



PM 2013:34 RII + RVI (Dnr 001-1777/2012)

Ökad och säkrare cykling – en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv (SOU 2012:70)

Remiss från Näringsdepartementet

Remisstid den 8 mars 2013

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Ökad och säkrare cykling – en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv” (SOU 2012:70) hänvisas till vad som sägs i promemorian.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Föredragande borgarråden Ulla Hamilton och Per Ankersjö anför följande.

Ärendet

Regeringen gav den 9 september 2010 en särskild utredare i uppdrag att se över de regler som påverkar förutsättningarna för att cykla. Utredaren överlämnade sitt betänkande till infrastrukturministern i oktober 2012. Utredningsuppdraget har omfattat en översyn av de regler och förutsättningar inom områdena infrastruktur, cykelparkering, cykling och kollektivtrafik samt trafikregler som påverkar cyklingen. I december 2012 skickades betänkandet på remiss till bland andra Stockholms stad.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden. Exploateringskontoret har inte inkommit med något svar. Miljö- och hälsoskyddsnämnden och stadsbyggnadsnämnden har på grund av kort svarstid inkommit med kontorsyttranden.

Stadsledningskontoret anser att det är välkommet att regeringen har tillsatt en utredning för att ta fram nya förslag för hur cyklingen kan utökas och anser att utredningens förslag generellt är bra. Kontoret anser dock att hastighetssäkring av samtliga stadens obebakade cykelöverfarter skulle medföra betydande kostnader och att dessa måste vägas mot alternativa åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten.

Miljöförvaltningen anser att förslagen i betänkandet generellt är mycket bra och bedömer att utredningsförslaget kommer att bidra till att uppnå stadens miljömål.

Stadsbyggnadskontoret anser att utredningens förslag är generellt sett bra och påtalar de brister som finns i regelverken som utgått från bilen som norm.

Trafik- och renhållningsnämnden anser att utredningens förslag överlag är bra men att ett krav på ombyggnation av samtliga obebakade cykelöverfarter till den 1

juli 2016 är en mycket snäv tidsram och att kostnaden uppskattningsvis inte är rimlig ställt mot nyttan av andra åtgärder.

Våra synpunkter

Stockholms stad arbetar aktivt för att främja ett ökat cyklande. Cykeln är ett yteffektivt och kapacitetsstarkt trafikslag och bidrar därför till en ökad framkomlighet och minskad miljöpåverkan i ett växande Stockholm. Vi välkomnar därför utredarens förslag för att ge ökad och säkrare cykling, vilket väl överensstämmer med ambitionerna i stadens framkomlighetsstrategi, cykelplan och miljöprogram.

Till stadens viktigaste cykelfrämjande åtgärder hör i första hand utbyggnaden och driften av infrastrukturen, vilket i dag genomförs utifrån Cykelplan Stockholm 2012 och Cykelmiljarden, där en miljard kronor investeras i cykelåtgärder under perioden 2012-2018. Statens viktigaste styrfunktion för förbättrade cykelförutsättningar handlar om regelsystem och infrastrukturinvesteringar. Det är positivt att utredaren föreslår en översyn av regelsystemen för att skapa goda förutsättningar för ett ökat och säkrare cyklande.

Generellt anser vi att de förslag som förts fram i utredningen är bra och viktiga för ett fortsatt cykelfrämjande. Vi anser dock att några av dessa förslag bör utvecklas. Vi instämmer i stadsledningskontorets och miljöförvaltningens synpunkt att möjligheten att få utnyttja körbanan även då cykelbana finns bör omfatta alla cyklister. Vi stödjer däremot utredningens förslag att skyldigheten för cyklister att använda vägrenen endast ska gälla om den är av tillräcklig bredd och i övrigt lämpad att använda.

Vad gäller att barn ska tillåtas cykla på gångbanan om cykelbana saknas är vi positiva till förslaget. Vi anser dock likt stadsledningskontoret, trafik- och renhållningsnämnden samt miljöförvaltningen att åldersgränsen för undantaget bör höjas samt att regeln kompletteras med en väjningsplikt för cyklister gentemot fotgängare.

Utredningen kommer fram till att några regelförändringar ej anses nödvändiga för att tillåta cykling mot enkelriktat. Vi delar emellertid inte utredningens uppfattning att dagens regelverk är tillräckligt. Vi vill i detta sammanhang särskilt betona trafik- och renhållningsnämndens synpunkt att reglerna måste förenklas för att undantaget både ska bli möjligt att införa på fler platser och inte innebära orimliga kostnader, vilket ofta är fallet med dagens regelverk.

Utredningen kommer vidare fram till att tillåta cykling i högersväng mot röd signal samt cykling utan att stanna vid stopplikt skulle strida mot Wienkonventionerna. Vi anser likt trafik- och renhållningsnämnden och miljöförvaltningen att det är två viktiga åtgärder för att underlätta framkomligheten för cyklister där kommunerna bör ges rådighet att besluta över sådana undantag på lämpliga platser. Vi noterar att sådana undantag redan prövats i exempelvis Holland, Danmark och Frankrike och att det därför borde vara möjligt att genomföra även i Sverige. Om det är så att Wienkonventionerna bedöms förhindra detta bör utredningens slutsats istället vara att staten ska söka dispens från just dessa regler, alternativt verka för att konventionerna ändras.

Förslaget att samtliga obebakade cykelöverfarter ska hastighetssäkras till den 1 juli 2016 skulle medföra kostnader på uppskattningsvis 270 miljoner kronor enbart för Stockholms stad. Det skulle innebära betydande kostnader för landets kommuner som inte kompenseras via statliga medel i utredningens förslag varför det förutsätter att departementet lever upp till finansieringsprincipen.

Avslutningsvis är det naturligtvis viktigt att framhålla att kommande lagändringar inte får försämra trafiksäkerheten. Det är också viktigt att poängtera att hänsyn måste få tas till den aktuella platsens särskilda förutsättningar när förändringar ska genomföras lokalt.

I övrigt hänvisar vi till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Vi föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen "Ökad och säkrare cykling – en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv" (SOU 2012:70) hänvisas till vad som sägs i promemorian.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Stockholm den 21 februari 2013

ULLA HAMILTON

PER ANKERSJÖ

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Remiss "Ökad och säkrare cykling – en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv" (SOU 2012:70), sammanfattning

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarråden Karin Wanngård och Tomas Rudin (båda S) enligt följande.

Vi föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta

1. Delvis bifalla borgarrådets förslag till beslut
2. Utöver detta anför följande

Vi välkomnar utredarens förslag för att ge ökad och säkrare cykling, vilket väl överensstämmer med ambitionerna i stadens framkomlighetsstrategi, cykelplan och miljöprogram.

Till stadens viktigaste cykelfrämjande åtgärder hör i första hand utbyggnaden och driften av infrastrukturen, vilket i dag genomförs utifrån Cykelplan Stockholm 2012 och Cykelmiljarden, där en miljard kronor investeras i cykelåtgärder under perioden 2012-2018. Statens viktigaste styrfunktion för förbättrade cykelförutsättningar handlar om regelsystem och infrastrukturinvesteringar. Vi menar också att staden utöver det behöver ett mer fokuserat arbete med säkerhetsfrågorna, med exempelvis rödmålade cykelfält. Det är positivt att allt fler stockholmare cyklar, men det ställer också högre krav på säkerheten. Det är positivt att utredaren föreslår en översyn av regelsystemen för att skapa goda förutsättningar för ett ökat och säkrare cyklande.

Generellt anser vi att de förslag som förts fram i utredningen är bra och viktiga för ett fortsatt cykelfrämjande. Vi anser dock att några av dessa förslag bör utvecklas. Vi instämmer i stadsledningskontorets och miljöförvaltningens synpunkt att möjligheten att få utnyttja körbanan även då cykelbana finns bör omfatta alla cyklister. Vi stödjer däremot utredningens förslag att skyldigheten för cyklister att använda vägrenen endast ska gälla om den är av tillräcklig bredd och i övrigt lämpad att använda.

Vad gäller att barn ska tillåtas cykla på gångbanan om cykelbana saknas är vi positiva till förslaget. Vi anser dock likt stadsledningskontoret, trafik- och renhållningsnämnden samt miljöförvaltningen att åldersgränsen för undantaget bör höjas samt att regeln behäftas med en väjningsplikt för cyklister gentemot fotgängare.

Utredningen kommer fram till att några regelförändringar ej anses nödvändiga för att tillåta cykling mot enkelriktat. Vi delar emellertid inte utredningens uppfattning.

Utredningen kommer vidare fram till att tillåta cykling i högersväng mot röd signal samt cykling utan att stanna vid stopplikt skulle strida mot Wienkonventionerna. Vi menar utöver det att det skulle vara en allt för stor risk ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Förslaget att samtliga oönskade cykelöverfarter ska hastighetssäkras till den 1 juli 2016 skulle medföra kostnader på uppskattningsvis 270 miljoner kronor enbart för Stockholm stad. Det skulle innebära betydande kostnader för landets kommuner som inte kompenseras via statliga medel i utredningens förslag varför det förutsätter att departementet lever upp till finansieringsprincipen.

Avslutningsvis är det naturligtvis viktigt att framhålla att kommande lagändringar inte får försämra trafiksäkerheten. Det är också viktigt att poängtera att hänsyn måste få tas till den aktuella platsens särskilda förutsättningar när förändringar ska genomföras lokalt.

Kommunstyrelsen

Reservation anfördes av Karin Wanngård, Tomas Rudin och Olle Burell (alla S) med hänvisning till reservationen av (S) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av Ann-Margarethe Livh (V) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen besluta

1. Jag föreslår att kommunstyrelsen i huvudsak tillstyrker föredragande borgarrådets svar på remissen
2. Därutöver vill jag lägga till följande som svar på remissen

Vi vill att utbyggnaden av cykelbanor ska fortsätta i Stockholm så att cykelbanenätet binds samman både i ytter- och innerstaden. För ökad och säkrare cykling krävs dessutom ett avsevärt förbättrat vinterunderhåll och barmarksunderhåll av cykelbanorna.

Ökande mängder cyklister har på vissa platser skapat konflikter med gångtrafikanter, och det är viktigt att farliga områden definieras och åtgärdas så att cykeltrafiken blir fysiskt separerad från både gång- och biltrafik.

ÄRENDET

Regeringen gav den 9 september 2010 en särskild utredare i uppdrag att se över de regler som påverkar förutsättningarna för att cykla. Utredaren överlämnade sitt betänkande till infrastrukturministern i oktober 2012. Utredningsuppdraget har omfattat en översyn av de regler och förutsättningar inom områdena infrastruktur, cykelparkering, cykling och kollektivtrafik samt trafikregler som påverkar cyklingen. I december 2012 skickades betänkandet på remiss till bland andra Stockholms stad.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden. Exploateringsnämnden har inte inkommit med svar. Miljö- och hälsoskyddsnämnden och stadsbyggnadsnämnden har på grund av kort remisstid inkommit med kontorsyttranden.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 2 februari 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Utredarens översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv har gjorts i syfte att föreslå författningsändringar och andra åtgärder som kan öka cyklingen och göra den säkrare. Mot bakgrund av det konstaterar stadsledningskontoret att det övergripande målet med utredningen i hög grad överensstämmer med Stockholms stads mål med stadens cykelplan: att göra det enklare och säkrare att cykla. Till stadens viktigaste cykelfrämjande åtgärder hör i första hand utbyggnaden och driften av infrastruktur, medan en av stadens viktigaste styrfunktioner i denna fråga handlar om regelsystem. Därför välkomnar stadsledningskontoret regeringens initiativ att genomföra den aktuella utredningen. Utredningen är som helhet ett stort och omfattande arbete, med värdefulla kunskapsöversikter, internationella exempel och genomgångar av cyklingens institutionella strukturer. I det avseendet är utredningen ett viktigt bidrag till kunskapsuppbyggnaden inom cykelområdet.

Stadsledningskontorets uppfattning är att mycket av dagens regelverk på trafikområdet i första hand är anpassat för att ordna motorfordonstrafiken och uppfört på dess villkor. Om cykel tillsammans med gång och kollektivtrafik ska prioriteras i stadens transportsystem behöver också reglementet anpassas efter dessa trafikantgruppers behov. Därför ser stadsledningskontoret positivt på att utredningen tagit avstamp i synsättet att cykling måste ses som ett eget transportsätt och som en del i transportsystemet som helhet. Det är således också positivt att utredningen lyfter frågan om cyklisters särskilda förutsättningar och behov som exempelvis gör beroendet av gena vägar, få stopp och plana vägytor större än för andra trafikantgrupper. En viktig aspekt av detta är också det faktum att cyklister är en mycket heterogen trafikantgrupp. Det gör att cyklisters hastighet kan variera avsevärt och behovet av vingelutrymme skilja sig kraftigt åt mellan exempelvis barn och vuxna.

Som en följd av ovanstående utgångspunkter anser stadsledningskontoret att det är viktigt att eventuella författningsändringar görs med hänsyn till just cyklisters behov av gena vägar, få stopp och plana ytor. Dessutom anser stadsledningskontoret att regelverket bör anpassas så att det i mesta möjliga mån ger förutsättningar för cyklister att cykla i olika tempo. Att kunna cykla i sitt eget tempo är, enligt kontoret, en förutsättning för att cykling ska upplevas som ett enkelt och tryggt färdmedel.

När det gäller utredningens förslag betraktar stadsledningskontoret dem generellt sett som förbättringar från dagens situation. I flera avseenden innebär de en uppgradering av cykelns status i relation till andra trafikslag och främjar cykling som transportsätt. Det gäller särskilt förslagen om möjlighet att cykla i körbanan även om det finns cykelbana, begränsning av cyklisters skyldighet att använda vägrenen, användning av gångbanan vid färd med cykel, möjlighet att inrätta cykelgator samt väjningsplikt mot cykel vid oöversiktlig cykelöverfart. Stadsledningskontorets bedömning är att dessa förslag upphöjer cyklingens status i trafiken och stärker dess förutsättningar att bli en välfungerande del i transportsystemet. Kontoret anser dock att flera av dessa åtgärder skulle kunna göras mer omfattande och gå längre än utredningen föreslår. Även när det gäller möjligheten att cykla mot enkelriktat samt frågan om stopplikt för cyklister vid rödljus anser stadsledningskontoret att förslagen bör vara mer långtgående. Ett antal kommentarer utvecklas i följande avsnitt.

Cykling i körbanan

Stadsledningskontoret anser att förslaget att körbanan ska få användas för cykling även om det finns en cykelbana om cykeln har fler än två hjul eller är utrustad med cykelkärra eller sidovagn är ett steg i rätt riktning. Det förväntas främja framkomligheten för cyklister eftersom cykelbanor ofta inte är dimensionerade för denna typ av fordon. Kontoret anser emellertid att möjligheten att utnyttja körbanan bör omfatta alla cyklister och inte enbart cyklar med fler än två hjul, kärra eller sidovagn. Det skulle göra det möjligt för cyklister att kunna välja vad som är den mest lämpliga placeringen med hänsyn till färdväg, hastighet, typ av cykel med mera. Ett undantag som bör övervägas är barn under viss ålder. Stadsledningskontoret anser att det bör vara tillåtet att cykla på körbanan om inte obligatorisk användning av cykelbanan anvisas genom vägmärke.

Genom att det redan i dag är möjligt att förbjuda cykling på vissa vägar genom beslut om lokala trafikföreskrifter kan cyklister, när det är påkallat av trafik- och säkerhetsskäl, kunna styras till cykelbanor. Vad gäller inverkan på framkomligheten för övrig fordonstrafik av cykling i körbanan bedömer utredaren att denna troligen blir relativt begränsad då denna framkomlighet främst påverkas av korsningspunkter.

I likhet med en av utredningens underlagsrapporter anser stadsledningskontoret att regler som inte efterlevs riskerar att urholka allmänhetens förtroende för rättssystemet. Den föreslagna regeländring som gör det möjligt att cykla i körbanan men endast med cyklar som har mer än två hjul eller är utrustad med cykelkärra eller sidovagn, bidrar enligt stadsledningskontoret inte till en ökad tydlighet i regelverket och förväntas inte leda till bättre regelefterlevnad bland cyklister än dagens system. Ur såväl framkomlighetssynpunkt som med hänsyn till regelefterlevnad anser kontoret därför att förslaget bör utvidgas till att omfatta samtliga cyklister (med undantag för barn under lämplig åldersgräns).

Användning av vägrenen

Stadsledningskontoret anser att förslaget om att skyldigheten, för bland annat cyklister, att använda vägrenen endast ska gälla om vägrenen är av tillräcklig bredd och i övrigt lämplig att använda, bör utvidgas till att helt undanta cyklister från skyldigheten att använda vägrenen, på liknande sätt som i vissa andra länder. Utredningen rekommenderar att regeringen ger Trafikverket, i samråd med Sveriges Kommuner och Landsting, i uppdrag att inventera vägrenarna i de delar de ingår i cykelinfrastrukturen i syfte att kartlägga behovet av åtgärder för att uppnå en bra cykelinfrastruktur. Krav på bättre underhåll av vägrenen kan komma som följd av det föreslagna regeringsuppdraget. Ur såväl framkomlighets- som säkerhetssynpunkt bör dock stadens ambitionsnivå kring underhållet vara hög oavsett resultatet av en sådan kartläggning.

Cykling på gångbana

När det gäller förslaget att tillåta barn upp till åtta år att, om cykelbana saknas, få använda gångbanan vid färd med cykel bedömer stadsledningskontoret att det bidrar till ökad trygghet för barn och föräldrar till barn som cyklar. Förslaget är dock problematiskt mot bakgrund av den uppenbara målkonflikten gentemot gående, särskilt personer med funktionsnedsättningar, samt med hänsyn till svårigheten att ur ett trafikpsykologiskt perspektiv sätta rätt åldersgräns. Åtta år förefaller vara en låg gräns med hänsyn till att trafikmognaden som regel är utveck-

lad i högre åldrar än så. Vidare anser kontoret att regeln bör förtydligas så att det framgår att cyklande alltid har väjningsplikt mot gående på gångbana.

Möjlighet att inrätta cykelgator

Möjligheten att införa cykelgata är enligt stadsledningskontoret ett bra förslag som på ett mycket tydligt sätt prioriterar upp cykelns status i trafiken. Ett införande av cykelgator i Stockholm, där motordrivna fordon ska anpassa sin hastighet till cykeltrafiken och där fordon enbart får parkera på anordnade parkeringsplatser, stärker förutsättningarna att förverkliga framkomlighetsstrategin.

Väjningsplikt vid cykelöverfarter

Stadsledningskontoret anser att förslaget om väjningsplikt mot cykel/moped (klass II) vid cykelöverfart är ett bra förslag som är i linje med det cykelfrämjande synsättet i framkomlighetsstrategin. Det är också väl förenligt med stadens trafiksäkerhetsstrategi och handlingsplan, samt stadens cykelplan där det redan finns planer på att bygga om ett stort antal cykelöverfarter.

Förslaget att reglerna vid obebakade cykelöverfarter ska ändras så att en förare får väjningsplikt mot cyklande och förare av moped klass II som färdats ut på eller just ska färdas ut på cykelöverfarten inbegriper dock krav på att trafikmiljön är utformad så att det säkras att fordon inte förs med högre hastighet än 30 km/h. Om staden ska behålla dagens cirka 900 obebakade cykelöverfarter i Stockholm kommer kravet på hastighetssäkrad utformning att medföra behov av betydande investeringar. Trafik- och renhållningsnämnden har uppskattat att ombyggnaden av stadens cykelöverfarter kan uppgå till 270 miljoner kronor, och då investeringsutrymmet är begränsat innebär detta att åtgärderna får vägas mot andra prioriterade investeringar vilket riskerar att resultera i att ett stort antal cykelöverfarter tas bort, vilket vore olyckligt ur ett cyklingsperspektiv. Stadsledningskontoret är positivt till den föreslagna väjningsplikten vid cykelöverfarter och anser att hastighetssäkring vid dessa är önskvärt, men anser att det bör vara kommunen som själv gör prioriteringen om, och i så fall hur, överfarten skall byggas om utifrån lokala trafiksäkerhetsprogram, cykelplaner och dylikt. Ett alternativ där endast sådana cykelöverfarter som är hastighetssäkrade förknippas med väjningsplikt är dock inte att föredra, då enhetlighet och tydlighet är centralt för regellefterlevnaden.

Utredningen föreslår att regeln om cykelöverfarter bör träda ikraft den 1 juli 2016. Stadsledningskontoret har tidigare konstaterat att den största utmaningen med genomförandet av stadens planerade cykelinvesteringar är synkroniseringen av tidplanerna för olika cykelprojekt med andra projekt och åtgärder i transportsystemet, planarbeten och byggnationer av olika slag. Om stadens alla cykelöverfarter ska vara ombyggda före 1 juli 2016 kommer det att påverka möjligheterna att genomföra planerade infrastrukturåtgärder på cykelvägnätet negativt. Stadsledningskontoret anser därför att den 1 juli 2016 är för snart för att det ska vara möjligt att hinna utreda, besluta, samt bygga om eller bygga bort stadens samtliga cykelöverfarter enligt de föreslagna kraven. År 2020 anses mer rimligt och skulle i så fall vara förenligt med Stockholm stads cykelplan där det redan idag finns planer för ombyggnation av vissa cykelöverfarter.

Cykling mot enkelriktat

Utredningen konstaterar att de skäl som gör att en gata enkelriktas sällan har bäring på cyklister. Tvärtom minskar de cyklisters framkomlighet och leder till längre resväg och försvårar tillskapandet av ett sammanhängande vägnät för cyklister. Utredningens sammanvägda bedömning ur såväl framkomlighets- som säkerhetssynpunkt är att fördelarna med dubbelriktad cykeltrafik på enkelriktade gator är stora för cyklister och att de negativa effekterna är små. Utredaren drar dock slutsatsen att det inte finns anledning att införa möjligheten att tillåta cykling mot enkelriktat då dagens regelsystem redan ger möjlighet till det, antingen genom skyltning med andra märken än förbud mot infart eller genom att anlägga cykelväg i den enkelriktade gatan.

En möjlighet att tillåta cyklister att färdas mot enkelriktat skulle dock förenkla stadens trafikplanering och samtidigt innebära en anpassning till internationell praxis. Enligt stadsledningskontoret finns det tillräckligt många studier och internationella exempel som ger stöd för

införandet av möjligheten till dubbelriktad cykling på enkelriktade gator för att detta bör kunna införas i Sverige. Det bör betonas att det enligt kontorets uppfattning ska vara möjligt för kommunen att själv avgöra när det är lämpligt att tillåta cykling mot enkelriktat och då möjliggöra detta med särskild tilläggstavla. Genom att endast tillåta detta på gator där det är lämpligt med hänsyn till framkomlighet och säkerhet säkerställer man även funktionen hos gator som är för smala för möten mellan bil och cykel.

Övriga kommentarer

Stadsledningskontoret är positivt till de fortsatta utredningsuppdrag som föreslås, exempelvis en nationell inventering och behovsanalys för cykelparkeringar avseende tillgång och standard vid alla större svenska kollektivtrafiknoder, samt utvecklandet av en avtalsmodell för samverkan och finansiering av cykelparkeringar vid kollektivtrafiknoder för att lösa de problem som idag orsakas av att flera aktörer är inblandade när en cykelparkering ska anläggas. För att stärka ”hela resan”-perspektivet och cykelns roll i transportsystemet som helhet anser stadsledningskontoret att det är mycket angeläget att hitta sätt att utveckla kopplingen mellan cykel och kollektivtrafik. Stadsledningskontoret är därför positivt till förslaget att ta fram en idékatalog i denna fråga.

Sammanfattningsvis är stadsledningskontoret positivt till utredningens förslag men anser i flera fall att förslagen bör vidareutvecklas och i delar omfatta mer långtgående förändringar från dagens regler. Det gäller i synnerhet möjligheten att cykla i körbanan även om det finns cykelväg, begränsning av cyklisters skyldighet att använda vägrenen, möjlighet att inrätta cykelgator, väjningsplikt mot cykel vid obebakad cykelöverfart samt möjligheten att cykla mot enkelriktat. Underlåtelse att revidera förslagen enligt kontorets bedömning ovan riskerar att motverka de egenskaper som kännetecknar cykling och skiljer det från andra transportsätt, exempelvis behovet av gena vägar, behovet av få stopp och hög grad av hastighetsvariation. Merparten av förslagen förväntas inte medföra några omfattande ekonomiska konsekvenser för staden. Undantaget är dock kravet på hastighetssäkring av trafikmiljön vid obebakade cykelöverfarter, som kan komma att innebära behov av investeringar på ett stort antal platser i staden. I den delen är det stadsledningskontorets mening att arbetet ges möjlighet att harmonisera med förverkligandet av stadens cykelplan.

Stadsledningskontoret föreslår att näringsdepartementets remiss av cyklingsutredningens förslag ”Ökad och säkrare cykling – en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv” (SOU 2012:70) besvaras med hänvisning till vad som sagts i detta tjänsteutlåtande.

Miljöförvaltningen

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 4 februari 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Miljöförvaltningen är mycket positiv till att denna översyn av regelverken för att ge ökad och säkrare cykling har gjorts. Förvaltningen anser att det är angeläget att förbättra förutsättningarna för cyklister, eftersom en ökad andel cyklister bedöms ha positiv inverkan på såväl miljö som hälsa. Ett ökat cyklande är också en förutsättning för att nå flera miljömål inom staden, som till exempel framgår av ”Färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050” (Miljöförvaltningen, 2013), ”Stockholms miljöprogram 2012–2015” (Stockholms stad) och ”Åtgärdsprogram för kvävedioxid och partiklar i Stockholms län” (Länsstyrelsen, rapport 2012:34).

Förvaltningen anser att många av förslagen är bra, som till exempel att inrätta cykelgator och att ge berörda myndigheter och organisationer i uppdrag att uppdatera en rad handböcker. Förvaltningen har dock några synpunkter om bland annat regelverken kring att cykla mot enkelriktat och rödljus vid högersväng, att cykla på vägbanan, om barns cykling på gångbana och om cykelöverfarter.

Cykla mot enkelriktat och rödljus vid högersväng

Av utredningen framgår att det inte är förenligt med Wienkonventionen om vägtrafik och Wienkonventionen om vägmärken och trafiksignaler att förse trafiksignaler eller vägmärket stopplikt med en tilläggstavla, som anger att de inte gäller cyklister. Wienkonventionen tillåter inte heller att vägmärket ”förbud mot infart med fordon” kombineras med en tilläggstavla som undantar cykel från förbudet.

Miljöförvaltningen bedömer att såväl cykling mot enkelriktat som att tillåta högersväng för cyklister vid rödljus, är två viktiga åtgärder för att underlätta för cyklister. Dessa åtgärder har genomförts i flera andra länder som till exempel Danmark, Holland och Frankrike. Förvaltningen anser därför att regelverken kring detta bör vara utformade så att kommuner på ett enkelt sätt kan tillåta detta på lämpliga platser. Om den lämpligaste regleringen förhindras av Wienkonventioner, anser förvaltningen att staten ska arbeta för att Wienkonventionerna ändras, alternativt söka vägar att få dispens från just dessa regler.

Cykla på vägbanan

Enligt trafikförordningen ska cyklister använda cykelbana om sådan finns och får följaktligen inte köra på vägbanan i dessa fall. Utredaren har kommit fram till att det inte finns skäl att ändra lagstiftningen så att cyklister generellt tillåts att använda vägbanan trots att cykelbana finns. Däremot föreslås breda cyklar med fler än två hjul, cykelkärra eller sidovagn få föras på vägbanan.

Miljöförvaltningen anser att det finns starka skäl att tillåta cyklister som vill färdas i hög hastighet att använda vägbanan. I Stockholms stad är cykelbanorna ofta överbelastade, vilket leder till trängsel och riskabla omkörningar på trånga ytor. För Stockholms del kommer nu en rejäl satsning att ske för att både bygga ut cykelvägnätet och göra cyklandet mer attraktivt, men denna om- och utbyggnad kommer att ta tid samtidigt som antalet cyklister markant ökar varje år. Samtidigt finns det ofta plats på vägbanorna där cyklisterna har möjlighet att hålla samma, eller till och med högre hastighet än biltrafiken. Förvaltningen bedömer att en regeländring som tillåter cyklister att färdas på vägvana skulle gynna samtliga cykelpendlare, eftersom utrymmet på cykelbanorna då också ökar, vilket ger ökad säkerhet.

Tillåtet för barn att cykla på gångbana

I utredningen föreslås att det ska vara tillåtet för barn upp till åtta år att cykla på gångbana om cykelbana saknas. Miljöförvaltningen är positiv till att barnens säkerhet värnas i trafiken, men anser att förslaget ska ändras så att barn upp till 12 år tillåts cykla på gångbana. Enligt utredningen bedöms inte barn vara mogna att köra i trafik före denna ålder.

Förvaltningen bedömer att regler som underlättar för barn att cykla minskar anledningen för föräldrar att skjutsa barnen i bil till skola och aktiviteter, och därigenom kan trafikens miljöpåverkan minska.

Cykelöverfarter

Reglerna vid obehagade cykelöverfarter föreslås ändras så att förare får väjningsplikt mot cyklande och förare av moped klass II som färdats ut på eller just ska färdas ut på cykelöverfarten. Miljöförvaltningen stöder detta förslag.

Denna regel föreslås villkoras med att trafikmiljön ska vara utformad så att det säkras att fordon inte förs med högre hastighet än 30 km i timmen. Förvaltningen bedömer att detta villkor riskerar leda till att många cykelöverfarter tas bort, eftersom en ombyggnad av samtliga cykelöverfarter innebär en stor arbetsinsats och kostnad. Vid vissa cykelöverfarter där hastigheten redan är låg och överfarten bedöms som säker kan en ombyggnad vara omotiverad. Förvaltningen anser därför att villkoret bör utformas så att kommunen själv kan bestämma om det är motiverat att hastighetssäkra en väg eller inte.

Ökade resurser och incitament

Miljöförvaltningen bedömer att såväl stat som kommuner står inför stora investeringar för att ge cykelvägnätet den omfattning och standard som gör cykeln till ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen. Förvaltningen beklagar att resursfrågan inte ingår i utredningsuppdraget parallellt med regelöversynen. Förvaltningen bedömer att det behövs åtgärder som säkerställer att mer resurser satsas på cykelvägnätet. Exempelvis skulle det kunna prövas om statliga anslag för vägbyggnation kan villkoras, så att en ökad andel av anslaget reserveras för en cykelinfrastruktur som leder till en ökande andel cykling.

Underlag

Av utredningen framgår att myndigheten Trafikanalys bland annat har som uppdrag att ansvara för att samla in, sammanställa och sprida statistik för transport-området inklusive cykling.

Miljöförvaltningen bedömer att det är viktigt att utveckla statistik över cykling i tätbefolkade områden som till exempel Stockholmsregionen, där det finns ett stort behov att flytta över transporter från biltrafik till cykeltrafik av miljö- och utrymmesskäl. Statistiken behövs som underlag vid utbyggnad och utformning av cykelinfrastrukturen. Miljöförvaltningen föreslår därför att Trafikanalys får i uppdrag att utveckla statistiken över det regionala cykelvägnätet i Stockholmsområdet.

Stadsbyggnadskontoret

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande daterat den 7 februari 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Kontoret delar utredarens syn på de vinster som erhålls vid ökat cyklande inom miljö, hälsa, framkomlighet för andra trafikslag mm. Ett ökat cyklande är en tydlig trend i Stockholm sedan många år. Vidare delar kontoret utredarens syn på vikten av trafikmiljöns utformning framför införandet av ytterligare regler/lagar. Trafikregler verkar till synes inte kunna tillämpas på cyklisterna i önskvärd omfattning då de inte alltid upplevs som logiska för just cyklingen. Det här förklaras sannolikt av att såväl trafikregler som miljöutformning traditionellt har haft bilen som norm. Såväl lagstiftare som vägghållare har ett ansvar för en utformning som bättre kommunicerar med cyklisternas villkor.

Det är just utformningen av trafikmiljön som ligger närmast kontorets verksamhet i och med upprättande av detaljplaner och program. Detta sker i nära samarbete med våra grannförvaltningar exploateringskontoret och trafikkontoret. Vidare ser kontoret också positivt på utredarens förslag om att se över och vidareutveckla TRAST och VGU, särskilt den senare anser kontoret är i behov av modernisering för att bättre kunna tillämpas i en komplex stadsmiljö. Cyklingen ställer krav på stadsbyggandet att hålla jämna steg med den faktiska utvecklingen.

Gällande trafiksäkerhet och förbättringar och vikten av satsningar på ett attraktivt cykelnät, görs detta redan inom ramen för stadens arbete, se hänvisning till de dokument som omnämns ovan. Strategierna integreras i kontorets verksamhet och arbetet bedrivs i redan befintliga processer, PBL-processer för planer och program.

Kontoret medger kommunens samordningsansvar för att åstadkomma cykelparkeringar. Staden arbetar aktivt med cykelparkering i planeringsskedet. Ett s.k. p-tal för cykel, tänkt att användas i alla planer, är under framtagande.

Förslaget om att inrätta s.k. cykelgator är intressant i avseendet att lyfta cykelns roll i trafiksystemet.

Kontoret har en pragmatisk syn på cykelns roll. Den fyller en viktig trafikuppgift, och vi bör vara öppna för att rollen kan förändras över tid. Cykling är ett viktigt komplement till andra

fordonsslag då det avlastar trafiksystemet stora delar av året. Detta är en av cyklingens alla förtjänster som ett hållbart växande Stockholm är betjänt av.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 7 februari 2013 följande.

Trafik- och renhållningsnämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Reservation anfördes av Malte Sigemalm m.fl. (S), *bilaga 1*.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 17 januari 2013 har i huvudsak följande lydelse.

1. Att använda körbanan även om det finns cykelbana

Utredaren föreslår att cyklar med fler än två hjul, kända 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, kända eller sidovagn att använda körbanan. Detta pga. bredden av dessa fordon. Det är inte bra om cykelkärnor 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 försämrats 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 løsningen

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 obehavakad 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 obehavade 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 Mnr 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 hastighetssänkringar 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 infrastruktur-lösningar för att bättre motsvara cyklisternas framkomlighetsbehov. Trafikkontoret menar att hänsyn inte tagits till stadsmiljö där vägutrymmet ofta är mycket begränsat och där alternativa lösningar redan används i stor omfattning. I stadsmiljö 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.



RESERVATIONER M.M.

Trafik- och renhållningsnämnden

Reservation anfördes av Malte Sigemalm m.fl. (S) enligt följande.

Att alla cyklister, även de med bara två hjul, ska kunna använda körbanan, även om en fullgod cykelbana finns, såvida kommun eller annan väghållare inte bestämmer annorlunda.

Att cykelkärror med barn ska framföras på cykelbana när sådan finns och utrymmet räcker.

Att gångbanor är avsedda för gångtrafikanter. Ett undantag görs för barn som får cykla på gångtor till och med det år de fyller 6 år, även om cykelbana finns.

Att cyklisters skyldighet att använda vägrenen, med de ändringar utredningen föreslår, ska kvarstå.

Att möjligheten att cykla i båda riktningarna på enkelriktade gator bör finnas om cykelfältet är klart markerat.

Att inte undanta cyklister från stopplikt i korsningar.

Att inte undanta cyklister från förbudet att köra mot rött, inte ens vid högersväng.

Att i övrigt godkänna kontorets förslag till beslut.