

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Cykelutredningens förslag ”Ökad och säkrare cykling - en översyn av regler ur ett cykelperspektiv” (SOU 2012:70)

Sammanfattning

Transportstyrelsen delar utredningens bedömning att det inom ramen för nuvarande lagstiftning i huvudsak ges förutsättningar för att skapa attraktivare miljö som ökar cyklingen och gör den säkrare. Konsekvensen av detta förhållande blir att utredningens förslag till åtgärder bedöms få en begränsad påverkan på förutsättningarna för en ökad och säkrare cykling. För att uppnå en säkrare och ökad cykeltrafik krävs enligt styrelsens uppfattning en ökad satsning på infrastrukturåtgärder i form av nyinvesteringar men främst genom förbättrade drift- och underhållsåtgärder.

Enligt styrelsens uppfattning är det en brist att utredningen vid sina överväganden kring de olika förslagen inte berör förhållandet att trafiklagstiftningen med några få undantag likställer cykel och moped klass II.

Transportstyrelsen motsätter sig inte utredningens förslag att ge styrelsen i uppdrag att analysera behovet av en utvidgning av vägsäkerhetslagens (2010:1362) tillämpningsområde till cykelinfrastrukturen. Däremot är styrelsen tveksam till värdet av en sådan analys.

Transportstyrelsen är tveksam till utredningens förslag om ett förtydligande i trafikförordningen (1998:1276) om att skyldigheten, för bl.a. cyklist, att använda vägrenen endast gäller om vägrenen är av tillräcklig bredd, men vill dock inte motsätta sig förslaget.

Transportstyrelsen tar inte ställning till behovet av en inventering av samt behovsanalys för cykelparkeringar.

Transportstyrelsen har inget att erinra mot förslaget att ta fram en idékatalog i syfte att främja kombinationen cykling och kollektivtrafik.

Transportstyrelsen konstaterar liksom utredningen att det inte är förenligt med Wienkonventionen om vägtrafik och Wienkonventionen om vägmärken och trafiksignaler att införa möjligheter att förse trafiksignaler eller vägmärket stopplikt med en tilläggstavla innebärande att de i vissa fall inte gäller cyklister.

Transportstyrelsen **tillstyrker** utredningens förslag

- att reglerna vid obevakade cykelöverfarter ändras så att en förare får väjningsplikt mot cyklande och förare moped klass II som färdats ut på eller just ska färdas ut på cykelöverfarten och
- att det ska vara tillåtet att flytta fordon som är uppställt i strid mot föreskrifter om stannande eller parkering på eller inom fem meter före en cykelöverfart.

Transportstyrelsen **avstyrker** utredningens förslag

- till en författningsändring som innebär att cyklar i vissa fall ska få föras på körbana även om det finns en cykelbana,
- att det ska vara tillåtet för barn till och med åtta års ålder att vid färd med cykel använda gångbana om cykelbana saknas,
- att en viss väg eller vägsträcka eller samtliga vägar inom ett område genom särskilda trafikregler ska kunna förklaras vara cykelgata och
- till ett gemensamt uppdrag till Transportstyrelsen och Trafikverket att sprida kunskap om gällande reglering för enkelriktad gata och möjligheterna att i vissa fall möjliggöra cykling i båda riktningarna.

Transportstyrelsens synpunkter

Generellt

Transportstyrelsen delar utredningens bedömning att det inom ramen för nuvarande lagstiftning i huvudsak ges förutsättningar för att skapa attraktivare miljö som ökar cyklingen och gör den säkrare. De brister i vägmiljön som upplevs som säkerhetsrisker och därmed skapar en inte önskvärd otrygghet för cyklisten beror enligt styrelsen ofta på att utformningar inte är i harmoni med gällande trafikregler. Det är även vanligt att kommuner väljer sin egen, ibland unika utformningslösning för att uppnå en önskvärd trafikmiljö. Detta skapar osäkerhet som medför problem för trafikanterna eftersom det för likartade trafiksituationer väljs utformningslösningar som skiljer sig såväl inom som mellan olika

kommuner. Det finns även klara brister i uppföljningen av att genomförda åtgärder får avsedd effekt.

Förhållandet att det inte är regelverket som förhindrar en önskvärd utveckling mot en säkrare och ökad cykeltrafik samtidigt som utredningens uppdrag begränsats till att se över behovet av regeländringar resulterar i att det som föreslås av utredningen bedöms få en begränsad effekt. För att uppnå en säkrare och ökad cykeltrafik krävs enligt styrelsens uppfattning i stället en ökad satsning på infrastrukturåtgärder i form av nyinvesteringar men främst genom förbättrade drift- och underhållsåtgärder.

Utredningen lämnar ett antal förslag till författningsändringar avseende cykeltrafik. Generellt konstaterar styrelsen att utredningen vid sina överväganden kring de olika förslagen inte berör förhållandet att trafiklagstiftningen med några få undantag likställer cykel och moped klass II. Detta är en brist i utredningen eftersom det kan påverka effekterna och ställningstagandet till vissa av de lämnade förslagen.

Uppdrag att analysera behovet av en utvidgning av vägsäkerhetslagens (2010:1362) tillämpningsområde till cykelinfrastrukturen

Transportstyrelsen motsätter sig inte utredningens förslag att ge styrelsen i uppdrag analysera behovet av en utvidgning av vägsäkerhetslagens (2010:1362) tillämpningsområde till cykelinfrastrukturen. Däremot är styrelsen tveksam till värdet av en sådan analys. Skälet till tveksamheten grundar sig på att Regeringen valde att inte besluta enligt styrelsens tidigare lämnade förslag vilket skulle ha inneburit att större delen av cykelinfrastrukturen hade omfattas av lagstiftningen.

Utformningen av vägsäkerhetslagen (2010:1362) utgår från ett EU- direktiv 2008/96/EG av den 19 november 2008 om förvaltning av vägars säkerhet. Direktivets krav omfattar endast de vägar som ingår i det transeuropeiska vägnätet (TEN-T)¹. Transportstyrelsen fick regeringens uppdrag att utreda hur rådets direktiv på lämpligt sätt kunde genomföras i svensk rätt. För att anpassa lagstiftningen till de förutsättningar som gäller det svenska vägnätet föreslog styrelsen att utöver vad direktivet omfattar att lagen även skulle gälla andra vägar. Regeringen beslutade dock att begränsa lagstiftningen till att endast gälla TEN-T-vägnätet. Motivet var att det fanns osäkerheter i att förutse de kostnadsmässiga konsekvenserna för väghållarna om lagstiftningen skulle gälla alla vägar. Regeringen skulle dock följa och utvärdera resultatet av lagstiftningen för att sedan återkomma i frågan.

¹ Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet.

Den cykelinfrastruktur som kan anses ingå i de vägar som ingår i TEN-T-vägnätet omfattas redan idag av bestämmelserna i vägsäkerhetslagen. Den analys som utredningen föreslår skulle därmed omfatta cykelinfrastruktur för vägar som ligger utanför TEN-T-vägnätet. Ska vägsäkerhetslagens tillämpningsområde utökas bör det ske i enlighet med Transportstyrelsens förslag vid införandet av EU-direktivet i svensk rätt. En utvidgning av lagens tillämpningsområde enligt styrelsens tidigare lämnade förslag skulle innebära att större delen av cykelinfrastrukturen omfattas av lagstiftningen.

Förtydligande i trafikförordningen om att skyldigheten, för bl.a. cyklister, att använda vägrenen endast gäller om vägrenen är av tillräcklig bredd

Utredningen föreslår att det av trafikförordningen uttryckligen ska framgå att skyldigheten, bl.a. för cyklister, att använda vägrenen endast gäller om vägrenen är av tillräcklig bredd och i övrigt lämplig att använda. Orsaken till det lämnade förslaget är enligt utredningen att det synes råda en osäkerhet om när bl.a. en cyklist är skyldig att använda vägrenen.

Transportstyrelsen är tveksam till om problemet är så omfattande att det föreslagna förtydligandet i lagstiftningen är motiverat men vill dock inte motsätta sig förslaget med utgångspunkt från nedanstående beskrivna förhållande.

Enligt 3 kap. 12 § trafikförordningen ska vägrenen användas bl.a. vid färd med cykel och moped klass II när cykelbana saknas. En vägren är enligt förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner en del av en väg som är avsedd för trafik med fordon, dock inte körbana eller cykelbana. Av de närmare bestämmelserna till vägmarkeringen kantlinje i 4 kap. 4 § vägmärkesförordningen (2007:90) framgår att kantlinje anger en körbanas yttre gräns. Det innebär att väghållaren som genom placeringen av vägens kantlinje bestämmer vägrenens utbredning. Väljer väghållaren att placera kantlinjen nära vägens yttre gräns innebär det svårigheter för utpekade trafikanter bl.a. cyklande att följa kraven på att använda vägrenen.

Reglerna vid obevakade cykelöverfarter ändras så att en förare har väjningsplikt mot cyklande och förare moped klass II

Utredningen föreslår att reglerna vid obevakade cykelöverfarter ändras så att en förare får väjningsplikt mot cyklande och förare moped klass II som färdats ut på eller just ska färdas ut på cykelöverfarten. Cyklande eller förare av moped klass II ska innan de färdas ut på en cykelöverfart sakta ned och ta hänsyn till avståndet och hastigheten hos de fordon som närmar sig överfarten. En viss plats ska kunna förklaras vara cykelöverfart endast om den är avsedd att användas av cyklande och förare av moped klass II för att korsa en körbana eller cykelbana och trafikmiljön är utformad så att det

säkras att fordon inte förs med högre hastighet än 30 kilometer i timmen eller överfarten är bevakad. Med cykelöverfart ska avses en plats som enligt lokal trafikföreskrift ska vara cykelöverfart och som anges med vägmarkering eller vägmärke.

Utredningens förslag överensstämmer i sin helhet med det förslag till nya trafikregler vid cykelöverfarter och på cykelbanor som Transportstyrelsen lämnade in till regeringen år 2009. Transportstyrelsen vill av trafiksäkerhetsskäl i likhet med utredningen betona vikten av att den fysiska miljön är utformad så att fordon som korsar överfarten inte förs med högre hastighet än 30 kilometer i timmen. För att säkerställa detta är det väsentligt att det ställs krav på att platsen ska vara utformad på ett visst sätt för att få förklara platsen för cykelöverfart genom lokala trafikföreskrifter.

Införs en bestämmelse om väjningsplikt vid cykelöverfart bör bestämmelsen i 3 kap. 21 § andra stycket 3 trafikförordningen ses över. Enligt denna bestämmelse har en cyklande väjningsplikt när han kommer in på en väg från bl.a. en cykelbana. Samtidigt bör övervägas en bestämmelse i 6 kap för cyklande och mopedförare som ska färdas ut på en cykelöverfart liknande den för gående som ska gå ut på ett övergångsställe enligt 7 kap. 4 §. För gående gäller enligt 7 kap. 4 § att en gående som ska gå ut på ett övergångsställe ska ta hänsyn till avståndet till och hastigheten hos de fordon som närmar sig övergångsstället.

Transportstyrelsen tillstyrker mot bakgrund av ovanstående förslaget.

Tillåtet att flytta fordon som är uppställt i strid mot föreskrifter om stannande eller parkering på eller inom fem meter före en cykelöverfart

Utredningen föreslår att det ska bli tillåtet att flytta fordon som är uppställt i strid mot föreskrifter om stannande och parkering på eller inom fem meter före en cykelöverfart.

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget. Den föreslagna ändringen överensstämmer med vad som idag gäller flyttning av fordon i anslutning till övergångsställe. Enligt styrelsens mening finns ingen anledning att ha skilda bestämmelser.

Cyklar ska i vissa fall få föras på körbana även om det finns en cykelbana

Utredningen föreslår att cyklar ska få föras på en körbana även om det finns en cykelbana, om särskild försiktighet iakttas och det är lämpligare med hänsyn till fordonets bredd och cykeln har fler än två hjul eller är utrustad med cykelkärra eller sidovagn. Skälet till den föreslagna ändringen är att

underlätta framkomligheten för cyklister då cykelbanor ofta inte är dimensionerade för denna typ av fordon.

Transportstyrelsen avstyrker förslaget då det är tveksamt om utrymmesproblemet för de beskrivna fordonen är så stort att det motiverar den föreslagna ändringen. En överflyttning av dessa fordon från cykelbana till körbana bedöms även innebära ökade trafiksäkerhetsrisker. Till skillnad från utredningens uppfattning så är det styrelsens mening att de flesta cykelbanor är så breda att de rymmer dessa fordon. Skillnaden i utrymmesbehov mellan en vanlig cykel och de beskrivna fordonen är också begränsad. Styrelsens uppfattning är att det i de flesta fall är styrets bredd som är dimensionerande, inte antalet hjul eller cykelkärrans bredd.

Tillåtet för barn att om det saknas cykelbana, till och med det år de fyller åtta år, använda gångbanan vid färd med cykel

Enligt utredningens förslag ska det vara tillåtet för barn till och med åtta års ålder att vid färd med cykel använda gångbana om cykelbana saknas. Skälet enligt utredningen är att en sådan regel kan antas främja en ökad cykling bland barn då både barnet själv och vuxna i hans eller hennes närhet kommer att uppleva en större trygghet. Tanken med förslaget är i grunden god. Ett genomförande av förslaget skulle öka barns möjligheter att få relativt säker cykelmiljö och därmed medverka till en ökad mobilitet.

Transportstyrelsen är dock tveksam till om skälen för förslaget är tillräckliga för att motivera den föreslagna regeln. Det finns en klar risk att andra trafiksäkerhetsrisker uppstår samtidigt som regeln blir svår att övervaka. Praktiskt är det tveksamt om regeln kan fungera. För ett barn i aktuell ålder torde det med största sannolikhet krävas att en vuxen person även finns med vid cykelfärden. Det innebär att den vuxna ska cykla på körbanan medan barnet cyklar på intilliggande gångbana vilket av trafiksäkerhetsskäl knappast är ett lämpligt förhållande. Dessutom måste barnet sannolikt passera andra korsande gator med biltrafik.

Den föreslagna regeln kommer svårtligen att kunna övervakas. Med tanke på barns varierande fysiska utveckling blir det svårt för en polis att bedöma barnets ålder. En överträdelse kan heller inte beivras med tanke på att barnen inte är straffmyndiga.

Sammanfattningsvis avstyrker Transportstyrelsen därför förslaget.

En viss väg eller vägsträcka eller samtliga vägar inom ett område ska genom särskilda trafikregler kunna förklaras vara cykelgata

Utredningen föreslår att en möjlighet att införa cykelgator införs. Med cykelgata ska avses en väg eller en vägsträcka som enligt lokal trafikföreskrift ska vara cykelgata och som är utmärkt med vägmärke för

cykelgata. På en cykelgata ska motordrivna fordon anpassa sin hastighet till cykeltrafiken, fordon ska inte få parkeras på någon annan plats än särskilt anordnade parkeringsplatser och förare som från en väg kör in på en väg som är cykelgata ska ha väjningsplikt mot fordon på cykelgatan som föraren kör in på.

Den föreslagna regeln syftar till att skapa trafikmiljöer där cykeltrafik prioriteras. Transportstyrelsen har inget att invända mot denna målsättning. Däremot anser styrelsen att det redan idag finns möjlighet att genom lämplig utformning i kombination med särskilda trafikregler genom lokala trafikföreskrifter skapa en trafikmiljö som förslaget syftar till. Genom lokala trafikföreskrifter kan en kommun t.ex. besluta om att en viss väg eller vägsträcka eller samtliga vägar inom ett område ska vara gågata eller gångfartsområde. Ett sådant beslut medför sedan att vissa generella bestämmelser gäller t.ex. anpassning av hastighet för fordon. Ett införande av ytterligare en ”vägtyp” med andra generella bestämmelser riskerar att komplicera trafikmiljön på ett oönskat sätt och med minskad reglefterlevnad som följd. För polisen torde också uppstå en svårighet att övervaka om ett fordon framförs så det anpassat sin hastighet till cykeltrafiken då spännvidden med vilken hastighet cykeln framförs är stor.

I detta förslag blir det särskilt tydligt att det är en brist att utredaren inte beaktat att moped klass II normalt i trafiklagstiftningen likställs med cykel.

Sammanfattningsvis avstyrker Transportstyrelsen därför förslaget.

Gemensamt uppdrag till Transportstyrelsen och Trafikverket att sprida kunskap om gällande reglering för enkelriktad gata och möjligheterna att i vissa fall möjliggöra cykling i båda riktningarna

Enligt utredningen bör regeringen ge Transportstyrelsen och Trafikverket ett gemensamt uppdrag att, i samråd med SKL, sprida kunskap om gällande reglering för enkelriktad och möjligheterna, inom ramen för denna reglering, att i vissa fall möjliggöra cykling i båda riktningarna.

Transportstyrelsen avstyrker förslaget. Styrelsen ifrågasätter inte att det kan finnas ett behov av att informera väghållare om olika utformnings- och regleringslösningar som ger möjliggör cykling i båda riktningarna. Detta bör kunna ske inom ramen för den normala verksamheten och inte genom ett särskilt uppdrag.

Uppdrag till Trafikverket att i samråd med bl.a. Transportstyrelsen göra en nationell inventering av samt behovsanalys för cykelparkeringar

Transportstyrelsen tar inte ställning till behovet av den föreslagna inventeringen. Däremot kan det med utgångspunkt från styrelsens

ansvarsområde ifrågasättas vilket bidrag styrelsen kan ge i en sådan inventering.

Uppdrag till Trafikverket att i samråd med bl.a. Transportstyrelsen ta fram en idékatalog i syfte att främja kombinationen cykling och kollektivtrafik

Transportstyrelsen har inget att erinra mot förslaget.

Möjligheter att förse trafiksignaler eller vägmärket stopplikt med en tilläggstavla innebärande att de i vissa fall inte gäller den som cyklar

Utredningen konstaterar att det inte är förenligt med Wienkonventionen om vägtrafik och Wienkonventionen om vägmärken och trafiksignaler att införa möjligheter att förse trafiksignaler eller vägmärket stopplikt med en tilläggstavla innebärande att de i vissa fall inte gäller den som cyklar.

Transportstyrelsen delar utredningens uppfattning.

Detta ärende har beslutats av GD- stabschef Jacob Gramenius. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog Birgitta Hermansson, direktör, Ann Heljebäck, enhetschef, Anna-Karin Bergström, sektionschef, Jonas Malmstig, verksamhetsjurist och Per Öhgren, trafiksäkerhetsexpert, den senare föredragande.

Jacob Gramenius
Chef GD-stab