att koppla en regel om att få cykla på körbanan i stället för på cykelbana till om det är ett tätbebyggt område eller inte eftersom det inte finns krav på att märka ut ett sådant område. Närmast lämpliga hastighetgräns med koppling till tätbebyggda områden är 50 kilometer i timmen. Att sätta en gräns på 40 kilometer i timmen skulle innebära att ett stort antal kommuner i dagsläget inte berörs av trafikregeln. På vägar med högre hastighetsbegränsning är det även fortsättningsvis lämpligt att färd på körbanan i stället för cykelbanan endast sker när det är lämpligare med hänsyn till färdmålet.

Vid en sammantagen bedömning bör alltså undantaget för när cyklande får använda körbanan i stället för cykelbana utökas till att gälla på de körbanor med intilliggande cykelbanor där den högsta tillåtna hastigheten är begränsad till 50 kilometer i timmen. Med hänsyn till säkerheten för barn bör undantaget endast gälla den som fyllt 15 år. Genom den föreslagna ändringen blir reglerna också enklare eftersom reglerna blir desamma oavsett om cykeln har två eller flera hjul.

I sammanhanget kan nämnas att regeringen den 1 september 2016 gav Trafikanalys i uppdrag att utreda förutsättningar, inklusive finansiella och legala sådana, för och konsekvenserna av en sänkt bashastighet i tätort. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 20 oktober 2017, se ärende N2016/05491/TS.

4.2 Cykelgata

Förslag: Det införs en möjlighet för kommuner att inrätta cykelgator genom att meddela lokala trafikföreskrifter om att en väg eller vägsträcka ska vara cykelgata. En ny beteckning, cykelgata, införs i förordningen om vägtrafikdefinitioner. Ett vägmärke för cykelgata införs.

Följande trafikregler ska gälla på en cykelgata:

- den högsta tillåtna hastigheten är 30 kilometer i timmen
- fordon får inte parkeras på någon annan plats än särskilt anordnade parkeringsplatser

- en förare som kör in på en cykelgata har väjningsplikt mot fordon på cykelgatan
 - förare av motordrivna fordon ska anpassa sin hastighet till cykeltrafiken.
- Den som bryter mot hastighetsbestämmelsen eller bestämmelsen om väjningsplikt ska dömas till böter.

Cyklingsutredningen: Enligt utredaren finns det cykelgator i vissa andra länder, t ex. Tyskland och Österrike. Erfarenheterna därifrån är goda. Ibland används begreppet cykelfartsgata. Enligt utredaren avses inte exakt samma sak med cykelfartsgata som cykelgata, beroende på om övrig fordonstrafik är förbjuden eller om fordonstrafik får förekomma men på cyklisternas villkor. I utredningen använder sig utredaren av begreppet cykelgata.

I Sverige finns ingen reglering eller något vägmärke för cykelgator. Det har dock genomförts enstaka försök med cykelgator som har utvärderats av VTI. I det försök som genomfördes i Linköping angavs hastigheten på cykelgatan med vägmärke till 20 kilometer i timmen med stöd av undantag från dåvarande Vägverket. Till märket sattes en tilläggstavla med texten cykelgata. Bilisterna uppmanades att ta hänsyn till cyklisterna, men i korsningspunkterna med sidogator gällde även fortsättningsvis högerregeln. Grundorsaken till begäran om försök var att det ansågs saknas ett sätt att reglera trafiken för att ordna ett mellanting mellan en vanlig gata och en cykelbana. En sådan reglering vore värdefull då det inte alltid fanns utrymmen att anlägga en cykelbana och att det behövdes ett sätt att prioritera cykeltrafik på gator där det förekommer mer cykeltrafik än motorfordonstrafik. Enligt utvärderingen med före- och efterstudier på två sträckor i Linköping framgick att antalet cyklade var oförändrat medan antalet bilar minskade. Bilarnas medelhastighet minskade. Andelen cyklister som cyklade i bredd ökade inte – däremot lämnade bilister i större utsträckning cyklisterna företräde. Högerregeln iaktogs betydligt mer konsekvent. VTI gjorde bedömningen att cyklisternas (och fotgängarnas) risk att skadas vid kollision med bil minskat med 5–10 procent och att risken att skadas svårt (eller avlida) minskade med 10–20 procent och risken att avlida i en olycka med 20–35 procent. Bilisternas hastighet och att andelen biltrafik minskat var två viktiga faktorer bakom cyklisternas och de gåendes säkerhet.

Vidare gjordes en enkätstudie för att undersöka inställningen hos cyklister, gående och bilister som färdades i området där cykelgatan införts. Cyklisterna var tveksamma till om cykelgatan verkligen lett till ökad säkerhet och trygghet för dem, även om det var den grupp som var mest positivt inställd till åtgärden. De ansåg att framkomligheten ökat, men att bilisternas beteende inte hade ändrats. Bilisterna å sin sida upplevde det som att cyklisterna fått mer utrymme, men också att cyklisterna visade mindre hänsyn och ofta cyklade i bredd. Fotgängarna var minst nöjda och tyckte att inte vare sig cyklister eller bilister tog hänsyn till dem.

Enligt cykelutredaren kan cykelgator öka säkerheten för cyklister och fotgängare. Detta genom att cykelgator många gånger medför att fordonshastigheten sänks och att antalet omkörningar av cyklister

minskar. Eventuellt kan en konsekvens också bli ökad cykeltrafik och minskad biltrafik. Andra fördelar som lyfts fram är att anläggningen är yt- och kostnadseffektiv samt att tillgängligheten och tryggheten höjs. Yteffektiviteten består i att det inte krävs något extra utrymme jämfört med att anlägga cykelbanor eller cykelfält. Inrättandet av cykelgator sänder enligt utredaren också viktiga politiska och psykologiska signaler om att cykling är ett eget transportsätt och att cyklisterna prioriteras. På sikt kan sådana gator leda till en ökad cykling. Resurs- och ytmässigt är åtgärden också effektiv. Den osäkerhet som gående kan uppleva på gatan kan reduceras genom att det finns separata gångbanor. Genom att minska parkeringsmöjligheterna eller helt avstå från att tillåta parkering kan troligen biltrafiken minskas ytterligare. Även om biltrafikens framkomlighet minskar något på grund av lägre hastigheter så sker inte inrättandet helt på ett annat transportsätts bekostnad utan det blir en delad yta, där samverkan sker mer på cyklisternas villkor.

Utredaren ansåg sammantaget att fördelarna med att införa en permanent möjlighet till cykelgator är så stora att en sådan bör införas och att cyklande på sådana gator bör prioriteras i högre utsträckning än vad som varit fallet i det försök som genomförts. Vidare ansåg utredaren att reglerna för cykelgator bör påminna om de regler som gäller för gånggata och gångfartsområde. Det innebär att hastigheten ska anpassas till cyklisterna och att parkeringsmöjligheterna ska vara begränsade och att den som cyklar på något sätt prioriteras i framkomlighet.

Vad gäller hastighet på cykelgata redogjorde utredaren för tre olika möjligheter, den första är att ange en uttrycklig hastighetsgräns, en annan att beskriva hastigheten som cykelfart och det tredje alternativet att endast slå fast att övrig trafik ska anpassa sin hastighet till cykeltrafiken. Utredaren ansåg att det bästa alternativet är att slå fast att motorfordonstrafiken på cykelgatan ska anpassa sin hastighet till cykeltrafiken enligt den tyska modellen. Utredarens förslag innebar att det kommer att finnas två typer av regleringar som i princip innebär samma sak men märks ut med olika vägmärken: märke för huvudled respektive märke för cykelgata. Enligt utredaren saknas motsvarighet till vägmärke för cykelgata och regler för cykelgata i aktuella konventioner, men att detta inte kan anses utgöra något hinder mot att regeln och det nya vägmärket införs.

Remissinstanserna: I remissvaren till cyklingsutredningen ställde sig flera remissinstanser positiva till att införa en möjlighet att kunna reglera vissa gator som cykelgator. *Trafikverket, Gävle kommun, Göteborgs kommun, Lunds kommun, Malmö kommun, Uppsala kommun, SKL, Gävleborgs läns landsting, Svensk Cykling, Staffanstorps kommun, Linköpings kommun* och *Trampkraft* tillstyrkte förslaget. *Trafikverket* tillstyrkte förslaget utifrån att försök har visat positiva effekter, men betonar vikten av att en cykelgata endast bör införas där det finns förutsättningar för detta, där cykeltrafiken är eller bedöms kunna bli dominerande. *Malmö kommun* ansåg också att cyklister bör få cykla i bredd samt att parkering tillåts på dessa gator. *Lunds kommun* och *SKL* tillstyrkte förslaget för att på så vis ge möjligheten till kommunerna att tydligt visa att man prioriterar cyklisterna. *Staffanstorps kommun* ansåg att förslaget i grunden är bra, men innebär att hastighetsbegränsningen blir otydlig på denna typ av gata då cyklister kan färdas i relativt höga

hastigheter. *Linköpings kommun* ansåg det mycket angeläget att begreppet införs i lagstiftningen och att förutsättningar som trafikmärken och trafikregler klarläggs. *Umeå kommun* och *Enköpings kommun* var också positiva till förslaget och såg det som ett sätt att höja cyklingens status. *Enköpings kommun* saknar dock möjligheten att reglera hastigheten till skyltad maxhastighet på 20 kilometer i timmen som ett alternativ till cykelgata. *Handisam* var positiva till förslaget men vill uppmärksamma att behoven från gångtrafikanter med funktionsnedsättning bör analyseras. *Älmhults kommun* ansåg att förhållandet mellan cyklist och gående tydligt måste framgå vid inrättande av cykelgator. *Östersunds kommun* var positiv till möjligheten att inrätta cykelgator där motorfordon ska anpassa sin fart efter cykeltrafiken samt ha väjningsplikt mot fordon som befinner sig på cykelgatan när infart på denna sker. *MHF* hade inga direkta synpunkter, men ansåg att införandet av cykelgator måste förbli en kommunal angelägenhet. *Svensk Kollektivtrafik* såg positivt på förslaget men ansåg att hänsyn ska tas till kollektivtrafikens behov. *Trafikutredningsbyrån TUB* var positiv till cykelgator och ansåg att cykling i bredd ska vara tillåtet. *Cykelfrämjandet* ville också se definitioner och krav på utföranden såsom huvudcykelväg, snabbcykelväg och cykelgata. *Boverket* ansåg att utredningen introducerar begreppet cykelgata utan närmare definition. De krav som utredaren ställer på en sådan cykelgata bör självfallet äga stöd i normativ författningstext. *Transportstyrelsen* avstyrkte förslaget och ansåg att det redan finns möjlighet att genom lämplig utformning i kombination med särskilda trafikregler genom lokala trafikföreskrifter skapa en trafikmiljö som förslaget syftar till. Det torde även bli svårt för polisen att övervaka om ett fordon framförs så det anpassat sin hastighet till cykeltrafiken då spännvidden mellan vilken hastighet cykeln framförs är stor. *Strängnäs kommun* ansåg att användandet av ytterligare en gatutyp är onödigt. *Naturvårdsverket* ansåg att det vore önskvärt med krav i plan- och bygglagen på att kommunerna under vissa förutsättningar inrättar cykelvägar/cykelgator.

Skälen för förslaget: Sverige har potential att öka cyklingen. I de mer centrala delarna av städerna finns det oftast inte utrymme för att bygga cykelbanor och cykelfält utan cyklande hänvisas oftast till att cykla i blandtrafik. Om sådan trafik sker på huvudgator som är huvudleder har de cyklande relativt goda förutsättningar för bra framkomlighet, även om det saknas cykelbana. I andra fall använder de som cyklar mindre lokalgator som förbinder stadens centrum med dess yttre delar. Det är bland annat på sådana gator, som redan i dag trafikeras av många cyklister, som cyklingen kan ökas genom att man på ett tydligare sätt visar att ett visst transportsätt prioriteras framför ett annat. Det ska därför vara möjligt att genom lokala trafikföreskrifter besluta att en viss väg eller vägsträcka är en cykelgata och att ett vägmärke för cykelgata införs.

Till skillnad från utredarens förslag om en reglering där övrig fordonstrafik ska anpassa sin hastighet till cyklisternas finns det finns skäl att tydligt reglera vilken hastighet som bör gälla på en cykelgata. Sedan utredaren lade fram sitt förslag har Tyskland ändrat på sin hänsynsregel och numera är den högsta tillåtna hastigheten på en cykelgata i Tyskland 30 kilometer i timmen. I valet av högsta tillåtna hastighet skulle 20 kilometer i timmen på en cykelgata innebära större

hänsyn än vad som är fallet vid skolor och daghem där den oftast har reglerats till högst 30 kilometer i timmen. Den lämpligaste lösningen bedöms vara att bestämma den högsta tillåtna hastigheten på en cykelgata till 30 kilometer i timmen. Detta ska märkas ut med märke för den högsta tillåtna hastigheten ("30-skytt") förutom det nya vägmärket för cykelgata. Detta innebär att det inte behöver meddelas särskilda trafikregler genom lokala trafikföreskrifter om högsta tillåtna hastighet på en cykelgata. Förare av motordrivna fordon ska dock anpassa sin hastighet till cykeltrafiken, vilket oftast innebär en lägre hastighet än 30 kilometer i timmen.

Det bör inte råda ett generellt parkeringsförbud på en cykelgata. I stället ska kommunen genom lokala trafikföreskrifter kunna förbjuda eller tillåta parkering på cykelgatan. Lokala trafikföreskrifter om stannande och parkering kan meddelas med stöd av 10 kap.1 § 16 trafikförordningen. Bestämmelsen kompletteras med en hänvisning till 8 kap. 1 a § vilket gör det möjligt för kommunen att meddela sådana föreskrifter även för en cykelgata.

Den högsta tillåtna hastigheten på en cykelgata ska märkas ut och 10 kap. 13 § andra stycket 1 ändras så att detta framgår.

Det är rimligt att samma ansvarsbestämmelser som gäller för gånggata och gångfartsområde också gäller för cykelgata. Den som uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot hastighetsbestämmelsen eller bestämmelsen om väjningsplikt ska därför dömas till böter. Detta oavsett om fordonet är motordrivet eller inte. Bestämmelserna framgår av ändringar i 14 kap. 3 respektive 6 §. För den som överträder förbudet att parkera ska förordningen (1976:1128) om felparkering tillämpas och 1 § 1 kompletteras med en hänvisning till 8 kap. 1 a § trafikförordningen. I 1 § 2 förordningen om felparkeringsavgift finns en hänvisning till 10 kap. 1 § trafikförordningen, vilket innebär att bestämmelserna kan tillämpas även för överträdelser av en kommuns lokala föreskrifter om stannande och parkering.

Likaså ska samma väjningsplikt gälla för den som kommer in på en annan väg från en cykelgata. Genom att införa väjningsplikt när förare även lämnar en cykelgata överensstämmer reglerna för liknande miljöer och regleringar. Bestämmelserna i 3 kap. 21 § andra stycket 3 trafikförordningen ändras till att omfatta även utfart från cykelgata.

För gående gäller samma regler på en cykelgata som på en vanlig väg eller gata.

4.3 Vägmärkning för cykelbox

Förslag: En vägmärkning för cykelbox införs i vägmärkesförordningen.

Cyklingsutredningen lämnade inget förslag om cykelboxar.

Remissinstanserna: *Svensk cykling* ansåg att krav på "cykelboxar" ska införas vid varje korsning i tätorter.

Skälen för förslaget: I dag markeras så kallade cykelboxar i vissa signalreglerade korsningar i stadsmiljö i syfte att synliggöra cyklande då

dessa stannat för att invänta grön signal. Markeringen för cykelboxar kan beskrivas som en markerad plats för cyklande belägen framför motorfordonen i signalreglerade korsningar. Cykelboxen ökar tryggheten och framkomligheten för cyklande i dessa korsningar. De ökar även trafiksäkerheten för cyklande i situationer då tunga fordon ska svänga höger i korsningen. Enligt cyklingsutredningen finns inte några särskilda studier om hur cykelboxar påverkar antalet cykelolyckor.

I syfte att tydliggöra hur en cykelbox ska markeras föreslås att markeringen införs i vägmärkesförordningen. Det bör även vara möjligt att markera cykelboxen utifrån förhållandena på platsen beroende på var cykelfältet ansluter till cykelboxen.

4.4 Förenklad markering av cykelpassage och cykelöverfart

Förslag: De närmare föreskrifterna för vägmarkeringen M16 Cykelpassage eller cykelöverfart ändras så att markeringen för övergångsställe får utgöra en av begränsningslinjerna till en cykelpassage eller en cykelöverfart.

Skälen för förslaget: På grund av brist på utrymme i den befintliga trafikmiljön är det i många fall svårt att anlägga vägmarkeringen för en cykelpassage och cykelöverfart med två rader av vägmarkering (vita kvadrater, ofta kallade ”sockerbitar”) intill ett övergångsställe. Markeringarna sträcker sig då utanför cykelbanans bredd eller hamnar fel i anslutning till refuger och liknande. Det föreslås därför att markeringen för övergångsställe får utgöra en av begränsningslinjerna till en cykelpassage eller en cykelöverfart. Det innebär att vägmarkeringen för en cykelpassage eller en cykelöverfart, när den är placerad intill vägmarkeringen för ett övergångsställe, får bestå av endast en rad av själva vägmarkeringen i stället för två. En rad i stället för två bedöms inte innebära några särskilda trafiksäkerhetsrisker eller svårigheter att förstå vad vägmarkeringen betyder. Sedan mitten av 80-talet har en mycket stor del av de dåvarande cykelöverfarterna markerats så att en av begränsningslinjerna till överfarten har bestått av markeringen för ett övergångsställe. Denna möjlighet framgick av dåvarande Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter (TSVFS 1990:13) om övergångsställe och cykelöverfart. Dessa föreskrifter har upphävts och det är lämpligare att möjligheten regleras på förordningsnivå i stället för genom myndighetsföreskrifter.

4.5 Cykelpassage anges med vägmarkering

Förslag: Definitionen av cykelpassage ändras så att en cykelpassage alltid ska anges med vägmarkeringen M16 Cykelpassage eller cykelöverfart.

Skälen för förslaget: Nuvarande definition av en cykelpassage är en del av en väg som är avsedd att användas av cyklande för att korsa en körbana eller en cykelbana. Definitionen säger också att en cykelpassage kan anges med vägmarkering. Det innebär att en cykelpassage i dag inte måste ha en vägmarkering. Det medför att många platser, där cyklande med stöd av viss fysisk utformning leds till att korsa en väg, faktiskt skulle kunna vara en cykelpassage. Vid en cykelpassage gäller ett stort antal trafikregler, bland annat parkerings- och stannandebestämmelser, vissa hänsynsregler vid färd ut på cykelpassage eller då den korsas, regler om omkörning av annat fordon m.fl. För att göra det tydligare för trafikanterna hur en cykelpassage ser ut föreslås att en cykelpassage alltid anges med vägmarkering.

4.6 Lokaliseringsmärken även för gång- och cykelvägvisning

Förslag: Vägmärkesförordningens bestämmelse om lokaliseringsmärken för vägvisning förtydligas.

Skälen för förslaget: Det kan finnas behov av att använda lokaliseringsmärken för serviceinrättningar eller allmänna inrättningar i cykelvägvisningen. En kommun kan till exempel vilja märka ut upplysningar om hur man hittar till en järnvägsstation eller ett handelsområde även för cyklister och gående. Transportstyrelsen har föreslagit att vägmärkesförordningen kompletteras med en bestämmelse som ger en tydligare koppling mellan lokaliseringsmärken för vägvisning gällande biltrafik och lokaliseringsmärken för vägvisning av gång- och cykeltrafik i syfte att minska eventuella tveksamheter om att, till exempel, lokaliseringsmärken för serviceinrättningar även får användas i vägvisningen för gång- och cykeltrafik. Anledningen till att förtydligande kan behövas är att det i andra paragrafer (exempelvis 2 kap. 21 § vägmärkesförordningen) som innehåller bestämmelser om lokaliseringsmärken för upplysning av allmänna inrättningar m.m. finns refererat enbart till lokaliseringsmärken för vägvisning och inte till lokaliseringsmärken för vägvisning av gång- och cykeltrafiken.

4.7 Gående på gång- och cykelbana

Förslag: Gående ska om möjligt använda vänster sida i färdriktningen på en kombinerad gång- och cykelbana.

Skälen för förslaget: En generell utgångspunkt är att gång- och cykeltrafik så långt det är möjligt bör separeras i en yta för gående och en yta för cyklande för att undvika kollisioner. På de många gemensamma gång- och cykelbanor som finns bör reglerna för trafikanternas placering ändras. Nuvarande bestämmelser ställer inga krav på var en gående bör placera sig på en gemensam gång- och cykelbana. Frågan utreddes inte i

cyklingsutredningen. På gemensamma gång- och cykelbanor sker inte bara en hel del olyckor mellan gående och cyklande utan även incidenter och viss irritation från både cyklande och gående kan märkas.

För att så långt det är möjligt underlätta framkomligheten för cyklande på gemensamma banor och samtidigt öka trafiksäkerheten för gående och cyklande bör gående och cyklande placera sig i förhållande till varandra så att olycksrisken minskar. Ett lämpligt sätt att placera sig som gående kan vara att följa de regler som gäller på körbanor och vägrenar dvs. att den gående placerar sig på den vänstra sidan i färdriktningen. Den som cyklar bör även fortsättningsvis placera sig så nära den högra kanten på banan som möjligt. Då placeras den långsammare gångtrafiken längst ut mot kanterna på den gemensamma banan och den snabbare cykeltrafiken placeras till höger i färdriktningen. Cyklande som färdas på den gemensamma banan och som placerar sig så långt som möjligt till höger får förstås vid möte med gående som går till vänster i färdriktningen placera sig närmare mitten av banan så att mötet med den gående går smidigt. Någon förändring vad gäller regler för hur gående ska placera sig i förhållande till varandra bedöms inte behövas. Det bör de gående kunna lösa på plats utan någon speciell regel som säger på vilken sida man ska passera varandra.

En nackdel med förslaget är att gående på en gemensam bana måste gå närmare körbanan eller inte får gå precis intill butiker eller andra målpunkter som den gående är intresserad av. Förslaget innebär viss inskränkning för gående men är samtidigt ett klargörande för hur trafikantgrupperna ska placera sig på en gemensam bana för att öka framkomligheten och trafiksäkerheten för båda trafikantgrupperna.

4.8 Markering av övergångsställe på cykelbana

Bedömning: Dagens möjlighet att markera ett övergångsställe på cykelbana bedöms kunna användas i ökad utsträckning för att underlätta samspelet mellan gående och cyklister.

Skälen för bedömningen: Det förekommer viss osäkerhet om vad som gäller när en gående måste korsa en cykelbana för att därefter kunna gå över en gata på ett övergångsställe. Enligt Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:171) om vägmarkeringar ska ett övergångsställe både ha vägmärke B3 Övergångsställe, ofta kallat herr/fru Gårman och vägmarkering M15 Övergångsställe, alltså de vita ”zebra-ränderna”. Utförandet av vägmarkeringen styrs av var märket sätts upp. Sätts märket upp till höger om en cykelbana eller en gemensam gång- och cykelbana så omfattas banan av övergångsstället och vägmarkeringen ska utföras även på den banan. Beroende på placeringen av märket så väljer ansvarig myndighet alltså om övergångsstället ska omfatta även cykelbanan och därmed ge cyklande väjningsplikt mot gående. När vägmarkering utförs på cykelbana eller gång- och cykelbana får storleken vara hälften av den normala för körbanan. Det finns ingen anledning att ändra nuvarande regler. Utgångspunkten är att berörda myndigheter säkerställer att vägmarkeringen och placeringen av vägmärket sker på ett sätt som

tydliggör hur gående och cyklister bör förhålla sig till varandra på platsen ifråga.

5 Konsekvenser av föreslagna ändringar

5.1 Främjas möjligheten att cykla i städer?

I takt med att allt fler cyklar i de större städerna har behovet av cykelbanor ökat. Ibland räcker inte utrymmet på cykelbanorna till. Beroende på hur cykelbanor utformats, mängden cykeltrafik och banornas drift- och underhåll ställs den cyklande idag inte sällan inför valet att cykla på cykelbanan eller på körbanan, även om det inte har koppling till färdmålets läge. Man kan anta att vore cykelbanan framkomlig och säker samt tillräckligt bred skulle de flesta som cyklar ändå välja att använda cykelbanan framför körbanan.

Genom en av de ändringar som föreslås i trafikförordningen blir det möjligt, om särskild försiktighet visas, att cykla på körbanan även om det finns en cykelbana om den högsta tillåtna hastigheten på körbanan är 50 kilometer i timmen eller lägre.

I takt med att allt fler förhoppningsvis kommer att cykla, kommer också gång- och cykeltrafiken på gemensamma gång- och cykelbanor påverkas, framförallt då trafikantgrupperna delar samma yta utan åtskillnad. Genom att gående om möjligt utgår ifrån samma placering som på en körbana och cyklande håller till höger på den gemensamma banan kan förutsättningarna för att upptäcka och placera sig i förhållande till varandra förbättras.

Genom det föreslagna kravet, att en cykelpassage ska anges med en vägmarkering, ökar förståelsen för vad en cykelpassage är, även om den cyklande, precis som tidigare, har väjningsplikt mot varje fordon som skär den egna kursen när cyklisten kommer ut på en väg från en cykelbana. Ändringen bedöms öka trafikanternas förståelse för de trafikregler som är knutna till cykelpassagerna, däribland vissa hänsynsregler. Införandet av cykelgator öppnar nya möjligheter för kommunerna att prioritera cykeltrafiken. Sammantaget bedöms de föreslagna regeländringarna leda till att cykling främjas i städer och till en ökad cykling totalt sett.

5.2 Konsekvenser för trafiksäkerheten

Det är angeläget att öka cyklingen, men det får inte ske till priset av att fler skadas allvarligt eller dödas i trafiken. Ändringar i regelverket måste därför noga övervägas ur trafiksäkerhetssynpunkt. En del av övervägandena redovisas i respektive avsnitt. Här följer några mer generella bedömningar. Den föreslagna utökningen av undantaget att färdas på körbanan innebär att fler cyklande och mopedförare kommer använda sig av körbanan än tidigare och innebär ökade risker för konflikter och olyckor mellan motorfordon och cyklar. Samtidigt bedöms

riskerna för kollisioner mellan fotgängare och cyklister på cykelbanor minska något, vilket bland annat är till fördel för äldre och barn under 15 år. När cyklister färdas på körbanan så ska det precis som idag ske med särskild försiktighet. Exakt vad som menas med särskild försiktighet går inte att beskriva närmare men utgångspunkten bör vara att man inte försätter sig i riskfyllda situationer. Beroende på flera faktorer såsom cykelbanans utformning, trafiken på körbanan m.m. så skiljer sig cyklisternas behov av att använda körbanan istället för cykelbanan avsevärt mellan olika kommuner och på olika vägar inom samma kommun. Det bör understrykas att den utökade möjligheten att cykla på körbanan inte får ses som ett alternativ till att anlägga cykelbanor och cykelfält. Som ansvarsmedvetna väghållare redan vet är säkerheten högst med separerade ytor för cyklisterna. Ytterst är det den enskilda cyklisten som måste leva upp till det förtroende som det utökade undantaget innebär.

5.3 Ekonomiska konsekvenser

5.3.1 Polismyndigheten

Förslagen innebär att Polismyndighetens kontrollfunktion påverkas något då nya begrepp och förändrade placeringsregler för cyklande och gående införs. Kontrollen för när cyklister i tätbebyggt område får använda körbana istället för cykelbana förenklas något jämfört med tidigare, liksom av vad som är en cykelpassage medan nya bestämmelser för cykelgata kan innebära behov av vissa uppdateringar i polismyndighetens kontrollfunktion. Ändringarna bedöms inte leda till några nämnvärda ökade kostnader för Polismyndigheten.

5.3.2 Trafikverket

Förslagen bedöms inte innebära några direkta konsekvenser för Trafikverket. På sikt kan föreslagna ändringar vara föremål för viss uppföljning, vad gäller tillgänglighet, trafiksäkerhet m.m. vilket kan vara en fråga för Trafikverket (och andra väghållare) att hantera. Dessa konsekvenser bedöms kunna hanteras inom ordinarie budget.

5.3.3 Transportstyrelsen

Vanligtvis behövs vissa informationsinsatser till kommuner och myndigheter vid ändrade regler. De insatser som kan behövas till följd av förslagen bedöms rymmas inom myndighetens befintliga anslagsramar. Vidare kan det till följd av de senaste årens förändringar finnas skäl för att genomföra en särskild informationsinsats avseende cykel riktad till trafikanterna. En sådan insats bedöms rymmas inom den särskilda cykelsatsning för åren 2016 och 2017 som regeringen föreslog i budgetpropositionen för 2016.

5.3.4 Åklagarmyndigheten

Förslagen innebär vissa konsekvenser för Åklagarmyndigheten. Den s.k. ordningsbotkatalogen måste ändras och om vissa av de nya bestämmelserna ger fler lagföringar så kan det innebära en ökad tillströmning av mål för vissa regelöverträdelse men även innebära en minskning av andra. Samtliga konsekvenser bedöms kunna hanteras inom ordinarie budget.

5.3.5 Sveriges Domstolar

Förslagen bedöms inte få några direkta konsekvenser för domstolarna. Förslagen, exempelvis om utökad möjlighet att cykla på körbanan, skulle även om det är osäkert, kunna ge ett mindre tillskott av vissa mål till domstolarna. Bedömningen är att eventuella konsekvenser kan hanteras inom befintlig budget.

5.3.6 Länsstyrelser

Bedömningen är att förslagen som helhet inte belastar länsstyrelsernas arbete. Det som skulle kunna vara aktuellt är om det skulle visa sig finnas behov av att på vägar utom tätbebyggt område, med en hastighetsbegränsning av 50 kilometer i timmen eller lägre, införa förbud mot att cykla på körbanan. Konsekvenserna för framtagande av sådana särskilda trafikregler genom lokala trafikföreskrifter bedöms rymmas inom ordinarie budgetramar.

5.3.7 Kommuner, landsting och regioner

En förändring av reglerna för när cyklande får använda körbanan istället för cykelbanan bör inte ge några större konsekvenser för kommunerna. Förslagen innebär ingen annan syn på planeringen och utförandet av infrastruktur för cykel än vad som tidigare gäller. Reglering av gator som cykelgator och vägmarkeringar för cykelboxar är inte förknippade med några direkt ökade kostnader eftersom kommunerna själva väljer om en väg ska regleras som en cykelgata eller en cykelbox markeras. Om en kommun haft en omarkerad cykelpassage tillkommer en kostnad för vägmarkering med det föreslagna kravet på markering – om kommunen bedömer att passagen ska finnas kvar. Bedömningen är dock att detta inte är så vanligt förekommande eftersom flertalet passager sedan tidigare markerades som överfarter. Dessutom behöver befintliga vägmarkeringar vid cykelpassager genom den föreslagna ändringen inte kompletteras med ytterligare en markering eller trafikmiljön byggas om för att få plats med två parallella markeringar på en cykelpassage eller på en cykelöverfart. Parkeringsövervakningen vid cykelpassager bör även förenklas då det tydliggörs vad en cykelpassage är.

5.3.8 Företag

Förslagen bedöms inte få några nämnvärda konsekvenser för företag. Företag och skolor som arbetar med förarutbildning eller motsvarande kan få vissa administrativa kostnader i samband med uppdatering av läromedel och liknande. Detta är dock något som berörda alltid måste vara förberedda på.

5.4 Konsekvenser för miljön

Förslagen bedöms kunna förbättra vissa grundförutsättningar för att öka cyklingen genom att bland annat framkomligheten för cyklande bedöms kunna öka på vissa vägar eller vägsträckor. Om fler cyklar och avstår från att använda bilen som transportmedel leder det till positiva konsekvenser för miljön. Samtidigt behövs bland annat bättre infrastruktur för cykel vilket också leder till att fler väljer att cykla och avstå från att använda bil.

5.5 Konsekvenser för kvinnor och män

Förslagets inverkan på kvinnors och mäns förutsättningar att välja cykling som transportsätt är svårt att bedöma. Internationella erfarenheter visar att kvinnorna väljer cykel i samma omfattning som män i takt med att trafiken blir säkrare. Av den senaste svenska nationella resvaneundersökningen kan man se att kvinnor och män gör ungefär lika många cykelresor men att män i allmänhet cyklar längre sträckor. Bland barn i åldern 7–14 år gör pojkar och flickor lika många cykelresor men pojkarnas resor är en tredjedel längre. Kvinnor använder färdssätten till fots och cykel i något större utsträckning, drygt 30 procent av sina resor, jämfört med knappt 30 procent för männen. Det är fler kvinnor än män som både saknar körkort och tillgång till bil. Man kan också av Trafikverkets årligen återkommande enkätundersökning se att kvinnor i större utsträckning upplever att trafiken blivit alltmer riskfylld. Det är även fler kvinnor än män, i alla åldersgrupper utom 25–54 år, som svarar att de alltid, eller nästan alltid använder cykelhjälm. Av de omkomna cyklisterna – i genomsnitt 26 personer per år under en tioårsperiod – var en majoritet, nästan 80 procent, män vilket är en något högre andel än i trafiken totalt. Av de svårt skadade, ungefär 300 cyklisterna varje år, är de grupper som mest råkar ut för svåra skador pojkar 7–17 år och män över 75 år. Några slutsatser om hur de olika förslagen påverkar på trafiksäkerheten för cyklande kvinnor respektive män är svårt att dra och ännu svårare att se hur trafikregeländringar skulle kunna modifieras för att öka jämställdheten.

5.6 Sveriges åtaganden

När det gäller bedömningen om den föreslagna regleringen är förenlig med de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler Sverige ska följa kan följande anföras.

I konventionen om vägtrafik artikel 27 punkt 4 framgår att kontrakterande länder får förbjuda cyklande från att använda körbanan om det finns en intilliggande cykelbana. Konventionen har inte någon rekommendation om nationella regler för vilken bana cyklande bör färdas på. En ändring av reglerna bedöms därför inte strida mot konventionens intentioner.

I konventionen om vägtrafik artikel 20 punkt 5 framgår att länderna rekommenderas att nationellt reglera att den gående färdas på motsatta sidan gentemot den övriga trafiken. Någon särskild rekommendation för hur gåendes färd nationellt bör regleras på en gemensam gång- och cykelbana finns inte. En ändring av reglerna bedöms därför inte strida mot konventionens intentioner.

Något vägmärke för cykelgata finns inte i konventionen om vägmärken och signaler. Varken denna konvention eller konventionen om vägtrafik bedöms innehålla någon artikel som hindrar en sådan nationell lagstiftning.

I konventionen om vägmärken och signaler annex II kapitel 3 framgår att "cyclists crossings" bör (should) anges med två brutna linjer i form av kvadrater med viss storlek. Bedömningen är att den föreslagna ändringen, att endast en linje kan användas intill övergångsställe, inte strider mot konventionens intentioner.

6 Författningskommentar

6.1 Förordning om ändring i förordningen (1976:1128) om felparkeringsavgift

1 §

Samma parkeringsregler som på gågator och i gångfartsområden bör gälla på cykelgator. Det ska vara förbjudet att parkera på en annan plats än där det finns särskilt anordnade parkeringsplatser.

Paragrafen behandlas i avsnitt 4.2.

6.2 Förslaget till förordning om ändring i trafikförordningen (1998:1276)

3 kap.

6 §

I paragrafen regleras fordons plats på väg förutom de fordon för vilka enligt 1 kap 4 § andra stycket bestämmelserna om gående ska tillämpas. (bland annat de som åker rullskridskor, rullskidor, de som för sparkstötting eller liknande fordon samt de som leder andra typer fordon) Paragrafen reglerar även att cyklar och tvåhjuliga mopeder klass II ska vid färd på väg föras på cykelbana om sådan finns samt att dessa fordon under vissa förutsättningar om särskild försiktighet iakttas får framföras på körbana även om det finns cykelbana. Ändringen innebär utökade möjligheter för cyklande och förare av moped klass II att använda körbana även om det finns en cykelbana.

Paragrafen behandlas i avsnitt 4.1.

21 §

Den som kör in på en annan väg från en cykelgata ska ha väjningsplikt mot trafiken på den andra gatan. Bestämmelserna i *andra stycket 3* om väjningsplikt kompletteras med cykelgatan.

Paragrafen behandlas i avsnitt 4.2.

59 §

Paragrafen reglerar andra fordonsförarens företrädeskyldighet mot cyklande. En ny bestämmelse om väjningsplikt vid cykelgata införs i 8 kap. 1 a §. I *ett nytt stycke* lämnas en hänvisning till den nya bestämmelse, jfr utformningen av 3 kap. 58 §.

7 kap.

1 §

Ändringen innebär att gående på en gemensam gång- och cykelbana om möjligt ska placera sig längst till vänster i färdriktningen. Ändringen innebär därmed att bestämmelserna för hur gående ska placera sig på körbanor, vägrenar och gemensamma gång- och cykelbanor överensstämmer.

Paragrafen behandlas i avsnitt 4.7.

8 kap.

1 a §

Paragrafen är *ny*. Genom den nya paragrafen kopplas vissa trafikregler till en cykelgata. På en cykelgata är den högsta tillåtna hastigheten 30 kilometer i timmen. Den som bryter bestämmelsen döms till böter.

På en cykelgata får fordon inte parkeras på någon annan plats än där det finns särskilt anordnade parkeringsplatser. Bestämmelsen motsvarar nuvarande bestämmelser på en gågata och gångfartsområde i 8 kap 1 § trafikförordningen. Undantag från denna bestämmelse kan meddelas med stöd av 10 kap 1 § andra stycket trafikförordningen.

Förare som från en väg kör in på en cykelgata har väjningsplikt mot fordon på cykelgatan. Bestämmelsen överensstämmer med vad som

gäller vid infart på en huvudled. Den som bryter bestämmelsen döms till böter.

Utöver hastighetsbegränsningen införs en allmän hänsyns- och försiktighetsregel avseende hastighetsanpassning gentemot cyklande. Syftet är att tydliggöra hur övrig fordonstrafik, förutom hastighetsbegränsningen, ska anpassa sig till cyklisternas trafikrytm. Något straffansvar är inte kopplat till denna del av bestämmelsen.

Paragrafen behandlas i avsnitt 4.2.

10 kap

1 §

Ändringen görs med anledning av att en ny sorts gata införs, cykelgata. *Andra stycket 1* ändras så att det är möjligt att meddela särskilda trafikregler genom lokala trafikföreskrifter som innebär att en viss väg eller vägsträcka ska vara cykelgata. Utöver den ändringen ändras även *andra stycket 16* vilket gör det möjligt att med särskilda trafikregler meddela förbud mot att stanna och parkera fordon eller ge tillåtelse att stanna eller parkera fordon med avvikelse från 8 kap. 1 a § 2.

Paragrafen behandlas i avsnitt 4.2.

13 §

Den högsta tillåtna hastigheten på en cykelgata ska märkas ut. *Andra stycket 1* kompletteras med en hänvisning till den nya bestämmelsen, 8 kap. 1 a §, om cykelgata.

Paragrafen behandlas i avsnitt 4.2.

14 kap.

3 §

Ändringen innebär att det av 14 kap. 3 § 1 f framgår att förare av ett motordrivet fordon döms till penningböter om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot hastighetsbestämmelsen 8 kap 1 a § 1 eller bestämmelsen om väjningsplikt i 8 kap 1 a § 3. Ansvarsbestämmelserna är uppbyggda på samma sätt som motsvarande bestämmelser för gågata och gångfartsområde.

Paragrafen behandlas i avsnitt 4.2.

6 §

Ändringen innebär att det av 14 kap. 6 § 1 d framgår att förare av ett fordon som inte är motordrivet och sådan trafikant som avses i 1 kap 4 § första stycket döms till penningböter om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot hastighetsbestämmelsen 8 kap 1 a § 1 eller bestämmelsen om väjningsplikt i 8 kap. 1 a § 3. Ansvarsbestämmelserna är uppbyggda på samma sätt som motsvarande bestämmelser för gågata och gångfartsområde.

Paragrafen behandlas i avsnitt 4.2.

6.3 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner

2 §

Ändringen innebär att det införs *en ny beteckning* i paragrafen, *cykelgata*. Definitionen av en cykelgata är en väg eller en vägsträcka som enligt lokal trafikföreskrift ska vara cykelgata och som är utmärkt med vägmärke för cykelgata.

Vidare innebär ändringen att definitionen av en cykelpassage ändras så att en cykelpassage anges med avsedd vägmärkning.

Paragrafen behandlas i avsnitten 4.2 och 4.5.

6.4 Förslag till förordning om ändring i vägmärkesförordningen (2007:90)

2 kap.

21 §

Ändringen innebär att det införs en tydligare koppling mellan bestämmelserna för lokaliseringsmärken för vägvisning och lokaliseringsmärken för vägvisning av gång- och cykeltrafik. Lokaliseringsmärken för upplysning om allmänna inrättningar ska kunna infogas i båda slagen av lokaliseringsmärken. Genom ändringen görs det tydligt att man ska kunna märka ut allmänna inrättningar m.m. även vid gång- och cykelbanor.

Paragrafen behandlas i avsnitt 4.6.

23 §

Ändringen är av samma slag som ändringen i 21 §. Genom ändringen görs det tydligt att man ska kunna märka ut serviceanläggningar m.m. även vid gång- och cykelbanor.

Paragrafen behandlas i avsnitt 4.6.

4 kap.

8 §

De närmare föreskrifterna till markeringen för M16 Cykelpassage eller cykelöverfart ändras så att det framgår att en av begränsningslinjerna till passagen eller överfarten kan vara markeringen för ett övergångsställe. Vid ett övergångsställe får passagen eller cykelöverfarten bestå av endast en rad av kvadrater.

En *ny* vägmärkning införs, M18 Cykelbox. Markeringen anger lämplig placering för cyklande och förare av moped klass II. Markeringen får anpassas efter förhållandena på platsen.

Paragrafen behandlas i avsnitten 4.3 och 4.4.