

2021-10-20  
I2021/02731

Infrastrukturdepartementet

Transportstyrelsen  
601 73 Norrköping

## Uppdrag att analysera regelfrågor så att andelen som reser med cykel kan öka

### Regeringens beslut

Regeringen ger Transportstyrelsen i uppdrag att analysera och lämna förslag till hur reglerna kring enkelriktad trafik på lämpligt sätt kan ändras för att möjliggöra cykeltrafik i båda riktningarna där det för motortrafik är enkelriktat. Utgångspunkten är att skyltningen ska vara trafiksäker och lätt för alla trafikanter att förstå.

Transportstyrelsen ska vidare analysera om och hur cyklister på ett trafiksäkert sätt kan medges undantag från reglerna om stopplik vid röd signal när cyklisten gör en högersväng och om det bedöms lämpligt lämna förslag om detta.

Transportstyrelsen ska dessutom analysera s.k. allgrönt för cyklister, dvs. att alla cyklister i en korsning med trafiksignaler får grönt samtidigt.

Transportstyrelsen ska utifrån erfarenheter och försöksverksamhet utomlands och i Sverige analysera för- och nackdelar med allgrönt ur relevanta perspektiv, inklusive cykelfrämjande och trafiksäkerhet, och vid behov lämna förslag. Vad gäller analysen av s.k. allgrönt för cyklister kan erfarenheter även av motsvarande förändringar för gående vara av intresse. Utgångspunkten bör vara att minska motsättningar mellan trafikantgrupper.

Transportstyrelsen ska därtill analysera och vid behov lämna förslag till hur ändrade trafikregler kan främja säker omkörning av cyklister. Denna analys ska ske med beaktande av VTI:s litteratursammanställning ”*Omkörning av cyklister – alternativ till 1,5-metersregeln*”. Analysen bör innefatta såväl frågor om hastighet som avstånd (ibland kallat ”respektavstånd”). Transportstyrelsen

ska i samband med detta också se över om behov finns av förtydliganden eller regeländringar avseende cykling i bredd.

Transportstyrelsen ska även analysera behovet av andra ändringar av trafikregler som kan medföra att andelen trafikanter som reser med cykel kan öka.

Vid genomförandet av uppdraget ska Transportstyrelsen inhämta synpunkter från Polismyndigheten, Åklagarmyndigheten, Trafikverket, Statens väg- och transportforskningsinstitut, där nationellt kunskapscentrum för forskning och utbildning om cykling (Cykelcentrum) ingår, Sveriges Kommuner och Regioner, ett urval av berörda kommuner samt företrädare för civilsamhället, särskilt cykelorganisationer. Uppdraget ska genomföras i ljuset av regeringens höga ambitionsnivå vad gäller trafiksäkerhet och det nyligen beslutade etappmålet för trafiksäkerhet (I2020/00423 och I2020/00433).

Transportstyrelsen ska föreslå nödvändiga författningsändringar som följer av uppdraget och redovisa konsekvenserna av de förslag som lämnas, särskilt med beaktande av trafiksäkerheten i förhållande till regeringens nyligen beslutade etappmål för trafiksäkerhet. Transportstyrelsen ska också redovisa hur eventuella förslag förhåller sig till de generella bestämmelserna för trafik med fordon i 3 kap. trafikförordningen (1998:1276) och de ansvarsregler som är kopplade till dessa bestämmelser. Konsekvenserna av eventuella författningsförslag ska beskrivas i enlighet med vad som anges i förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning. Den reglering som Transportstyrelsen föreslår ska vara lätt för alla trafikanter att förstå.

Varje eventuellt författningsförslag ska vara noga avvägt med hänsyn till trafiksäkerheten i allmänhet och oskyddade trafikanters säkerhet i synnerhet. För vart och ett av författningsförslagen ska effekten på trafiksäkerheten särskilt analyseras. Om något nytt vägmärke föreslås, ska det ha testats.

Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 31 oktober 2022. Den del av uppdraget som avser regler om enkelriktad trafik och säker omkörning ska delredovisas till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 31 mars 2022.

För den del av uppdraget som ska delredovisas får Transportstyrelsen under 2021 och 2022 använda totalt högst 600 000 kronor som ska redovisas mot det under utgiftsområde 22 Kommunikationer för budgetåret 2021 uppförda

anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur, anslagsposten 12.1 Planering, stöd och myndighetsutövning. Medlen betalas ut engångsvis efter rekvisition till Trafikverket senast den 1 december 2021.

Medel som inte har använts för avsett ändamål ska återbetalas till Trafikverket senast den 30 maj 2022. Vid samma tidpunkt ska en ekonomisk redovisning av använda medel lämnas till Trafikverket. Rekvisition, återbetalning och redovisning av medel ska hänvisa till det diarienummer som detta beslut har.

### **Skälen för regeringens beslut**

Regeringen vill att andelen trafikanter som reser med cykel ska öka och vill främja ett ökat cyklande i hela landet. En ökad och säker cykling kan bidra till att minska resandets miljöpåverkan, stärka folkhälsan och bidra till bättre stadsmiljö och minskad trängsel i tätorter. För att andelen trafikanter som reser med cykel ska öka krävs bland annat att potentialen för ökad cykling i och kring tätorter tas tillvara och att kommunerna har de verktyg som krävs för att kunna planera effektiva cykelstråk med god framkomlighet.

Cyklister är en heterogen grupp. Inte bara för att cykeln som fordon kan variera i utseende och i hastighet utan också för att cyklister kan vara barn, vuxna, äldre, erfarna och nybörjare. Detta ställer extra höga krav på samspelet mellan olika cyklister, men också i relation till andra trafikanter. Samspelet mellan cyklister och andra trafikanter måste beaktas för att cyklingen ska öka och bli säkrare.

Regeringen beslutade i februari 2020 om ett nytt transportpolitiskt etappmål för trafiksäkerhet till 2030, som för vägtrafiken innehåller en halvering av antalet omkomna och minskning av allvarligt skadade med minst 25 procent. Enligt Trafikverkets rapport Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2019: Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020 (publ. 2020:120) är i dag är närmare hälften av alla som skadas allvarligt i vägtrafiken cyklister.

Det är viktigt att trafikreglerna är anpassade till de här utmaningarna.

Frågan om hur trafikplaneringen och de lokala trafikföreskrifterna ska utformas för att tillåta motortrafik i gatans ena riktning och cykeltrafik i båda riktningarna har länge varit aktuell. Det är därför lämpligt att se över reglerna kring enkelriktat för att se om dessa kan ändras för att möjliggöra cykeltrafik

i båda riktningarna på ett trafiksäkert sätt, och presentera lämpliga förslag på hur det kan åstadkommas. De lämpliga lösningarna kan variera bland annat beroende på hur stadsplaneringen ser ut, men utgångspunkten bör naturligtvis vara att det ska vara lätt för alla trafikanter att förstå reglerna utifrån skyltningen.

Att tillåta cyklister att svänga höger vid rött ljus för andra fordon är i dag möjligt genom signalreglering. Att i stället göra detta möjligt genom att undanta cyklister från stoppliket vid röd signal skulle kunna vara en kostnadsbesparande åtgärd som skulle kunna öka framkomligheten för cyklister. Det måste dock analyseras hur ett sådant undantag kan utformas, t.ex. om det ska vara generellt eller gälla endast i vissa situationer, hur det skulle påverka andra trafikanter och om det kan utformas på ett trafiksäkert sätt utan att gåendes säkerhet försämras.

Om en ordning som innebär att högersväng vid rött ska bli tillåtet för cyklister föreslås måste även ansvarsfrågorna analyseras. Det måste stå helt klart vem som ska bära ansvaret vid en eventuell kollision mellan en cyklist som svänger vid rött ljus och en fotgängare som går rakt fram.

Trafikreglerna bygger på att trafikanter, oavsett trafikantgrupp, samsas i trafiken och visar en ömsesidig hänsyn. Av trafikförordningen framgår att för att undvika trafikolyckor ska en trafikant iaktta den omsorg och varsamhet som krävs med hänsyn till omständigheterna. Vidare ska trafikanten visa särskild hänsyn mot barn, äldre, skolpatruller och personer som det framgår har ett funktionshinder eller en sjukdom som är till hinder för dem i trafiken. En trafikant ska även uppträda så att han eller hon inte i onödan hindrar eller stör annan trafik och ska visa hänsyn mot dem som bor eller uppehåller sig vid vägen.

På många vägar samsas cyklister med andra fordonsslag på körbanan. I dag får en omkörning bara ske om det kan ske utan fara, det ska även lämnas ett betryggande avstånd i sidled till fordonet som körs om. Att omkörningar av cyklister ändå upplevs som otrygga gör att det kan finnas ett behov av att analysera dessa situationer och, om det krävs, specificera bestämmelsen närmare. I detta sammanhang framstår det som önskvärt att också se över reglerna för cykling i bredd.

På regeringens vägnar

Tomas Eneroth

Sofie Mååg

Kopia till

Statsrådsberedningen/SAM  
Justitiedepartementet/ DÅ, L3, L4, L5 och PO  
Finansdepartementet/BA och OFA K  
Miljödepartementet/ME  
Infrastrukturdepartementet/TP och US  
Polismyndigheten  
Trafikverket  
Åklagarmyndigheten  
Sveriges Kommuner och Regioner