

PM 2017:166 RVII (Dnr 110-785/2017)

Cykelregler

Remiss från Näringsdepartementet

Remisstid den 31 augusti 2017

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.
Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadens promemoria.

Föredragande borgarrådet Daniel Helldén anför följande.

Ärendet

Näringsdepartementet har skickat promemorian om cykelregler till staden på remiss. Utgångspunkten för promemorian är i huvudsak att lägga fram förslag som syftar till främjande av cykling som transportmedel i stadsmiljö. Denna utgör en redogörelse av regeländringar enligt nedan, som föreslås träda i kraft den 1 januari 2018.

- Cyklande som fyllt 15 år får använda körbanan även om det finns en cykelbana.
- En väg eller vägsträcka kan bestämmas vara en cykelgata.
- 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.

Remissen finns att läsa i sin helhet på [regeringens hemsida](#).

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden. Exploateringskontoret och trafikkontoret har valt att svara med var sitt kontorsyttrande. Stadsbyggnadsnämnden har valt att avstå från att svara.

Stadsledningskontoret anser att förslagen ligger i linje med den inriktning som Stockholms stad har i frågan om cykling som transportsätt. Förslagen bedöms leda till förbättrade möjligheter för cykling i stadsmiljö, vilket är en viktig faktor för att nå målen om en hållbar stad med minskad biltrafik och ökad andel gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Exploateringskontoret anser att de regeländringar som föreslås påverkar kontorets verksamhet i liten utsträckning och att exploateringskontoret anpassar sig och följer de regler som finns.

Trafikkontoret anser att det övergripande syftet med regeringens nationella cykelstrategi, att främja en ökad och säker cykling, är väl i linje med Stockholms stads arbete med cykelfrågor. Trafikkontoret framhåller regelfrågornas betydelse för ökad och säker cykling samt lämnar vissa synpunkter på förslagen.

Mina synpunkter

Det övergripande syftet med regeringens nationella cykelstrategi, att främja en ökad och säker cykling, är väl i linje med Stockholms stads arbete med cykelinfrastruktur. Cykelstrategin bör i detta avseende kompletteras med ett nationellt mål om ökad cykling. Stockholms stad genomför stora insatser för att öka andelen cyklister och göra det enklare och säkrare att cykla i hela staden för alla stockholmare i alla sammanhang. För staden kan särskilt betonas hur utrymmesbesparande och kapacitetsstark gång-, cykel- och kollektivtrafik kan bidra till framkomlighet i trafiken.

Jag vill framhålla regelfrågornas betydelse för ökad och säker cykling. I Stockholms cykelplan konstateras att regelverk som framför allt Trafikförordningen och Vägmärkesförordningen i första hand är anpassade för att ordna motorfordonstrafiken. Om cykel tillsammans med gång- och kollektivtrafik ska prioriteras i stadens transportsystem behöver också reglerna anpassas efter dessa trafikantgruppers behov.

Förslagen bedöms leda till förbättrade möjligheter för cykling i stadsmiljö, vilket är en viktig faktor för att nå målen om en hållbar stad med minskad biltrafik och ökad andel gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Förslagen om att tillåta cykling i körbana även om cykelbana finns samt införande av cykelgata är välkommet. Ju fler verktyg som finns i verktygslådan, desto större möjligheter för väghållare att hitta lösningar anpassade för olika trafikmiljöer och förutsättningar i syfte att nå mål om ökad och säker cykling. Jag vill även lyfta fram behovet att genom tilläggsskylt till trafiksignal ge cykeltrafik möjlighet att svänga höger vid röd signal samt möjligheten att kunna kombinera vägmärket "Förbud mot infart med fordon" med "Gäller ej cykel".

Jag ser gärna att cykelstrategin även hanterar frågan om en trafikskylts placering utifrån trafikförordningen. Det finns idag ett regelverk som styr hur nära en körbana en trafikskylt får placeras, något motsvarande finns inte för cykelbana. Detta kan medföra att i trånga gatuutrymmen lämnar trafikförordningen inget annat alternativ än att placera trafikskylten i cykelbanan. Detta är olyckligt och behöver ses över.

I övrigt hänvisar jag till stadsledningskontorets och trafikkontorets yttranden i denna promemoria. För de förslag som inte kommenteras har staden inget att erinra.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadens promemoria.

Stockholm den 17 augusti 2017

DANIEL HELLDÉN

Bilaga

Remissen, sammanfattning.

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Särskilt uttalande gjordes av borgarråden Anna König Jerlmyr, Joakim Larsson och Cecilia Brinck (alla M) enligt följande.

I ärendet lyfts den möjlighet till dubbelriktad cykling på enkelriktade gator som infördes i Stockholms innerstad under 2016. De nya skyltarna har dock skapat förvirring om vad som faktiskt gäller för såväl bilister som cyklister. Vi vill därför understryka behovet av att kunna förtydliga skyltningen. Det är av stor vikt att säkerställa en tydlighet i vad det nya regelverket de facto innebär för att undvika fortsatt trafikfaror och i största möjliga mån underlätta för alla trafikslag, såväl bilister som cyklister.

Av allt att döma har man i andra kommuner bedömt Transportstyrelsens tolkning av Wienkonventionen om vägmärken annorlunda. Det finns exempel på att man inom gällande regelverk satt upp tillägsskylten ”Gäller ej cykel” på vägmärket ”Förbud mot infart med fordon” snarare än använt sig av skyltningen ”förbud mot infart med motorfordon”, vilket vi tidigare framfört borde övervägas även i Stockholms stad.

Avslutningsvis anser vi att det är en brist att den rödgrönrosa majoriteten inte i sitt remissvar lyfter möjligheten för cyklister att svänga höger vid rött ljus i signalreglerade korsningar. Denna möjlighet finns i många länder och skulle kunna förbättra framkomligheten för cyklister utan att behöva göra avkall på trafiksäkerheten. Vi anser därför att det vore bra att utreda förutsättningarna för att införa en sådan bestämmelse.

Kommunstyrelsen

Särskilt uttalande gjordes av Anna König Jerlmyr, Joakim Larsson, Cecilia Brinck, Dennis Wedin och Markus Nordström (alla M) och Björn Ljung (L) med hänvisning till Moderaternas särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

Ersättaryttrande gjordes av Karin Ernlund (C) och Erik Slottner (KD) med hänvisning till Moderaternas särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

Remissammanställning

Ärendet

Näringsdepartementet har skickat promemorian om Cykelregler till staden på remiss. Utgångspunkten för promemorian är i huvudsak att lägga fram förslag som syftar till främjande av cykling som transportmedel i stadsmiljö. Denna utgör en redogörelse av regeländringar enligt nedan, som föreslås träda i kraft den 1 januari 2018.

- Cyklande som fyllt 15 år får använda körbanan även om det finns en cykelbana.
- En väg eller vägsträcka kan bestämmas vara en cykelgata.
- 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.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden. Exploateringskontoret och trafikkontoret har valt att svara med var sitt kontorsyttrande. Stadsbyggnadsnämnden har valt att avstå från att svara.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 9 augusti 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Ett av stadens mål inom miljöområdet är att transporter i staden ska ha minskad klimatpåverkan, vilket bland annat uppnås genom kraftfulla satsningar på ut- och ombyggnad av cykelinfrastrukturen, i enlighet med *Cykelplan 2012*. Enligt *Strategi för ökad cykling i Stockholm* (dnr 329-49/2014) är det övergripande målet för stadens arbete med cykel att öka såväl antalet som andelen cyklister genom att göra det enklare och säkrare att cykla för såväl befintliga som tillkommande cyklister. För att kunna nå målen krävs att cykeln utgör en integrerad del av transportsystemet som helhet, vid sidan av andra färdmedel.

Stadsledningskontoret anser att förslagen i promemorian ligger i linje med den inriktning som Stockholms stad har i frågan om cykling som transportsätt. Förslagen bedöms leda till förbättrade möjligheter för cykling i stadsmiljö, vilket är en viktig faktor för att nå målen om en hållbar stad med minskad biltrafik och ökad andel gång-, cykel- och kollektivtrafik. Stadsledningskontoret förutser överlag inga ökade kostnader för stadens del genom införandet av förslagen.

Stadsledningskontoret anser dock att förslaget att gående om möjligt ska gå på vänster sida i färdriktningen på en gemensam gång- och cykelbana är otillräckligt utrett. Kontoret saknar de analyser och avvägningar som i övrigt präglar promemorian. Behovet av informationsinsatser berörs inte och det är vidare osäkert i vilken utsträckning regelefterlevnaden kommer att kontrolleras.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen anser remissen besvarad med vad som sägs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Exploateringskontoret

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande daterat den 3 juni 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Exploateringskontoret anser att de regeländringar som föreslås påverkar kontorets verksamhet i liten utsträckning. Kontoret anpassar sig och följer de regler som finns. Det är av vikt att det utarbetas tydliga riktlinjer och att det finns en intern samverkan inom staden vid ett eventuellt införande av de nya reglerna. Exploateringskontoret är gärna delaktiga i utarbetande och implementering av sådana riktlinjer.

Trafikkontoret

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 7 juli 2017 har i huvudsak följande lydelse.

I enlighet med Cykelplan Stockholm 2012 och med beaktande av Strategi för ökad cykling i Stockholms stad genomför trafikkontoret i Stockholms stad stora insatser för att öka andelen cyklister och göra det enklare och säkrare att cykla i hela staden för alla stockholmare i alla sammanhang.

Genom att bygga om och bygga ut infrastrukturen till ett cykelvägnät som är sammanhängande, kapacitetsstarkt, framkomligt, tryggt och säkert för alla cyklister, genom reinvesteringsprogrammet för cykel och satsningar på drift och underhåll skapas och upprätthålls ett väl fungerande cykelvägnät med god framkomlighet och hög trafiksäkerhet. Även andra insatser, som exempelvis cykelparkeringar, vägvisning och att skapa trygga skolvägar, har betydelse för att öka andelen cyklister och göra det enklare och säkrare att cykla.

För att redovisa cykelutvecklingen mäter trafikkontoret bland annat antalet passager över innerstadssnittet, vilket bäst beskriver cykelpendlingen i Stockholm. De senaste tio åren har passagera över innerstadssnittet ökat med 66 %, och trenden fortsätter i positiv riktning.

Det övergripande syftet med regeringens nationella cykelstrategi, att främja en ökad och säker cykling, är väl i linje med Stockholms stads arbete med cykelfrågor. För större städer kan särskilt betonas hur utrymmesbesparande och kapacitetsstark gång-, cykel- och kollektivtrafik kan bidra till framkomlighet i trafiken.

Utöver det ovan beskrivna arbetet vill trafikkontoret framhålla regelfrågornas betydelse för ökad och säker cykling. I Stockholms cykelplan konstateras att regelverk som framför allt Trafikförordningen och Vägmarkeförordningen i första hand är anpassade för att ordna motorfordonstrafiken. Om cykel tillsammans med gång och kollektivtrafik ska prioriteras i stadens transportsystem behöver också reglerna anpassas efter dessa trafikantgruppers behov.

I samband med att Cyklingsutredningens förslag remitterades efterlyste trafikkontoret ytterligare förtydliganden vad gäller exempelvis möjligheten att använda körbanan även om det finns cykelbana liksom barns användning av gångbanan vid färd med cykel. I flera pågående och planerade cykelprojekt har olika regelfrågor påverkat genomförandet. Ett exempel är införandet av möjligheten för dubbelriktad cykling på enkelriktade gator, ett annat är utredningsuppdraget om möjligheten att svänga höger vid röd signal. Dessa kommenteras särskilt efter genomgången av förslagen i promemorian.

Därför välkomnar trafikkontoret att regeringen nu lägger förslag på ytterligare regeländringar för att främja cykling. Ju fler verktyg som finns i verktygslådan, desto större möjligheter för väghållare att hitta lösningar anpassade för olika trafikmiljöer och förutsättningar i syfte att nå mål om ökad och säker cykling.

Nedan kommenteras några av förslagen i promemorian. Om de förslag som inte kommenteras har kontoret inget att erinra.

Att använda körbanan även om det finns cykelbana

I promemorian föreslås att 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.

Idag är detta tillåtet när det är lämpligare med hänsyn till färdmåletts läge, samt för cyklar med fler än två hjul, kärra eller sidovagn. Trafikkontoret framförde i samband med Cyklingsutredningens förslag att möjligheten att använda körbanan även om cykelbana finns bör omfatta alla cyklister i de fall cykelbanan är oframkomlig eller obrukbar.

Trafikkontoret instämmer i det som anförs i promemorian om att det i grunden är eftersträfvansvärt av flera skäl att separera såväl gång som cykeltrafik från den övriga fordonstrafiken. Det är också utgångspunkten för planering av utbyggnad av pendlings- och huvudstråk för cykling i Stockholms stad. De stråk som planeras och anläggs dimensioneras med bredare cykelbanor med säkra omkörningsmöjligheter, där gående, cyklister och motorfordon skiljs åt, och där cykeln betraktas som ett eget transportslag med egen infrastruktur.

Detta bör dock inte utesluta att samtidigt utöka cykeltrafikens tillgång till ytor normalt vikta för fordonstrafiken för ökad framkomlighet och tillgänglighet för cykling. I stora delar av Stockholms innerstad sker redan idag cykling i blandtrafik där det inte finns cykelbanor, och på ett stort antal sträckor har dessutom cykeltrafiken getts ytterligare tillgänglighet genom möjligheten till dubbelriktad cykling på tidigare enkelriktade gator. Samtidigt är trafiksäkerhetsaspekterna viktiga, och det är därför en rimlig avvägning att regeln gäller för cyklande som fyllt 15 år och på gator med högst tillåten hastighet om 50 km/h.

Trafikkontoret ser därför i huvudsak positivt på förslaget.

En tänkbar konsekvens av förslaget är att då trafiksäkerhetstiden i signalreglerade korsningar sätts efter det långsammaste fordonet, det skulle kunna bli aktuellt att räkna om denna i vissa korsningar. I dessa fall bör det vara möjligt för väghållare att sätta säkerhetstiden i signalen under antagandet att cyklister som kör i körbanan under dessa omständigheter håller en hastighet som motsvarar den som hålls av de motorfordon som passerar korsningen. Detta för att undvika eventuell påverkan på väntetiderna för både cyklar och motorfordon.

Det bör i sammanhanget nämnas att i beslut om hastighetsplaner med förslag på nya hastighetsgränser i Stockholms stad har framhållits att separering i form av minst kantsten mellan oskyddade trafikanter och motorfordonstrafik bör göras där den högsta tillåtna hastigheten är 40 km/h. Särskilda bedömningar har dock gjorts att cykling kan ske i blandtrafik vid 40 km/h om trafikmängden är ringa.

Cykelgata

I promemorian föreslås att det införs en möjlighet för kommuner att inrätta cykelgator, med ett särskilt vägmärke.

Trafikkontoret var positivt inställt till Cyklingsutredningens förslag om cykelgator, och välkomnar därför att möjligheten nu införs genom reglering i bland annat trafikförordningen. Med ytterligare ett verktyg i verktygslådan ökar möjligheterna att hitta lösningar anpassade för olika trafikmiljöer och förutsättningar.

Som tidigare anförts är utgångspunkten för planering av pendlings- och huvudstråk för cykling i Stockholms cykelplan cykelinfrastruktur i form av cykelbanor, cykelfält eller gc-banor med de riktlinjer för mått och standard i övrigt som framgår i planen. På denna grundläggande infrastruktur för cykling möjliggör bredder och standard att cyklister som tar sig fram med olika hastigheter och med olika förutsättningar kan känna sig trygga och säkra.

I den mån andra lösningar av olika skäl övervägs, på stråken eller i andra delar av vägnätet där cykling ska prioriteras, är det väsentligt med en utformning som har en tydlig utgångspunkt i framkomlighet, trafiksäkerhet och trygghet för alla slags cyklister. Detta bör även vara utgångspunkten i regleringen av och utformningen av cykelgator.

Trafikkontoret bedömer att de föreslagna reglerna om högsta tillåtna hastighet på 30 kilometer i timmen, att motordrivna fordon ska anpassa hastigheten till cykeltrafiken, väjningsplikt mot fordon som färdas på cykelgatan och att parkering får bara ske på särskilt anordnade platser, har förutsättningar att skapa en ram för blandtrafikmiljöer där cykeln prioriteras före motorfordonstrafiken.

Det finns, som konstateras i promemorian, exempel i flertalet länder på cykelgator

och/eller blandtrafikgator med cykelprioritet. Erfarenheter från exempelvis Nederländerna, där flera städer har cykelgator men där begreppet inte är reglerat, är att den fysiska utformningen av gatan är viktig, med faktorer som bredd, materialval och hastighetssäkring. Även fördelningen av trafikflöden mellan bil- och cykeltrafik är en faktor som påverkar i vilken grad framkomlighet och trafiksäkerhet för cykel uppnås.

Detta är frågor som, givet att regleringen beslutas, återstår att studera vidare i de fall cykelgatslösningar övervägs.

En ytterligare fråga som inte framgår i promemorian är huruvida cyklister med den föreslagna regleringen får köra i mitten av körbanan på en cykelgata, eller om de behöver köra nära den högra kanten av körbanan, såsom huvudregeln är formulerad. Trafikkontorets bedömning är att om syftet med cykelgata ska uppnås med motorfordon som anpassar hastigheten efter cykeltrafiken, underlättas detta om cyklar tillåts köra i mitten.

Cykelbox

Trafikkontoret välkomnar att en vägmarkering för cykelbox införs i trafikförordningen. I Stockholms stad markeras redan idag cykelboxar i ett stort antal signalreglerade korsningar, många av dessa i innerstaden. Bedömningen är att de tydligt bidrar till cyklisters framkomlighet och trygghet.

Trafikkontoret noterar att förslaget innebär att det bör vara möjligt att markera cykelboxen utifrån förhållandena på platsen, och utgår från att de utformningar av cykelboxar så som de utförs i Stockholms stad faller inom ramen för den föreslagna markeringen, och att det bör vara möjligt att markera en cykelbox även när cykelfält saknas på sträckan som leder fram till korsningen.

Förenklad markering av cykelpassage och cykelöverfart.

Trafikkontoret ser positivt på förslaget att markeringen för ett övergångsställe får utgöra en av begränsningslinjerna till en cykelpassage eller cykelöverfart. I den mån cykelöverfarter kommer inrättas i Stockholms stad underlättas sannolikt detta med den föreslagna regleringen, då det särskilt i de centrala delarna kan vara brist på utrymme i den befintliga trafikmiljön.

Gående på gång- och cykelbana och markering av övergångsställe på cykelbana

I promemorian föreslås att gående på en gemensam gång- och cykelbana om möjligt ska använda vänster sida i färdriktningen.

I Stockholms cykelplan betonas att gående och cyklister bör betraktas som två separata trafikantgrupper och att det är viktigt att uppmärksamma att dessa i många fall har olika förutsättningar och behov. För att skapa trygga och trafiksäkra miljöer eftersträvas därför separering av dessa trafikanter. Vilken typ av lösning som är bäst i olika lägen, liksom graden av separering beror på hur det ser ut på platsen och vilka som använder den.

I de fall där gemensamma gång- och cykelbanor inte är separerade med exempelvis en målad linje kan förslaget bidra till viss tydlighet och därigenom underlätta samspelet mellan gående och cyklister. En fråga som kvarstår är i vilken utsträckning det är rimligt att tro att regeln kommer kunna övervakas och följas upp.

I promemorian konstateras även att dagens möjlighet att markera ett övergångsställe på cykelbana bedöms kunna användas i ökad utsträckning för att underlätta samspelet mellan gående och cyklister.

Trafikkontoret arbetar kontinuerligt med att förbättra och göra infrastrukturen säkrare för både gående och cyklister. I det arbetet ingår att utforma gångpassager så att det finns förutsättningar för ett bra samspel och minskade konfliktpunkter mellan cyklister och fotgängare.

Övriga regelfrågor

Trafikkontoret saknar i promemorian en genomgång av och förslag kring några regelfrågor som rör cykel. Det gäller särskilt några genomförda, pågående och planerade cykelprojekt.

Högersväng mot rött

Trafikkontoret utreder för närvarande frågan om att tillåta cyklister att svänga höger vid röd trafiksignal. Kontoret konstaterar att det i regeringens nationella cykelstrategi föreslås att det bör utredas om det är möjligt att, under vissa förutsättningar, för samtliga fordonsslag medge undantag från reglerna om stopplikt vid röd signal när fordonet gör en högersväng. Trafikkontoret välkomnar ett nationellt utredningsuppdrag, men ställer sig frågande till skälet

att samtliga fordonsslag föreslås omfattas inom ramen för ett utredningsuppdrag kopplat till cykelstrategin..

Ett sådant uppdrag bör inte hindra att det redan i samband med övriga regeländringar antingen ges möjlighet för kommuner och andra väghållare att genom tilläggsskylt till trafiksignal ge cykeltrafik möjlighet att svänga höger vid röd signal, eller med stöd av exempelvis en förordning om försöksverksamhet genomföra försök där cykeltrafiken undantas från stoppförbud vid röd signal vid till exempel högersväng.

I Danmark ledde en försöksverksamhet i statlig regi till att möjligheten för cyklister att svänga höger vid rött är reglerad i föreskrifter sedan 1 oktober 2016.

Dubbelriktad cykling på enkelriktade gator

Trafikkontoret har under 2016 infört möjligheten till dubbelriktad cykling på lämpliga enkelriktade gator. Totalt har 260 kvarter skyltats om i framför allt Stockholms innerstad. Syftet har varit att det ska bli smidigare att ta sig fram på cykel i sitt närområde, och snabbare och enklare att ansluta till och från stadens pendlingsstråk för cykling. Kontoret bedömer att förändringen uppnått syftet.

Åtgärden har skyltats med ”förbud mot infart med motorfordon”, men trafikkontoret anser i grunden att det vore önskvärt att kunna skylta regleringen genom en tilläggstavla ”Gäller ej cykel” på vägmärket ”Förbud mot infart med fordon”, vilket framfördes redan i remissvaret till Cyklingsutredningens slutbetänkande. Det har dock hittills inte bedömts möjligt utifrån Transportstyrelsens tolkning av Wienkonventionen från 1968.

I den inventering som gjorts av åtgärden finns indikationer på att bilkörning mot ”förbud mot motorfordon” har ökat något jämfört med tidigare skyltning. Det bedömdes i tjänsteutlåtande till trafiknämnden 2017-02-10 dock vara för tidigt att avgöra om det finns skäl att göra justeringar i utförandet och/eller överväga andra åtgärder för bättre regelefterlevnad i samband med anpassningen.

Möjligheten att kunna kombinera vägmärket ”Förbud mot infart med fordon” med ”Gäller ej cykel” eller liknande bör övervägas i samband med övriga regeländringar, för att främja en ökad och säker cykling samtidigt som hög regelefterlevnad uppnås för motorfordonstrafiken.