



Jeffery Archer
Trafikplanering
08-508 260 67
jeffery.archer@stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2012-02-07

Cykelutredningens förslag "Ökad och säkrare cykling – en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv". (SOU 2012:70). Svar på remiss

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner detta tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar om omedelbar justering.

Per Anders Hedkvist
Förvaltningschef

Henrik Axelsson
Tf. avdelningschef

Camilla Byström
Enhetschef

Sammanfattning

En översyn av regler som påverkar förutsättningarna för att cykla har genomförts i enlighet med regeringsbeslutet från september 2010. Huvudsyftet med översynen har varit att öka cyklingen och att göra cyklingen säkrare. Fokus har legat på de bestämmelser som reglerar planering och utformning av trafikmiljön samt trafikreglerna för, i första hand, cykeltrafik.

Kontorets synpunkter och invändningar sammanfattas i följande punkter:



- Att använda körbanan även om det finns cykelbana – Trafikkontoret anser att föreslagen regeländring i praktiken har mycket liten verkan och tycker att det ska vara tillåtet för alla cyklister att cykla i körbanan om cykelbanan bedöms oframkomlig eller obrukbar.
- Användning av gångbanan vid färd med cykel - kontoret anser att förslaget att tillåta barn att använda gångbanan om cykelbana saknas behöver förtydligas och att barn bör kunna använda gångbanan även om cykelbana finns. Åldersgränsen bör också omvärderas så att hänsyn tas till barn mellan 9 till 12 år. Vid 12 års ålder anses barn vara trafikmogna.
- Möjlighet att inrätta cykelgator - kontoret är positivt till förslaget och vill gärna se att en dubbelriktad cykelgata kan kombineras med enkelriktning för motorfordon på enklast möjliga sätt.
- Att cykla i båda riktningar på enkelriktade gator - kontoret stöder inte utredningsförslaget och vill gärna se att vägmärket ”förbud mot infart med fordon” kan kombineras med en tilläggstavla som undantar cykel från förbudet.
- Väjningsplikt mot cykel/moped(klass II) vid obehövad cykelöverfart – kontoret är positivt till förslaget men anser att kommunerna själva bör ha möjlighet att bestämma om utformningen och behovet av hastighetssäkring. Vidare anses ett kombinerat vägmärke för övergångsställe och cykelöverfart önskvärt. Kontoret anser även att finansieringsprincipen och datumet för ikraftträdandet bör omvärderas.
- Flyttning av fordon inom fem meter före cykelöverfart - kontoret stöder förslaget.
- Stopplikt för cyklister i korsningar - kontoret anser att en regeländring som gör det möjligt för kommuner att besluta om att undanta cyklister skyldigheten att stanna bör eftersträvas i regelverket.

Bakgrund

I september 2010 beslutade regeringen att de regler som påverkar förutsättningarna för att cykla skulle ses över. Huvudsyftet med översynen var att öka cyklingen och göra cyklingen säkrare. I övrigt skulle även samspelet mellan cyklister förbättras, framförallt samspelet mellan cyklister och gående. Fokus har legat på de bestämmelser som reglerar planering och utformning av trafikmiljön samt trafikreglerna för, i första hand, cykeltrafik. Även regler och förutsättningar som påverkar cykelparkering och möjligheten att ta med cykel på tåg och buss har uppmärksammats i översynen.

Kortfattat har utredningen kommit fram till följande ändringsförslag för de befintliga trafikreglerna:

- Förare ska ha väjningsplikt mot cyklande som färdats ut på eller just ska färdas ut på en cykelöverfart. I samband med detta förslag ställs krav på cykelöverfarternas utformning vad gäller hastighetssäkring.
- Möjlighet att inrätta cykelgator ska införas
- Cyklar med fler än två hjul eller med en sidovagn eller cykelkärra tillkopplad ska under vissa förutsättningar få föras på körbanan även om det finns cykelbana
- Ett förtydligande av skyldigheten för bl.a. cyklister att använda vägrenen
- Barn ska, om cykelbana saknas, t.o.m. det år de fyller 8 få cykla på gångytor

Det finns dessutom ett antal möjliga regeländringar som har setts över men inte föreslås ändras:

- Att cykla mot enkelriktat – (dagens regler anses tillräckliga)
- Att cykla i körbanan då det finns cykelbana (undantag enligt ovan)
- Att cykla i högersväng mot röd signal, samt att cykla utan att stanna vid stopplikt

Utredningen har även lett till ett antal förslag till nya regeringsuppdrag för att främja cykelutvecklingen. Bland dessa föreslås en översyn av befintliga handböcker för stadsplanering t.ex. Boverkets *Stadsplanera – istället för trafikplanera och bebyggelseplanera*, TRAST, GCM-handboken och VGU. Det föreslås att dessa bör, i större omfattning, anta ett cyklingsperspektiv samt göras nätbaserade och interaktiva.

Ur trafiksäkerhetssynpunkt föreslås även ett annat regeringsuppdrag där Transportstyrelsen analyserar behovet av en utvidgning av cykelinfrastrukturen som ett av tillämpningsområden i vägsäkerhetslagen. I uppdraget ska det framgå vad en sådan utvidgning kan innebära i form av kostnader för olika väghållare.



En viktig slutsats från översynen är att dagens bestämmelser formellt ger goda möjligheter att skapa cykelparkeringar, även vid kollektivtrafiknoder. Detta trots komplicerade markägareförhållanden. En stor framgångsfaktor i denna fråga anses vara ökad samverkan och att kommunerna tar ett samlat grepp. För övrigt anses etablering av cykelparkering vid kollektivtrafiknoder vara av större vikt än möjligheten att ta med cykel på tåg och buss i syfte att öka cykling. Även här föreslås ett regeringsuppdrag där Trafikverket i samarbete med andra aktörer får till uppgift att genomföra en nationell inventering och behovsanalys för cykelparkeringar vid alla större kollektivtrafiknoder i syfte att skapa en kunskapsplattform. Ett annat uppdragsförslag avser behovet av att ta fram en idékatalog i syfte att främja kombinationen cykling och kollektivtrafik.

I översynen bedöms planeringsprocesserna för infrastruktur fungera väl i dag. I sammanhanget anses det finnas behov av att länka samman sektorsövergripande fysisk planering med infrastrukturplaneringen. Vidare anses dagens lagstiftning och planprocesser ge goda möjligheter att aktivt prioritera cykling genom bl.a. regionala och kommunala planer.

Tilldelning av ekonomiska medel inom de regionala länsplanerna lyfts fram i översynen som den mest centrala och ändamålsenliga faktorn för att medverka till ökad och säker cykling. Det regionala och nationella inflytandet anses också vara av stor vikt i och med den växande insikten om att många frågor kopplade till infrastruktur är sådana att de inte kan lösas inom en kommuns gräns.

Remissförslaget kan laddas ner på följande webbadress:

www.regeringen.se/sb/d/15702/a/202566

Ärendets beredning

Remissärendet inkom till Trafikkontoret den 14 december 2012. Svar på remissen ska lämnas till Näringsdepartementet senast den 7 februari 2013. Trafikkontorets svar och synpunkter har stämts av med SKL (Sveriges Kommuner och Landsting).

Trafikkontorets synpunkter

1. Att använda körbanan även om det finns cykelbana

Utredaren föreslår att cyklar med fler än två hjul, kärra eller sidovagn ska få köras på körbanan även om det finns en cykelbana. Trafikkontoret anser att möjligheten att använda körbanan även om cykelbana finns bör omfatta alla cyklister i de fall cykelbanan är oframkomlig eller är obrukbar (t.ex. på grund av vinterväglag eller vägarbete).



Olika typer av hinder på cykelbanor

Kontoret är dessutom tveksamt till trafiksäkerhetseffekterna till följd av förslaget att tillåta cyklar med fler än två hjul, kärra eller sidovagn att använda körbanan. Detta pga. bredden av dessa fordon. Det är inte bra om cykelkärror med barn hamnar på körbanan. Förslaget anses i nuvarande omfattning att få mycket liten verkan mot ökad och säkrare cykling.

2. Användning av vägrenen

Trafikkontoret stöder ändringsförslaget som innebär ett förtydligande av den befintliga regeln. Kontoret anser dock att en regel som helt skulle undanta cyklister skyldigheten att använda vägrenen på samma sätt som i Danmark, Tyskland och Norge hade varit bättre i syfte att öka cyklingen och att göra cyklingen säkrare.

3. Användning av gångbanan vid färd med cykel

Trafikkontoret anser att förslaget att tillåta barn att använda gångbanan om cykelbana saknas behöver förtydligas, och att barn bör kunna använda gångbanan även om cykelbana finns. Framförallt kan gåendes trygghet, tillgänglighet och framkomlighet påverkas negativt. Det gäller inte minst för personer med funktionsnedsättningar då regeländringen kan tänkas leda till en irritation, ökade konflikter samt även ökad olycksrisk. Trafikkontoret anser att åldersgränsen behöver omvärderas så att hänsyn även tas till barn mellan 9 till 12 år. I utredningen påpekas att barn först bli trafikomogna vid 12 årsåldern. Det anses därför befogat att tillåta barn upp till 12 år att använda gångbanan av säkerhetsskäl och för att uppmuntra användning av cykel för resor till och från skola.



Enligt ovan anser kontoret att regeländringen bör justeras så att det framgår: (1) att barn till och med det år de fyller tolv år, få använda gångbanan vid färd med cykel; (2) att gående alltid har företräde; samt (3) att barn under 9 år ska övervakas av, eller vara i sällskap med, en vuxen.

4. Möjlighet att inrätta cykelgator

Trafikkontoret ställer sig bakom förslaget om cykelgata. Med cykelgata menas en gata där bilar har väjningsplikt mot cyklar och ska anpassa hastigheten till cykeltrafiken. Det är önskvärt att vissa riktlinjer tas fram i t.ex. TRAST och/eller andra handböcker. Trafikkontoret ser även att det bör finnas möjlighet att kombinera dubbelriktad cykelgata med enkelriktning för motorfordon på ett enkelt sätt.

5. Att cykla i båda riktningar på enkelriktade gator

Utredningen anser att det redan idag finns tillräckliga möjligheter att tillåta cykling mot enkelriktat. Trafikkontoret håller inte med utan ser gärna att frågan omvärderas då utredningen inte anses ha kommit fram till ett förslag som förbättrar för cykeltrafiken. Det finns förvisso möjligheter att idag tillåta cykling mot enkelriktat, och det är genomfört på vissa gator som har för smal körbana för att medge dubbelriktad biltrafik och dubbelsidig parkering. Problemet är att dagens regler innebär att det kostar mer p.g.a. att man måste måla och bygga refuger, och man måste dessutom införa stoppförbud på ena sidan.

Möjligheten att cykla mot enkelriktat skulle inte minst vara aktuellt på smala gator med parkering på båda sidor. Med en enkel ändring av vägmärkena skulle det gå att cykla dubbelriktat och samtidigt låta möjligheten till parkering och angöring vara kvar – det är en viktig fråga inte minst för tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning.

Det finns inte något som tyder på att trafiksäkerheten skulle försämrans enligt de studier som gjorts. Det är så välstuderat i andra länder med entydiga resultat att man direkt bör kunna införa regeln i Sverige. Forskning från Tyskland, Danmark och Norge visar att trafiksäkerheten till och med kan förbättras för cyklister med denna lösning bl.a. på grund av att medelhastigheten för motorfordonstrafiken minskar och därmed även svårighetsgraden i trafikolyckor. Dessutom minskas antalet fordon på dessa gator vilket minskar exponering och olycksrisk.

Det bör eftersträvas nya tydliga regler som förenklar situationen även om det skulle innebära att Wienkonventionen måste ändras eller frångås. Det framstår tydligt att flera länder redan idag frångår Wienkonventionen med vägmärket *förbud mot infart med fordon* i kombination med en tilläggstavla som undantar cykel från förbudet. Detta sätt att tillåta cykling i båda riktningar på enkelriktade

gator framstår klart som det i särklass bästa alternativet. Därmed anser kontoret att det finns motiv för att regeringen ska eftersträva en ändring i dagens regelverk.

Det är svårt att veta hur många länder har frångått Wienkonvention för att tillåta cykling i båda riktning på enkelriktad gata för motorfordon - exempel finns från ett stort antal länder inklusive England, Holland, Schweiz, Frankrike och Tyskland. I Danmark har man hittat ett annat sätt att skylta.



Oldenburg, Tyskland



Nya försök i Cambridge, England



Basel, Schweiz



Bordeaux, Frankrike



Amsterdam, Holland



Den danske lösningen

Trafikkontoret anser att kommunerna själva bör ha möjlighet att besluta om att undanta regeln i särskilda fall, genom t.ex. en tilläggstavla. Vidare vill kontoret att möjligheten att kombinera med förslaget om införande av cykelgata övervägs.

6. Att färdas i bredd med cykel

Trafikkontoret anser att det är bra att denna regel inte ändras.

7. Väjningsplikt mot cykel/moped(klass II) vid obehövad cykelöverfart

Trafikkontoret stöder förslaget om väjningsplikt mot cykel/moped (klass II) vid cykelöverfart. Trafikkontoret har dock ett antal viktiga synpunkter kring säkring av hastigheten. De tre viktigaste är följande:

- Att begreppet ”hastighetssäkring” måste definieras i förslaget så att det finns tydliga kriterier för bedömning och uppföljning. Gäller det exempelvis medelhastigheten, 85-percentilen i hastighetsfördelningen, eller att alla fordon kör maximalt 30 km/h?



- Att kommunerna själva ska få möjlighet att bestämma om utformningen för hastighetssäkring och att detta ska framgå tydligt i förslaget.
- Att kommunerna själva ska få möjlighet att bestämma om hastighetssäkring på en specifik plats inte är behövlig om t.ex. hastigheterna redan är tillräckligt låga. Det är onödigt att investera i utformningsåtgärder som inte är till någon nytta.

Enligt ovan ser trafikkontoret gärna att texten kring säkring av hastighet justeras så att det t.ex. lyder: ”... trafikmiljön **bör** vara utformad så att fordon inte förs med högre hastighet än 30 km/h eller överfarten är bevakad”.

Trafikkontoret uppskattar att det idag finns cirka 900 obevakade cykelöverfarter i Stockholm. Kostnaden för ombyggnation av Stockholms alla cykelöverfarter är svår att uppskatta innan en grundlig utredning har genomförts. Med utgångspunkt i SKL:s uppskattade kostnader för ombyggnation av cykelöverfarter (0,1-0,3 Mnkr beroende på anpassning för busstrafik) kan kostnaden för Stockholm stad uppgå till 270 miljoner kr. Enligt utredningen anses principen för statlig finansiering inte gälla för ombyggnaden av cykelöverfarter. Kontoret anser att finansieringsprincipen bör omvärderas, bl.a. för att undvika att inte allt för många cykelöverfarter tas bort med minskad cykling som följd.

Trafikkontoret anser även att datumet för ikraftträdande är snävt i förhållande till antalet cykelöverfarter i Stockholm. Mer tid krävs för att möjliggöra en genomtänkt ombyggnation av cykelöverfarterna. De stora kostnader som förslaget innebär i kombination med datumet för ikraftträdande kan betyda att andra planerade trafiksäkerhetsåtgärder måste prioriteras bort eller skjutas fram i tid. Det finns även risk för målkonflikter mellan trafiksäkerhet och framkomlighet, t.ex. kan hastighetssäkringar ha konsekvenser för busstrafikens framkomlighet.

Vidare anses ett alternativ med kombinerat vägmärke önskvärt eftersom cykelöverfarter och övergångsställen oftast läggs i anslutning till varandra.

8. Flyttning av fordon inom fem meter före cykelöverfart

Trafikkontoret stöder förslaget om flyttning av fordon inom 5 meter före cykelöverfart. Det är viktigt att reglerna kring flyttning av fordon och förbud mot stannande är samstämmiga för cykelöverfarter och övergångsställen då dessa oftast läggs i anslutning till varandra.

9. Stopplikt för cyklister i korsningar

Utredningen har kommit fram till att framkomlighetsproblemen för cyklister i signalreglerade korsningar samt i korsningar med stopplikt bör lösas på annat sätt än genom lagändring. Motiveringen till detta förslag är att en regeländring inte är förenligt med Wienkonventionen om vägtrafik samt Wienkonventionen om vägmärken och trafiksignaler. Enligt Wienkonventionen är det inte tillåtet att

förse trafiksignaler eller vägmärket stopplikt med en tilläggstavla innebärande att de i vissa fall inte gäller cyklister.

Utredningen menar att en bättre lösning än att ändra reglerna är att använda infrastrukturlösningar för att bättre motsvara cyklisternas framkomlighetsbehov. Trafikkontoret menar att hänsyn inte tagits till storstadsmiljö där vägutrymmet ofta är mycket begränsat och där alternativa lösningar redan används i stor omfattning. I storstadsmiljö skulle regeländringar kring stopplikt skapa större möjligheter att öka framkomlighet för cyklister. Trafikkontoret anser att det bör eftersträvas en ändring i Wienkonventionen. Det pågår försök i Paris där cyklister tillåts utföra högersväng mot röd trafiksignal. Kontoret ser gärna att ett liknande försök genomförs i Sverige. Vidare håller kontoret inte med argumentet som framförs i utredningen om att trafikanternas respekt för trafiksignaler kan minska om t.ex. högersväng mot rött införs. Kontoret anser att en möjlighet att anpassa trafikreglerna till lokala trafikförhållanden snarare medför ökad respekt.

Kontoret anser att kommunerna själva bör ha möjlighet att besluta om att undanta cyklister från skyldigheten att stanna i särskilda fall genom t.ex. användning av en undantagsskylt på platser där högersväng mot rött inte skulle innebära trafiksäkerhetsrisker. Detta i syfte att förbättra framkomligheten för cyklister som i sin tur kan leda till ökad cykling.

Ikraftträdande

Trafikkontoret anser att den 1 juli 2016 är alldeles för snävt för att hinna utreda, besluta, samt bygga om eller bygga bort cykelöverfarterna. År 2020 anses mer rimligt i förhållande till antalet cykelöverfarter.

Ekonomiska aspekter

Med ett undantag har regeländringsförslagen rimliga ekonomiska påföljder. Undantaget är regeländringen kring cykelöverfarter som innehåller stora och kostsamma krav om säkring av hastighet. Ombyggnation av stadens cykelöverfarter kan uppgå till 270 miljoner kronor.

Förslag

Kontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen samt beslutar om omedelbar justering.

Slut