

Strategisk utveckling

PM
2017-06-26
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2017-0791

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Jens Plambeck

Remissyttrande på promemorian Cykelregler

Stockholms läns landsting yttrar sig över förslaget till cykelregler i den nationella cykelstrategin. Förslag till yttrande har tagits fram gemensamt av landstingets förvaltningar tillväxt- och regionplaneförvaltningen i egenskap av regionplaneorgan samt trafikförvaltningen som ansvarar för kollektivtrafiken i Stockholms län.

Stockholms läns landsting verkar för att öka cykelandelen och har tillsammans med Trafikverket Stockholm och Länsstyrelsen i Stockholms län tagit fram en regional cykelplan ”*Smidigt, smart och säkert – så cyklar vi i Stockholmsregionen*”. Den regionala cykelplanen pekar ut ett sammanhängande cykelvägnät för arbetspendling bestående av 850 kilometer högkvalitativa cykelstråk. Ambitionen är att cykelvägnätet ska vara fullt utbyggt år 2030.

Överlag är det positivt med förslag till regeländringar som syftar till att främja en ökad och trafiksäker cykling. Det ligger i linje med landstingets arbete för att öka andelen cyklister i Stockholms län. I den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län (RUFS) är kollektivtrafik, cykel och gång är prioriterade framför bilen.

Det finns vissa utmaningar i förslagen att hantera när det blir konflikt mellan cykel och kollektivtrafik i trafikmiljön. Båda transportsätten är viktiga för att uppnå ett hållbart transportsystem.

1. CYKLA PÅ KÖRBANAN ÄVEN OM DET FINNS EN CYKELBANA

Förslag: Det införs en möjlighet för cyklande från 15 år (och förare av moped klass II) att färdas på körbanan även om det finns en cykelbana om den högsta tillåtna hastigheten på körbanan är högst 50 kilometer i timmen. Möjligheten gäller cykel oavsett antalet hjul eller cykelns bredd och gäller endast under förutsättning att särskild försiktighet iakttas.

Stockholms läns landsting
Trafikförvaltningen
105 73 Stockholm

Leveransadress:
Lindhagensgatan 100
Godsmottagningen
112 51 Stockholm

Telefon: 08-686 16 00
Fax: 08-686 16 06
E-post: registrator.tf@sll.se

Säte: Stockholm
Org.nr: 232100-0016
www.sll.se

Strategisk utveckling

PM
2017-06-26
Version 1.0Ärende/Dok. id.
TN 2017-0791Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Kommentar: Förslaget om att cykla i körbanan även om det finns cykelbana är problematiskt. Å ena sida är det ett förslag som efterfrågas av många kommuner och cyklister. Förslaget gör det möjligt för cyklister att färdas i högre hastighet än tidigare med mindre konfliktytor mellan cyklist/cyklist och cyklist/gående, vilket frigör plats för cyklister som önskar färdas på cykelbana som är åtskild från biltrafiken.

Å andra sidan är det viktigt att betrakta cykeln som ett eget transportslag med egen infrastruktur. Den regionala cykelplanen förordar regionala cykelstråk som är tydligt åtskilda från övrig trafik.

Ur kollektivtrafikperspektiv innebär det att buss och cykel riskerar att komma i konflikt med varandra vid hållplatserna på körbanan. Det gäller framför allt i stadsmiljö där hållplatserna är tätare samt bussar och cyklisterna är fler. Intentionen hos väghållarna bör främst vara att ha tillräckligt breda cykelvägar som ger möjlighet till omkörning för cyklister sinsemellan.

2. CYKELGATA

Förslag: Det införs en möjlighet för kommuner att inrätta cykelgator genom att meddela lokala trafikföreskrifter om att en väg eller vägsträcka ska vara cykelgata. En ny beteckning, cykelgata, införs i förordningen om vägtrafikdefinitioner. Ett vägmärke för cykelgata införs. Följande trafikregler ska gälla på en cykelgata:

- Den högsta tillåtna hastigheten är 30 kilometer i timmen
- Fordon får inte parkeras på någon annan plats än särskilt anordnade parkeringsplatser
- En förare som kör in på en cykelgata har väjningsplikt mot fordon på cykelgatan
- Förare av motordrivna fordon ska anpassa sin hastighet till cykeltrafiken.

Den som bryter mot hastighetsbestämmelsen eller bestämmelsen om väjningsplikt ska dömas till böter.

Kommentar: Cykelgata har prövats i Linköping med bra resultat vad gäller sänkta hastigheter och färre trafikolyckor. Förslaget gör det möjligt för fler kommuner att införa cykelgator som alternativ till cykling i blandtrafik. Det är ett bra komplement till gångfartsområden på gator med stora cykelflöden.

Strategisk utveckling

PM
2017-06-26
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2017-0791

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Förslaget är en viktig symbolhandling som gör det möjligt för kommuner att visa att de prioriterar cyklister högt.

Landstinget anser att förslaget är positivt, men att kollektivtrafikens behov måste beaktas vid införandet av cykelgata. De situationer som kan uppstå för busstrafiken är svårigheten att hålla tidtabellen när bussarna ska anpassa sig efter cyklisternas hastighet samt den s.k. döda vinkeln som kan uppstå vid till exempel busshållplatser. På särskilt viktiga kollektivtrafikstråk kan det vara lämpligt att införa cykelgator på parallella gator för att minimera konfliktytorna. Det är en avvägning som får göras från fall till fall mellan väghållaren och de ansvariga för kollektivtrafiken

3. VÄGMARKERING FÖR CYKELBOX

Förslag: En vägmarkering för cykelbox införs i vägmärkesförordningen.

Kommentar: Landstinget ser positivt på förslaget. Cykelbox gör det möjligt för cyklister att stanna framför motorfordon i signalreglerade korsningar, vilket ökar trafiksäkerheten och framkomligheten för cyklister. Förslaget om vägmarkering innebär att markeringen införs i vägmärkesförordningen vilket ger en ökad tydlighet och samsyn i frågan om cykelbox.

4. FÖRENKLAD MARKERING AV CYKELPASSAGE OCH CYKELÖVERFART

Förslag: De närmare föreskrifterna för vägmarkeringen M16 Cykelpassage eller cykelöverfart ändras så att markeringen för övergångsställe får utgöra en av begränsningslinjerna till en cykelpassage eller en cykelöverfart.

Kommentar: Landstinget ser positivt på förslaget. Det innebär att mindre utrymme behöver tas i anspråk för vägmarkeringen, vilket är angeläget på många platser där det råder brist på utrymme i gaturummet. Den föreslagna lösningen som innebär att markeringen för övergångsställe får utgöra en av begränsningslinjerna har i praktiken ofta använts vid cykelöverfarter. Förslaget gör det möjligt att anlägga cykelöverfarter och cykelpassager enligt samma lösning.

5. CYKELPASSAGE ANGES MED VÄGMARKERING

Förslag: Definitionen av cykelpassage ändras så att en cykelpassage alltid ska anges med vägmarkeringen M16 Cykelpassage eller cykelöverfart.

Strategisk utveckling

PM
2017-06-26
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2017-0791

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Kommentar: Landstinget ser positivt på förslaget. Nuvarande definition av cykelpassage säger att en cykelpassage kan anges med vägmarkering, men att det inte är nödvändigt. Det innebär alltså att cykelpassager kan anläggas helt utan vägmarkering, vilket är otydligt för både cyklister och korsande motortrafik. Förslaget om vägmarkering innebär en ökad tydlighet och kontinuitet vid cykelpassager.

6. LOKALISERINGSMÄRKEN FÖR GÅNG- OCH CYKELVÄGVISNING

Förslag: Vägmärkesförordningens bestämmelse om lokaliseringsmärken för vägvisning förtydligas.

Kommentar: Landstinget ser positivt på förslaget. Det gör det möjligt att komplettera gång- och cykelvägvisning med information om exempelvis järnvägsstation och service. Förslaget tillämpas redan i många kommuner, inte minst för vägvisning till järnvägsstationer och kollektivtrafikknutpunkter - förutsättning att det finns cykelparkering där. Förslaget är alltså efterfrågat och angeläget.

7. GÅENDE PÅ GÅNG- OCH CYKELBANA

Förslag: Gående ska om möjligt använda vänster sida i färdriktningen på en kombinerad gång- och cykelbana.

Kommentar: Landstinget ser positivt på förslaget som innebär ett klagörande för hur gående och cyklister ska förhålla sig på en gemensam bana. Det ökar framkomligheten och trafiksäkerheten för gående och cyklister. Genom att hänvisa gående längst ut till kanten frigörs plats i mitten av gång- och cykelbanan. Det innebär också att gående placeras närmast den långsamma cykeltrafiken eftersom snabbare cyklister skall köra om på vänster sida, dvs närmast mitten. En nackdel med förslaget är dock att gående i ena riktningen placeras närmast körbanan och får längre avstånd till målpunkter i form av butiker etc. Vidare anser Landstinget att gående och cyklister i största möjliga mån ska separeras genom separerade gång- och cykelbanor.

Strategisk utveckling

PM
2017-06-26
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2017-0791

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

8. MARKERING AV ÖVERGÅNGSSTÄLLE PÅ CYKELBANA

Förslag: Dagens möjlighet att markera ett övergångsställe på cykelbana bedöms kunna användas i ökad utsträckning för att underlätta samspelet mellan gående och cyklister.

Kommentar: Landstinget ser positivt på förslaget. Det innebär en ökad tydlighet om var gående förväntas korsa cykelbanan vilket leder till färre konfliktytor mellan gående och cyklister. Landstinget instämmer i bedömningen om att storleken för vägmarkeringen även fortsättningsvis ska tillåtas vara hälften av den normala för körbanan.

Avslut

Sammantaget är Landstinget är positiva till regeringens initiativ till att sätta cykelfrågorna högre upp på agendan. Det är viktigt att cykelreglerna förtydligas för att underlätta samspelet mellan cyklister och övriga trafikanter. Landstinget konstaterar också förslagen om cykling på körbana samt cykelgator kommer att kräva ett nära samverkan mellan väghållarna och de ansvariga för kollektivtrafiken för att värna om cyklisternas trafiksäkerhet och kollektivtrafikens attraktivitet i form av restid och regularitet.

Trafiknämnden

PROTOKOLLSUTDRAG

Nr 7/2017

Sammanträdesdatum
2017-08-29

Datum för justering: 2017-08-29

Datum för anslag: 2017-08-30

Kristoffer Tamsons (M)
Talla Alkurdi (S)

§ 144

Yttrande över promemorian Cykelregler (TN 2017-0791)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 26 juni 2017 från trafikförvaltningens förvaltningschef.

I ärendet yttrade sig

BESLUT

Trafiknämnden beslöt

att godkänna och avge remissyttrande på promemorian Cykelregler i enlighet med tjänsteutlåtandet i ärendet

att omedelbart justera paragrafen.

UTTALANDEN

MP-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande, bilaga 9.

Vid protokollet

Sofia Petersson Östelius

SÄRSKILT UTTALANDE
2017-08-29

TN 2017-0791

Trafiknämnden
Ärende 15

Yttrande över promemorian Cykelregler

Miljöpartiet välkomnar i stort promemorian Cykelregler. Vi är i huvudsak positiva till att det ska vara tillåtet att cykla även på körbanan, under förutsättning att säkerheten och kollektivtrafiken beaktas.

På vissa körbanesträckor kan det vara olämpligt med cykeltrafik, tex om kollektivtrafiken skulle försvåras avsevärt, och där bör kommunernas vägmyndigheter ha möjlighet att förbjuda cykeltrafik och markera detta tydligt.

Vi vill också lyfta fram behovet att genom tillägsskylt 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".