

Ökad och säkrare cykling – en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv

Betänkande av Cyklingsutredningen

Stockholm 2012



STATENS OFFENTLIGA
UTREDNINGAR

SOU 2012:70

SOU och Ds kan köpas från Fritzes kundtjänst. För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Fritzes Offentliga Publikationer på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningsavdelning.

Beställningsadress:
Fritzes kundtjänst
106 47 Stockholm
Orderfax: 08-598 191 91
Ordertel: 08-598 191 90
E-post: order.fritzes@nj.se
Internet: www.fritzes.se

Svara på remiss – hur och varför. Statsrådsberedningen (SB PM 2003:2, reviderad 2009-05-02)

– En liten broschyr som underlättar arbetet för den som ska svara på remiss.

Broschyren är gratis och kan laddas ner eller beställas på

<http://www.regeringen.se/remiss>

Tryckt av Elanders Sverige AB.
Stockholm 2012

ISBN 978-91-38-23816-5
ISSN 0375-250X

Innehåll

Del 2

Bilagor

3	Rapport – Reglers påverkan på förutsättningarna för cykelplanering och cykling – underlag till Cyklingsutredningen (WSP).....	5
4	Bilagor till rapporten Reglers påverkan på förutsättningarna för cykelplanering och cykling – underlag till Cyklingsutredningen (WSP).....	201
4:1	Kriterier för prioritering mellan olika regeländringsförslag.....	201
4:2	Svar på Enkät till planerare.....	211
4:3	Svar på Enkät till trafikanter	237
4:4	Sammanställning av trafikregler som gäller för cyklisterna	269



UNITED
BY OUR
DIFFERENCE



RAPPORT

Reglers påverkan på förutsättningarna för
cykelplanering och cykling
– underlag till Cyklingsutredningen

2011-10-31

Analys & Strategi

Konsulter inom samhällsutveckling

WSP Analys & Strategi är en konsultverksamhet inom samhällsutveckling. Vi arbetar på uppdrag av myndigheter, företag och organisationer för att bidra till ett samhälle anpassat för samtiden såväl som framtiden. Vi förstår de utmaningar som våra uppdragsgivare ställs inför, och bistår med kunskap som hjälper dem hantera det komplexa förhållandet mellan människor, natur och byggd miljö.

Titel: Reglers påverkan på förutsättningarna för cykelplanering och cykling – underlag till Cyklingsutredningen

WSP Sverige AB

Besöksadress: Arenavägen 7

121 88 Stockholm-Globen

Tel: 08-688 60 00, Fax: 08-688 69 99

Email: info@wspgroup.se

Org nr: 556057-4880

Styrelsens säte: Stockholm

www.wspgroup.se

Förord

Enligt den senaste nationella resvaneundersökningen, RES, från 2005/2006 görs omkring 465 miljoner cykelresor per år i Sverige. Kanske är denna siffra högre idag eftersom cykelresandet har ökat i flera kommuner. Men cykeln har som bekant egenskaper som gör att många idag önskar att cykelresandet ska öka ytterligare. Denna önskan har tagit sig uttryck i politiska mål på olika nivåer. Bl.a. anger en av preciseringarna till det gällande transportpolitiska funktionsmålet att förutsättningarna för att cykla (liksom för att gå och åka kollektivt) ska förbättras.

WSP har fått i uppdrag av Cyklingsutredningen att lämna underlag till utredningens översyn av trafikregler som påverkar cyklister och regler som påverkar cykelplaneringens förutsättningar. Syftet med översynen är att bedöma om regeländringar kan öka cyklingen och göra den säkrare.

Pia Sundbergh har varit projektledare för WSP:s uppdrag. Hon har också ansvarat för den enkät om trafikregler som skickats ut till ett stort antal trafikanter. Elisabet Idar Angelov och Bengt Eriksson har analyserat möjligheterna att genom regelförändringar förbättra förutsättningarna för cykelplaneringen. Karin Jansson har sammanställt gällande trafikregler för cyklister och tillsammans med Karin Brundell-Freij, Johannes Berg och Pia Sundbergh analyserat möjliga förändringar av denna regelsamling som kan underlätta och öka säkerheten för cyklister. Som stöd för uppdragets övriga delar har Johannes Berg sammanställt erfarenheter från ett antal europeiska länder. Ann-Katrin Berglund har kvalitetsgranskat arbetet. Jenny Källström, Kia Hultin och Pelle Envall har bistått projektet i olika delar. Dessutom har ett antal experter inom området intervjuats.

Tack till alla som bidragit med kunskap till projektet.

Stockholm i oktober 2011

Fredrik Bergström,
affärsområdeschef WSP Analys & Strategi

Innehåll

SAMMANFATTNING	1
1 INLEDNING OCH BAKGRUND	7
1.1 Om Cyklingsutredningen	7
1.2 Om WSP:s uppdrag	7
1.3 Avgränsningar	9
1.4 Läsanvisning	11
2 ÖVERGRIPANDE UTGÅNGSPUNKTER	13
2.1 Om cyklar och cyklisterna	13
2.2 Cykelresandets andel av det totala resandet	14
2.3 Trafiksäkerhet	15
2.4 Faktorer som påverkar cykelvalet	19
3 EUROPEISK UTBLICK	23
3.1 Utgångspunkter för utblicken	23
3.2 Framgångsrika cykelländer	24
3.3 Nederländerna	27
3.4 Tyskland	33
3.5 Danmark	36
3.6 Norge	38
3.7 Finland	42
3.8 Slutsatser från den europeiska utblicken	46
4 CYKELPLANERINGENS FÖRUTSÄTTNINGAR	49
4.1 Cykelplaneringen och dess ansvarsfördelning	49
4.2 Cykelplaneringens regelverk	51
4.3 Utmaningar för planering av övergripande nät	55
4.4 Cykelplaneringens effektivitet	59
4.5 Cykelns status som fordonsslag	65
4.6 Kombinationsresor cykel och kollektivtrafik	70
5 TRAFIKREGLER FÖR CYKLISTER	77
5.1 Trafikregler som påverkar cyklisterna	77
5.2 Reglernas betydelse	82
5.3 Cyklisters regelefterlevnad	85
6 NÅGRA SÄRSKILDA TRAFIKFRÅGOR	89
6.1 Cykelns plats på vägen	89
6.2 Enkelriktade gator	99
6.3 Väjningsplikt vid övergångsställen	104
6.4 Korsningar med motorfordonstrafik	106

6.5	Cykelfartsgata	126
6.6	Bortvalda frågor	129
7	ENKÄTUNDERSÖKNING	131
7.1	Metod.....	131
7.2	De svarande och deras bakgrund	136
7.3	Om att cykla på trottoaren.....	142
7.4	Om att cykla på körbanan	147
7.5	Om att cykla på vägar med vägren.....	152
7.6	Kännedom om utvalda vägmärken.....	156
7.7	Ytterligare attityder kring regler	160
7.8	Reflektioner över enkätresultaten.....	161
8	DISKUSSION OCH FÖRSLAG	163
8.1	Planeringssystemets betydelse	164
8.2	Förslag kring planeringsförutsättningar	165
8.3	Trafikreglernas betydelse.....	170
8.4	Förslag relaterade till trafikregler.....	171
8.5	Fler faktorer påverkar cykelandelen	178
	REFERENSER.....	179
	BILAGA 1 – KRITERIELISTA FÖR PRIORITERING MELLAN OLIKA REGELÄNDRINGSFÖRSLAG	189
	BILAGA 2 – SVAR TILL ENKÄT TILL PLANERARE	189
	BILAGA 3 – SVAR TILL ENKÄT TILL TRAFIKANTER	189
	BILAGA 4 – SAMMANSTÄLLNING AV TRAFIKREGLER SOM GÄLLER FÖR CYKLISTER.....	189

Sammanfattning

WSP har på uppdrag av Cyklingsutredningen studerat hur det befintliga systemet av lagar och regler påverkar förutsättningarna för cyklister. I fokus har varit de bestämmelser som reglerar planering och utformning av trafikmiljön samt trafikreglerna för cykeltrafik. Resultatet är en kartläggning av förutsättningarna i det befintliga systemet samt en bedömning av vilka eventuella förändringar som skulle kunna bidra till förbättrade förutsättningar för cykling och cyklister.

Om cykling och cyklister

I landet som helhet beräknas ungefär var tionde resa göras med cykel och medelreslängden ligger kring tre kilometer, men variationen är mycket stor. Cykelandelen låg som högst under 1930-talet och har sedan minskat kraftigt och trafikplaneringen blivit mer fokuserad på biltrafik. På 1990-talet påbörjades satsningar på att förbättra för cykeltrafiken i enskilda kommuner och många kommuner har idag ambitiösa politiska mål om att cyklingen ska öka. Ambitionsnivån varierar dock kraftigt och endast ett litet antal kommuner har innehållsmässigt breda och långsiktiga planer för cykelplaneringen som också följs upp.

Cyklister är i förhållande till bilister långsamma och synnerligen sårbara, men samtidigt så snabba och tysta att de kan vara svåra att upptäcka ”i tid”. Cyklister upplevs ofta av fotgängare som en säkerhetsrisk, men utgör generellt en liten fara för andra i trafiken. Cyklister använder sin egen energi för att ta sig fram vilket gör dem dels mer känsliga för omvägar än bilister, dels mer känsliga för stopp. Cyklister är en ännu mer heterogen grupp än bilister, med stor variation i åldrar och kunskap om trafikregler.

En individ tillhör vid olika tillfällen olika trafikantgrupper. Exempelvis är en person ibland fotgängare, ibland cyklist och andra gånger bilförare. I studien syftar skrivelser om cyklister på tillfällen då en individ cyklar. Reglers tänkbara effekter på ”cyklister” respektive ”andra trafikanter” innebär således att en individ påverkas på olika sätt beroende på vilken trafikantgrupp individen tillhör i en given situation.

Erfarenheter från internationell jämförelse

En av de enskilt viktigaste faktorerna bakom resenärers val att ta cykeln är att det upplevs som tryggt. En viktig konkurrensfördel för cykeln är dess snabbhet, i synnerhet i urbana miljöer. För att cykeln ska komma till sin rätt behöver dock cykelvägnätet vara väl utbyggt, gent och sammanhållet. I länder som Nederländerna, Danmark och Tyskland, med hög cykelandel, finns generellt en väl utbyggd infrastruktur för cykel där trafikslagen separeras. Detta bidrar till att ökad trafiksäkerhet då antalet potentiella konfliktsituationer minskar.

Etablerandet av gena, säkra och sammanhållna cykelnät förutsätter att både trafiklagstiftning och övrig lagreglering underlättar. Exempel på sådana regler från den internationella litteraturstudien är möjligheten att tillåta cykeltrafik mot enkelriktad biltrafik och etablerandet av cykelfartsgator. Enbart regelförändringar räcker dock inte för att säkerhetsställa en tillfredställande nivå på cykelinfrastrukturen. Även förutsättningarna inom planeringen behöver förändras för att stärka cykelns roll i transportsystemet.

Den internationella litteraturstudien visar på vikten av att stärka cykelns roll i ett hela resan-perspektiv. Detta manifesteras främst i välutbyggd, trygg och framförallt säker cykelparkering i anslutning till större kollektivtrafiknoder, samt möjligheten att ta med cykel på kollektivtrafiken.

Planering av cykelinfrastruktur

Studiet av de regelverk som används vid planeringen av cykelinfrastruktur har i huvudsak fokuserat på att besvara två frågor:

- Finns det regler som förhindrar, försvårar, fördyrar eller på annat sätt hämmar tillkomsten av en ändamålsenlig cykelinfrastruktur?
- Saknas det regler som kräver, underlättar, förbilligar eller på annat sätt främjar tillkomsten av en ändamålsenlig cykelinfrastruktur?

Bristerna i cykeltrafikens infrastruktur, liksom vikten av att hantera dem, har kommit att uppmärksammas mer under de senaste åren. Det bidrar till utveckling även utan regelförändringar relaterade till planeringen. Vår slutsats är emellertid att både regelverket och ansvarsfördelningen kan behöva förtydligas för att underlätta och snabba på processen för att flytta fram cykelns och cykelinfrastrukturens positioner.

Vår bedömning är att det med ett undantag inte finns regler som hämmar tillkomsten av en ändamålsenlig cykelinfrastruktur. Undantaget är att cykelbanor definieras som väganordningar i väglagen. Cykelvägar som inte har en direkt funktionell tillhörighet till en väg kan därmed inte byggas med stöd av väglagens bestämmelser.

Inom några centrala områden saknas också regler eller andra förutsättningar som främjar tillkomsten av en ändamålsenlig cykelinfrastruktur.

I de fall då bristerna inte bedöms kunna avhjälpas på ett ändamålsenligt sätt med hjälp av regeländringar eller förändringar i ansvar, kan andra typer av initiativ vara nödvändiga för att inom ”rimlig” tid uppnå en god och trafiksäker tillgänglighet för cykeltrafiken i landets alla delar. Detta behov av särskilda an-

strängningar understryks av att kostnadseffektiva förbättringar för ett trafikslag är så mycket svårare att genomföra i ett redan utbyggt trafiksystem.

Sammantaget har vår genomgång av svensk och relevant internationell lagstiftning samt intervju och enkätstudier lett fram till ett antal förslag avseende planering som bedöms kunna leda till ökad säkerhet, framkomlighet och tillgänglighet för cyklister.

- Väglagen bör ändras så att dess bestämmelser också kan tillämpas på regionala cykelvägar.
- En inventering bör göras av behovet av cykelfält eller cykelbana längs befintliga mötesfria vägar.
- Med syfte att skynda på och effektivisera utbyggnaden av ett övergripande regionalt och lokalt cykelvägnät bör möjligheten övervägas att under en begränsad period lyfta ut investeringsmedel från åtgärdsplaneringen för medfinansiering av sådan infrastruktur.
- Ansvaret för en övergripande cykelinfrastruktur på regional och lokal (i första hand mellankommunal) nivå kan behöva förtydligas.
- Transportstyrelsen och Trafikverket bör ges i uppdrag att gemensamt och i samråd med bl.a. Sveriges kommuner och landsting utarbeta lämpliga klassificeringar av samhällets cykelinfrastruktur avseende trafiknät och trafiktekniska standarder.
- Det bör införas en möjlighet att med stöd av lokal trafikföreskrift utpeka en viss cykelväg eller cykelvägsträcka som cykeltrafikled, d.v.s. en cykelväg som är särskilt avsedd för cykeltrafik med hög hastighet och prioriterad framkomlighet.
- Det bör övervägas om cykelinfrastrukturen kan lyftas fram tydligare i plan- och bygglagen.
- Möjligheterna för Transportstyrelsen eller annan statlig aktör att i tillståndsgivning ställa krav på att cykel kan tas med i kollektivtrafiken bör övervägas. Möjligheterna att ta med cykeln på kollektivtrafiken är idag synnerligen begränsade.
- Statlig medfinansiering skulle också kunna tillämpas för cykelparkeringar vid i första hand kollektivtrafiknoder av nationell betydelse. Markförhållandena gällande ägande är ofta komplicerade runt dessa

kollektivtrafiknoder och statlig medfinansiering är sannolikt en förutsättning för att behovsanpassad parkering ska komma till stånd. Trygg och säker cykelparkering vid kollektivtrafiknoder bedöms vara en viktig förutsättning för att förbättra förutsättningarna för cyklister. Den internationella litteraturstudien bekräftar vikten av behovsanpassad cykelparkering i anslutning till kollektivtrafiknoder och vikten av att behandla cykel som en del i ett hela resan perspektiv.

Trafikregler som påverkar cyklister

Genomgången av de lagar och regler som påverkar cyklister har framförallt fokuserat på att identifiera hinder och potentiella förbättringar som rör cyklisters tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet. De förslag på förändringar som WSP valt att studera närmare är resultat av en sammanvägning mellan litteraturstudier, intervjuer samt enkätsvar.

- Cyklister bör tillåtas cykla på körbana. Cyklister bör tillåtas att cykla på körbanan även om det finns cykelbana. Två alternativa regeländringsförslag har identifierats för detta syfte. Vi förespråkar det förslag som innebär att grundregeln är att cyklister får cykla på körbanan även om det finns cykelbana men att cykeltrafik kan förbjudas på gator genom lokala trafikföreskrifter och vägmärke som anger detta.
- Barn bör tillåtas cykla på trottoaren. Det finns stora fördelar med att tillåta barn att cykla på trottoaren så en sådan regeländring bör utredas vidare. Enkätundersökningen visar att betydligt fler är kritiska till regeln som säger att barn inte får cykla på trottoaren än till andra regler som undersöktes. De främsta motiven till en ändring är att den sannolikt förbättrar trafiksäkerheten eftersom barn inte är "trafikmogna" och att det ökar tillgänglighet för barn genom att göra det tryggare att cykla.
- Konsekvenserna av att tillåta cykling mot färdriktning på enkelriktade gator (d.v.s. gator med vägmärket förbud mot infart med fordon) bör utredas vidare. Om en sådan förändring genomförs bör det göras genom tilläggstavla på gator där det inte bedöms nödvändigt att cykeltrafiken enkelriktas trots att motorfordonstrafik behöver enkelriktas.
- Väjningsreglerna vid cykelöverfarter bör ses över. Vi föreslår att två typer av cykelöverfarter utreds, en variant där cyklister har hundra procentig väjningsplikt och motorfordonsförare aldrig har väjningsplikt samt en variant där det motsatta gäller. Vi föreslår att den första varianten ska vara grundregel och att väghållare kan välja att använda den andra varianten, t.ex. längs prioriterade cykelstråk. Reglerna för prioriterade cykelöverfarter bör formuleras med krav på att cykelöverfarten är beva-

kad eller är ”trafiksäkert utformad”. Det bör gälla att väjningspliktskyltar, eller en ny skylt för cykelöverfart, måste finnas vid prioriterade cykelöverfarter och vid andra cykelöverfarter får inga väjningspliktskyltar finnas för motorfordonstrafiken.

- Införande av cykelfartsgator. Idag saknas ett mellanting mellan cykelbana och gator, vilket gör att det är svårt att prioritera cykeltrafiken om det inte finns utrymme att anlägga cykelbanor. Samtidigt är det av stor vikt att cykelvägnet ska vara sammanhängande. Möjlighet att skapa cykelfartsgator bör därför införas.

Så genomfördes studien

WSP:s uppdrag inleddes med en genomgång av den svenska lagstiftningen i syfte att identifiera de lagar och regler som är relevanta för cyklister. Inom denna del gjordes en uppdelning av trafikregler som direkt påverkar cyklisters säkerhet och framkomlighet samt lagar och regler som påverkar planeringen av infrastruktur för cykel.

För att bredda perspektiven och inhämta förslag på tänkbara förändringar i svenska lagstiftningen gjordes även en litteraturstudie av förutsättningarna i andra europeiska länder med hög färdmedelsandel för cykel; Nederländerna, Danmark och Tyskland. Utöver dessa har även Finland och Norge inkluderas i egenskap av grannländer med snarlika socioekonomiska, kulturella och geografiska förhållanden. Litteraturstudierna har även kompletterats med telefonintervjuer av informantkaraktär med nationella experter på cykelfrågor. Dessutom har en e-postenkät skickats ut till yrkesverksamma inom cykelplanering och forskning. Efter att resultaten från litteraturstudierna, intervjuerna och enkäten sammanställts så identifierades ett antal lagar och regler som bedömdes som relevanta att inhämta ytterligare information om. Dessa lagar och regler fick sedan utgöra grunden för en större webbenkät som besvarades av 1394 personer med en representativ fördelning över landets regioner samt avseende ålder och kön.

1 Inledning och bakgrund

1.1 Om Cyklingsutredningen

I den svenska transportpolitikens målformuleringar uttrycks en strävan att förbättra förutsättningarna för att välja cykel. I linje med detta har regeringen tillsatt en utredning för att se över de regler som påverkar cyklister och cyklingen. Utredningen bär namnet ”Utredningen om översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv” men går under arbetsnamnet ”Cyklingsutredningen”.

Utredningen har i uppdrag att se över de regler som påverkar förutsättningarna för att cykla, främst de bestämmelser som reglerar planering och utformning av trafikmiljön samt trafikreglerna för cykeltrafik. Utredningen bör också se över de regler och andra förutsättningar som påverkar cykelparkering och möjlighet att ta med cykel på kollektiva transportmedel, som tåg och buss.

Uppdraget kan därutöver, om utredaren anser att det är relevant, även omfatta andra regler och förutsättningar som är viktiga för att utveckla cyklingen. Utredaren ska genomföra uppdraget i nära samarbete med berörda myndigheter och organisationer.

Utredningen är en enmansutredning och särskild utredare är före detta regionrådet, numera EU-parlamentarikern Kent Johansson. Sekretariatet består av hovrättsassessorn Karin Månsson. Till utredningen finns en expertgrupp knuten. Utredningens uppdrag ska redovisas till regeringen senast den 1 maj 2012.

1.2 Om WSP:s uppdrag

WSP:s uppdrag innebär att bistå utredningen genom att sammanställa befintlig nationell kunskap och europeiska erfarenheter kring de bestämmelser som rör planering och utformning av trafikmiljön för cyklister samt trafikreglerna för denna trafikantgrupp. Vidare har en enkätundersökning riktad till allmänheten genomförts i syfte att fånga in ytterligare kunskap om cykling, trafikregler och trafikmiljö.

WSP:s uppdrag syftar vidare till att genom denna kunskapsgenomgång och analys identifiera möjliga förändringsområden. WSP vill inte hävda att arbetet ger en fulltäckande analys. Det kan finnas ytterligare aspekter av regler relaterade till cykling som det hade varit intressant att belysa, men som inte har fångats i arbetet. Nedslagen har dock gjorts på de områden som har uppfattats som mest relevanta vid intervjuer och litteraturstudier.

Så har WSP arbetat

WSP:s arbete har delats in i fem övergripande delar, där de tre första delarna ska ses som förstudier till del fyra.

1. Europeiska erfarenheter
2. Regler som rör trafikplanering,
3. Trafikregler för cyklister
4. Enkätundersökning
5. Sammanfattande analys

Internationella erfarenheter har sammanställts genom en litteraturoversyn av förutsättningar för cykling i andra europeiska länder. Vid genomgången har de länder som har högst färdmedelsandel för cykel i Europa studerats; Nederländerna, Danmark och Tyskland. Ambitionen har varit att ge en samlad bild av vilka faktorer som lett till ett framgångsrikt arbete med cykling i dessa länder. Vidare har också grannländerna Norge och Finland studerats. Urvalet motiveras av att länderna har förhållanden som kulturellt och geografiskt påminner om Sverige.

Vad gäller regler som rör trafikplanering har WSP i huvudsak lyft två frågeställningar.

- Finns det regler som förhindrar, försvårar, fördyrar eller på annat sätt hämmar tillkomsten av en ändamålsenlig cykelinfrastruktur?
- Saknas det regler som kräver, underlättar, förbilligar eller på annat sätt främjar tillkomsten av en ändamålsenlig cykelinfrastruktur?

Svar på frågorna har sökts genom en granskning av det regelverk som används vid planering av cykelinfrastruktur; främst plan- och bygglagen, väglagen och miljöbalken, samt genom att studera ansvarsfördelningen för cykelplaneringen. Intervjuer har skett med trafikplanerare och forskare med stor erfarenhet inom området. Vidare har tankar och idéer om förslag på förändringar stämts av med planerare på lokal, regional och nationell nivå genom en mindre enkätundersökning.

I del tre har Sveriges trafikregler för cyklister kartlagts. Genom litteraturstudier och intervjuer med experter inom området har ett flertal problemområden identifierats och ett antal förslag till regelförändringar utkristalliserats. Fokus har legat på problem som tros kunna förbättras genom regelförändringar, enligt följande indelning:

- Framkomlighets-/ fördröjningsproblem
- Säkerhetsproblem
- Bristande regelefterlevnad bland cyklister
- Situationer där trafikregler och utformning av trafikmiljön inte överensstämmer

Analysen har vidare gjorts med utgångspunkt i det faktum att en regelförändring också påverkar andra trafikantgrupper.

Den kunskap som har sammanställts i de tre första delarna har kompletterats genom en större enkät riktad till allmänheten. Enkäten behandlar regler där en förändring har bedömts vara intressant men kring vilka det också anses saknas viss kunskap. Enkäten ska inte ses som en fristående del utan de frågeställningar som den behandlar är ett resultat av de tidigare studierna.

Slutligen har en sammanfattande analys genomförts utifrån det framtagna materialet. Som ett extra stöd i prioriteringen av eventuella förändringar har ett antal kriterier använts. Kriterierna rör förändringarnas direkta eller indirekta effekter för cyklister, andra trafikanter och planerare/beslutsfattare, liksom i någon mån för allmänheten. T.ex. har det för varje förslag gjorts översiktliga bedömningar över effekter på trafiksäkerhet, framkomlighet/-tillgänglighet och trygghet för cyklister respektive för andra trafikanter. I diskussionskapitlet, kapitel 8, görs en kort redogörelse för vad som utifrån kriterieanalysen är förslagets viktigaste positiva och negativa effekter. Kriterierna redovisas i sin helhet i bilaga 1.

1.3 Avgränsningar

Utredningen berör ett stort och komplext område och allt kan inte omfattas av detta uppdrag. Det har därför redan vid uppdragets start och under arbetets gång varit nödvändigt att göra avgränsningar. Följande avgränsningar har genomförts i samråd med utredningen.

- Studier av regler i andra länder har fokuserat på ett urval av europeiska länder.

Regler som styr eller påverkar cykelplaneringen

- I studien har inte ingått att eftersöka rättsfall eller att klarlägga rättspraxis.
- Regelanalysen har fokuserats på det juridiska regelverk som används vid planering och utbyggnad av ny cykelinfrastruktur. Kommunala riktlinjer, politiska mål och dylikt har därmed inte ingått i analysen.

- Icke bindande riktlinjer och handböcker för cykelinfrastrukturens utformning har inte ingått i regelanalysen med undantag för Trafikverkets riktlinjer ”Vägar och gators utformning” (VGU).¹ Riktlinjerna har dock inte studerats heltäckande utan endast i de delar som bedömts vara relevanta utifrån frågeställningar som identifierats i andra delar av regelanalysen.
- Regelverket för den nationella, respektive den regionala, ekonomiska åtgärdsplaneringen för transportinfrastruktur har endast studerats på förordningsnivå. Med något undantag har vi inte studerat regeringens beslut och direktiv till de planerande myndigheterna.
- Regler som gäller för annan trafikinfrastruktur än cykelinfrastruktur har studerats endast i syfte att göra jämförelser och för att eftersöka juridiska lösningar och lämpliga regelutformningar för att kunna komma till rätta med de brister i cykelplaneringens regelverk som har identifierats.
- De förslag som har lämnats i Transportinfrastrukturkommitténs betänkande *Effektivare planering av vägar och järnvägar* och övrigt pågående arbete med att förändra infrastrukturlagstiftningen har inte beaktats i regelanalysen. Inte heller har hänsyn tagits till trafikverkens förslag till nytt planeringssystem för den långsiktiga investeringsplaneringen.
- Möjligheter att förändra systemet för reseavdrag, så att det exempelvis görs fordonsneutralt, har lämnats utanför analysen. Detta eftersom Cyklingsutredningen har valt att avgränsa bort skatterelaterade frågor.

Detta om våra avgränsningar inom området. I några fall har vi tvärtom valt att vidga analysen något från möjliga regelförändringar till det bredare begreppet ”planeringsförutsättningar”, och inkluderar då också frågor om ansvarsfördelning och finansieringslösningar. Detta beror på att vi i litteratur och intervjuer har identifierat några förhållanden som potentiellt skulle kunna förbättras genom regelförändringar, men där vi bedömer att andra typer av lösningar är att föredra.

Avgränsningar relaterade till trafikregler

- Regler som gäller för andra trafikanter och andra trafikanters regelöverträdelser hanteras inte, även om det också påverkar förutsättningarna för

¹ Vägverket och Svenska Kommunförbundet (2004).

att cykla. Exempel är bilisters hastighetsöverträdelser som påverkar säkerheten för cyklister, eller att fordon parkeras i cykelfält.

- Förslag till regelförändring vad gäller användning av cykelhjälm för vuxna diskuteras inte. Avgränsningen motiveras av att inga förändringsförslag kring detta har stötts på under arbetet. Det finns också studier som visar att ett hjälm tvång medför att cyklingen minskar.²
- Cyklars utrustning har inte hanterats då det inte framkommit några regeländringsförslag gällande detta. Problem förknippat med utrustning bedöms också hanteras bättre genom andra metoder, så som information till trafikanter.
- Det föreslås inga konkreta förändringsförslag vad gäller påföljd eller övervakning, däremot diskuteras detta i samband med ett avsnitt om cyklisters regelefterlevnad. Detsamma gäller information/ utbildning till cyklister kring gällande regler.
- Huruvida regler för moped bör ändras har inte analyserats.

1.4 Läsanvisning

Rapporten är relativt omfattande och följande läsanvisning kan underlätta för läsaren.

Kapitel 2, "Övergripande utgångspunkter", är till för att sätta in regelverk för cykelplanering och cyklister i ett större sammanhang. Kapitlet behandlar kortfattat cyklingens historiska utveckling i Sverige, trafiksäkerhet för cyklister, samspelet i trafiken och faktorer som påverkar valet att cykla. Kapitlet ska ses som en kontext men också som WSP:s utgångspunkter för uppdraget.

Den europeiska litteraturstudien och utblicken presenteras i kapitel 3. I kapitel 4 redogörs för cykelplaneringens förutsättningar i form av en genomgång av ansvarsfördelning och regelverk. I kapitel 4 lyfts även de problemområden som har identifierats inom cykelplaneringen. Här redovisas också några av de synpunkter som framkom vid enkätundersökningen riktad till planerare, och som presenteras i sin helhet i bilaga 2.

I kapitel 5 beskrivs några generella principer som bedömts ha stor betydelse för hur cyklister påverkas av regelsystemet. Därefter görs en generell översikt över cyklisters regelefterlevnad; vad som påverkar den och hur regelöverträdelser

² Se t.ex. Jacobsen (2003), Robinson (1998).

påverkar andra trafikanter. Här redovisas också det regelverk som gäller för cyklister.

I kapitel 6 görs en djupare analys av de regler som på något sätt har utpekats som problematiska vid samtal med experter eller i litteraturen. Kapitlet är uppbyggt efter följande frågeställningar:

- Vad gäller idag?
- Varför finns regeln?
- Varför har regeln lyfts fram?
- Vilka förslag till förändringar har identifierats och vilket syfte har de?
- Vad skulle konsekvenserna kunna bli vid en regelförändring?
- Finns regeln i andra länder?

Den större enkätundersökningen riktad till allmänheten presenteras i kapitel 7. I olika avsnitt beskrivs metodval, processen för att ta fram frågematerialet samt resultatet av studien. Enkäten som helhet inklusive svar finns i bilaga 3.

En sammanfattande diskussion och förslag till vidare arbete presenteras i det avslutande kapitlet, kapitel 8.

2 Övergripande utgångspunkter

2.1 Om cyklar och cyklister

En individ tillhör olika trafikantgrupper

En individ tillhör vid olika tillfällen olika trafikantgrupper. Exempelvis är en person ibland fotgängare, ibland cyklist och andra gånger bilförare. I studien syftar skrivelser om cyklister på tillfällen då en individ cyklar. Reglers tänkbara effekter på ”cyklister” respektive ”andra trafikanter” innebär således att en individ påverkas på olika sätt beroende på vilken trafikantgrupp individen tillhör i en given situation. I avsnittet där resultat från den stora enkätstudien redovisas har svarsgruppen ”cyklist” dock definierats som dem som svarat att de cyklar några gånger i månaden eller oftare, d.v.s. en svarsgrupp som har erfarenhet av att cykla.

Cykeln som fordon

Cyklister intar på sätt och vis ett mellanläge i trafiken. De är i förhållande till bilister långsamma och synnerligen sårbara, men samtidigt så snabba och tysta att de kan vara svåra att upptäcka ”i tid”, vilket kan skapa irritation hos fotgängare och motortrafikanter. Cyklister upplevs ofta av fotgängare som en säkerhetsrisk, men utgör generellt en liten fara för andra i trafiken. Detta dels därför att cyklistens massa och hastighet är relativt liten, dels genom att cykeln är ett flexibelt fordon och att cyklister med små rörelser kan undvika kollisioner i konfliktsituationer. Cyklister använder vidare sin egen energi vilket gör dem dels mer känsliga för omvägar än bilister, dels mer känsliga för stopp. Detta faktum kan antas påverka benägenheten för cyklister att köra mot rött. I förhållande till både motorfordon och fotgängare är cyklister dessutom mer beroende av att vägytan är jämn. Denna känslighet kan antas påverka benägenheten för cyklister att använda bilvägar i fall då parallella cykelbanor upplevs hålla för låg standard.

Samspelet i trafiken

Cyklister är en ännu mer heterogen grupp än bilister. Begreppet cyklister omfattar många kategorier, från snabba cyklister med låg riskaversion som tar sig fram i hastigheter kring 30-35 km/h, till små barn och äldre. Inom gruppen finns personer med riktigt goda kunskaper om vilka trafikregler som ska följas – enligt enkätundersökningar har en stor andel av de som cyklar körkort och har där-

igenom kunskaper om trafikregler³ – men också personer helt utan sådana kunskaper. Samtidigt förutsätts cyklisterna i många fall dela vägyta med antingen fotgängare eller motorfordon, trots skillnader i hastighet och siktlinjer m.m. Se t.ex. på begreppen ”GC-väg” och ”GC-trafikanter”, d.v.s. gång- och cykelväg respektive gång- och cykeltrafikanter. Dessa uttryck är väl etablerade inom trafikplaneringen och ger, om man ser till många av de sammanhang där de används, indikationer på att dessa båda trafikslag tenderar att behandlas som ett enda, trots deras helt olika förutsättningar och behov.

2.2 Cykelresandets andel av det totala resandet

Från att med några undantag ha varit snarast en leksak för de välbeställda under det sena 1800-talet ökade cykeln i betydelse som allmänt transportmedel under 1900-talets första årtionden. På 1930-talet steg användningen snabbt och 1936 uppskattades det att var tredje resa gjordes med cykel. Under andra världskrigets nödår var tillgången till fordonsbränsle begränsad och cykelandelen steg mycket kraftigt. I Stockholm gjordes toppnoteringar på över 70 procent.⁴

Efter andra världskrigets slut minskade dock cyklingen mycket snabbt till förmån för bilen som andades framtid. 1950 var cykelandelen i Stockholm omkring 30 procent, 1960 hade den sjunkit till tre procent och 1970 till under en procent. Trafikplaneringen var nu uttalat fokuserad på bilen och utgick från att cykeln skulle ha en mycket marginell roll som färdmedel.⁵

På 1990-talet påbörjades satsningar på att förbättra för cykeltrafiken i enskilda kommuner och många kommuner har idag ambitiösa politiska mål om att cyklingen ska öka. Ambitionsnivån varierar dock kraftigt och endast ett relativt litet antal kommuner har innehållsmässigt breda och långsiktiga planer för cykelplaneringen som också följs upp. Spridningen märks även när det gäller cykelresornas andel av det totala resandet: från någon enstaka procent till omkring en tredjedel av det totala antalet resor. I landet som helhet beräknas ungefär var tionde resa göras med cykel och medelreslängden ligger kring tre kilometer; längre i storstadsområdena.

Dataunderlaget är dock litet på de flesta håll, inklusive på nationell nivå där den senaste kunskapen om cykelresandets omfattning är hämtad från den nationella resvaneundersökningen, RES, som genomfördes 2005-2006. Ett vanligt sätt att följa utvecklingen i cykelresandet på kommunal nivå är att genomföra så kallade flödesmätningar av cyklister på ett antal punkter i vägnätet, antingen året

³ Se t.ex. den enkät till trafikanter som har gjorts inom ramen för detta uppdrag.

⁴ Dufwa (1985). Informationen har dock hämtats ur Emanuel (2011).

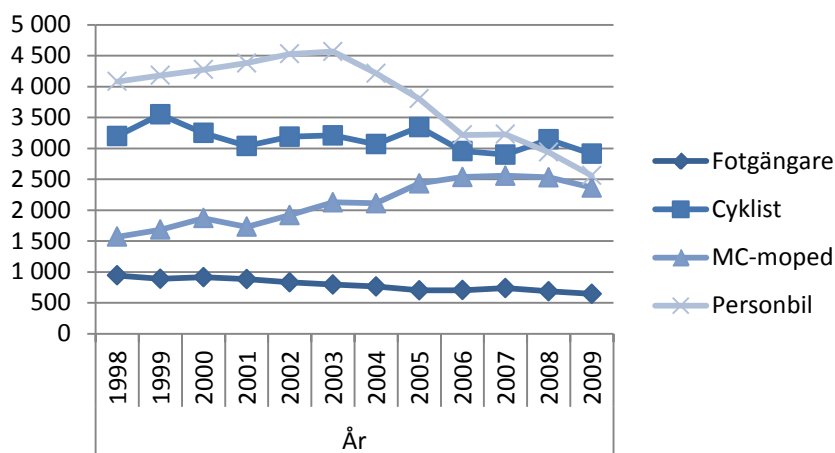
⁵ Emanuel (2011).

runt eller under vissa perioder på året. Några kommuner gör också egna resva-neundersökningar som inkluderar cyklister. Eftersom cykelresandet varierar kraftigt med väderleken är kvaliteten i uppföljningen beroende av att mätning-arna görs antingen vid många tillfällen under året eller under vädermässigt lik-nande förhållanden. Så omfattande och återkommande mätningar av cykeltrafi-ken görs idag endast i ett litet antal kommuner.

2.3 Trafiksäkerhet

Nio procent av döda och svårt skadade i trafiken är cyklister

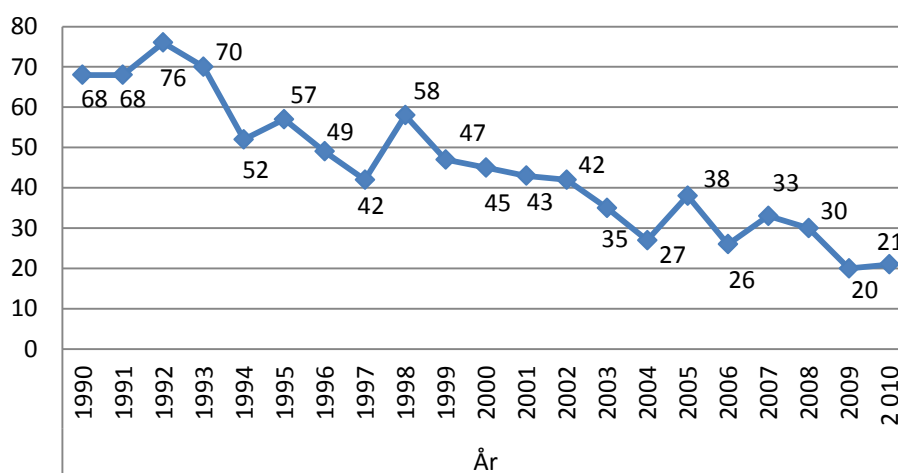
Enligt den officiella statistiken, baserad på polisrapporterade olyckor, dödades i snitt 26 cyklister årligen i vägtrafiken mellan 2006 och 2010.⁶ Totalt uppgick antalet dödade trafikanter i genomsnitt till 387 per år. Motsvarande för antalet svårt skadade cyklister var 315 av totalt drygt 3 600 svårt skadade. Trafikant-gruppen cyklister utgjorde därmed ca nio procent av det totala antalet dödade och svårt skadade under åren 2006-2010. Trenden har dock varit nedåtgående i absoluta tal. År 2010 avled 20 personer i samband med cykelolycka; att jämföra med 68 cyklister år 1990.⁷ Se Figur 1 och 2 nedan.



Figur 1. Antal svårt skadade (inskrivna på sjukhus minst ett dygn) per trafikant-grupp, riket 1998-2009. Källa: Vägtrafikskador i sjukvården 2009, Trafik-analys.

⁶ Egen bearbetning av statistik från Trafikanalys (2010). Mellan 2003 och 2009 omfattade definitionen av dödade såväl olyckor som självmord. Från 2010 omfattas inte längre självmord i olycksstatistiken.

⁷ Trafikanalys (2010). För vidare statistik om vägtrafikolyckor, se www.trafa.se och deras publikationsserier "Vägtrafikskador" respektive "Vägtrafikskadade i sjukvården".



Figur 2. Antal dödade cyklister i Sverige, 1990-2010. Källa: Vägtrafikskador 2010, Trafikanalys

Sjukhusstatistik kompletterar polisens uppgifter

Polisens rapportering av svårt och lindrigt skadade är inte heltäckande, bl.a. p.g.a. underrapportering och felklassificering.⁸ Niska och Thulin (2009) påpekar att kvaliteten på olycksbeskrivningarna varierar från fall till fall, liksom att olycksbeskrivningarna är gjorda av cyklister själva. De orsaker som har angivits till olyckorna kan därför inte ses som strikt objektiva. Sjukhusstatistik över de vägtrafikskadade är därför ett viktigt komplement till polisens uppgifter. Polisstatistiken rapporterar oftare en lägre andel skadade oskyddade trafikanter och samtidigt en högre andel skadade bilister jämfört med sjukhusrapporteringen i STRADA.⁹ Sjukhusen däremot redovisar generellt fler lindrigt skadade samt färre svårt skadade jämfört med polisstatistiken. En tidigare analys för Stockholm stad visade att täckningsgraden för totalt antal skadade cyklister i den officiella (polisrapporterade) statistiken endast uppgick till 13 procent av det uppskattade faktiska antalet.¹⁰ Allteftersom fler sjukhus ansluter sig till STRADA förbättras statistiken.¹¹

Enligt sjukvårdsstatistiken utgjordes ca 3 000 av de totalt 9 000 svårt skadade i trafiken av cyklister år 2009. Sjukvårdskostnaden för dessa cyklister uppskattas av Trafikanalys (2010) ha stått för en fjärdedel av den sammantagna sjukvårdskostnaden på 770 miljoner kronor för svårt vägtrafikskadade. Bland barn upp

⁸ Trafikanalys (2010).

⁹ WSP (2010).

¹⁰ Polisrapporterade, sjukhusrapporterade samt uppskattat antal oregistrerade.

¹¹ Anna Niska, VTI, personlig kommunikation, september 2011.

till 14 år samt i åldersgrupperna från 65 år och uppåt är cykelåkning den vanligaste skadeorsaken i trafiken.¹²

Cyklisters olycksrisk tycks minska när antalet cyklister ökar

Oskyddade trafikanter löper en betydligt högre risk i trafiken än skyddade trafikanter som färdas i personbil, lastbil eller buss. Cyklisters risk att förolyckas i trafiken var 2009 ungefär sex gånger så hög som bilisters, med hänsyn till antalet resta kilometer.¹³ Detta samband är emellertid inte konstant. Enligt forskning och erfarenheter från länder med hög cykelandel sjunker andelen döda och svårt skadade cyklister per kilometer i takt med att cykelandelen ökar. Detta kan delvis bero på att städer med hög cykelandel har arbetat med säkerheten i cykelnätet, men det tycks också som att en större mängd cyklister i trafikmiljön gör bilister mer uppmärksamma på cyklisternas närvaro. På engelska kallas fenomenet ”safety in numbers”.¹⁴ Det tycks dock inte vara fullständigt utrett hur stor del av förklaringen som beror på utformningen och hur stor som beror på ”safety in numbers”. Den bristfälliga svenska statistiken om cykeltransportarbetets utveckling försvårar en sådan analys. Vi kan dock konstatera att antalet dödade cyklister har minskat kraftigt på nationell nivå sedan slutet av 1990-talet, trots att antalet cykelresor på många håll har ökat, se Figur 2 ovan.

Sju av tio cykelolyckor är singelolyckor

Den dominerande olyckstypen bland cyklister är singelolyckan som ligger bakom nästan tre av fyra olyckor med cykel. Därefter kommer olyckor med motorfordon inblandande (17 procent) följt av olyckor mellan cyklister (åtta procent). Andelen lindrigt skadade är som tidigare nämnts generellt sett högre i sjukvårdsstatistiken jämfört med polisrapporteringen. Var femte cyklist som enligt sjukhusstatistiken har skadats i en singelolycka blir inlagd på sjukhus. Andelen dödade är ungefär densamma inom tätbebyggt område som på landsbygden.¹⁵

Den tyngsta faktorn bakom singelolyckorna är halka, eller rättare sagt försämrat väggrepp. Enligt en genomgång av sjukhusstatistik angavs halt underlag som bidragande orsak i nära en fjärdedel av olyckorna. I första hand är det fråga om is och snö på vägbanan men även lösgrus är en ofta angiven orsak.¹⁶ Exempelvis angavs halka p.g.a. lösgrus som bidragande olycksorsak till 15 procent av de

¹² Trafikanalys (2010).

¹³ Trafikanalys (2010).

¹⁴ Se t.ex. Jacobsen (2003).

¹⁵ Niska och Thulin (2009).

¹⁶ Niska och Thulin (2009).

singelolyckor som inträffade under april månad. Som en annan vanligt förekommande orsak till singelolyckorna angavs en trottoarkant eller väggkant.

Hälften av kollisioner cykel-motorfordon sker i korsning

Enligt sjukhusstatistiken sker 17 procent av alla cykelrelaterade olyckor och drygt hälften av alla skador till följd av kollision mellan cyklist och motorfordon i korsningar.¹⁷ Fördelningen mellan dessa på cykelöverfarer och andra typer korsningar är enligt äldre statistik relativt lika. Enligt en nyare genomgång av statistiken av Irene Isaksson-Hellman vid försäkringsbolaget IF är dock antalet olyckor dubbelt så stort i korsningar med cykelbanor som i korsningar utan cykelbanor. Isaksson-Hellman menar att detta delvis kan förklaras med större cykelströmmar där det finns cykelväg, men att cyklisternas beteende också påverkar utfallet. Cyklisternas beteende i olika typer av korsning kan i sin tur vara kopplat till osäkerhet om vad som gäller i korsning, liksom till att man i genomsnitt cyklar mer försiktigt i en korsning där man som cyklist delar körbana med bilarna.¹⁸ I korsningar har generellt vänstersvängande cykeltrafikanter större olycksrisk än de som kör rakt fram eller svänger höger. Dubbelriktade cykelbanor anses ofta vara ett säkerhetsproblem och bedöms öka antalet cykelolyckor i korsningar. Problemen uppstår främst för de cyklade som kommer ”från fel håll” då korsande fordonstrafik inte förväntar sig cykeltrafik därifrån.¹⁹

Äldst och yngst löper störst risk

Skaderisken är störst för de yngsta och äldsta cyklisterna. Generellt finns ett samband mellan stigande ålder och allvarlighetsgrad bland de skadade cyklisterna. Åldersgruppen 75 år eller äldre står i Niskas och Thulins analys för 17 procent av de mycket svåra skadefallen men för en betydligt mindre andel, drygt fem procent, av det totala antalet skadefall. Påkörning av trottoarkant/väggkant är t.ex. mer frekvent förekommande orsak bland äldre cyklister än bland yngre.²⁰ Flest skadade per årtårsklass återfinns istället i åldersgruppen 7-14 år och därefter i åldersgruppen 15-24 år. För den yngsta åldersgruppen, 0-6 år, var den dominerande orsaken till olyckan att barnets fot kommit in i cykelhjulet.

I en studie av trafikskadefall vid Norrlands universitetssjukhus i Umeå konstateras att barn upp till 12 år lever farligt i trafiken.²¹ Den dominerande olyckstypen

¹⁷ Niska och Thulin (2009).

¹⁸ Dagens Nyheter, 2011-09-28.

¹⁹ Svensson m.fl. (2011).

²⁰ Niska och Thulin (2009).

²¹ Björnstig och Björnstig (2011).

bland de cyklande barnen som skadats var dock singelolyckor (88 procent). Bidragande faktorer till singelolyckorna är begränsad motorisk, kognitiv och simultan kapacitet samt ett ”övermodigt” uppträdande. Vid singelolyckor drabbades oftast barnens nedre kroppsdelar.

Enligt en ny undersökning av Irene Isaksson-Hellman är det cyklister i åldersgruppen 35-44 år som oftast är inblandade i kollisioner med bilar, d.v.s. den olyckskategori som har störst andel svåra skador och dödsfall.²²

2.4 Faktorer som påverkar cykelvalet

Som figuren nedan illustrerar, påverkas en trafikants benägenhet att välja cykeln som färdmedel av en lång rad faktorer och kunskapen om dessa olika faktorer relativa vikt är delvis fortfarande under utveckling.²³ I jämförelse med den omfattande kunskapen om vad som påverkar biltrafiken vet man ännu relativt lite om vilka effekter man kan förvänta sig av olika cykelrelaterade åtgärder beroende på förutsättningarna i det specifika fallet. Detta bl.a. eftersom antalet före- och efterstudier av cykelåtgärders effekter är förhållandevis lågt, samtidigt som studierna har gjorts på så olika sätt att jämförbarhet är svårt.²⁴ Pucher m.fl.(2010) har dock gått igenom en stor mängd före- och efterstudier från olika länder och drar slutsatsen att olika åtgärder för att öka cykelanvändningen är mer effektiva om de ingår i ett samordnat paket av åtgärder. Man tror sig också veta att andelen cyklister i utgångsläget spelar roll för effektens storlek, och att en åtgärd kan förväntas ge större effekt om andelen cyklister är ”medelhög”, än om den ursprungliga cykelandelen är mycket låg eller mycket hög.²⁵ Hastigheten tycks också vara en viktig faktor bland vissa grupper cyklister. Enligt en svensk tidsvärdesstudie har åtminstone pendlingscyklister i Stockholm betydligt högre tidsvärdering än vad man tidigare har antagit.²⁶

Precis som för andra trafikslag beror en individs val att cykla eller inte cykla på hur stor individen upplever att den totala kostnaden för cykelresan är i förhållande till den totala kostnaden för att resa med något annat färdmedel, eller för den delen att inte resa alls. Begreppet kostnad innefattar här dels så påtagliga ekonomiska kostnader som följer på att man t.ex. lämnar in en cykel för reparat-

²² Dagens nyheter, 2011-09-28.

²³ Figuren är hämtad och översatt från Rietveld och Daniels (2004). För vidare diskussion, se t.ex. Eriksson (2009), Lindelöw (2009), eller Hunt och Abraham (2007). I ett pågående projekt analyserar Sonja Forward, VTI, särskilt vanebilisters skäl till att inte cykla.

²⁴ Pucher m.fl. (2010).

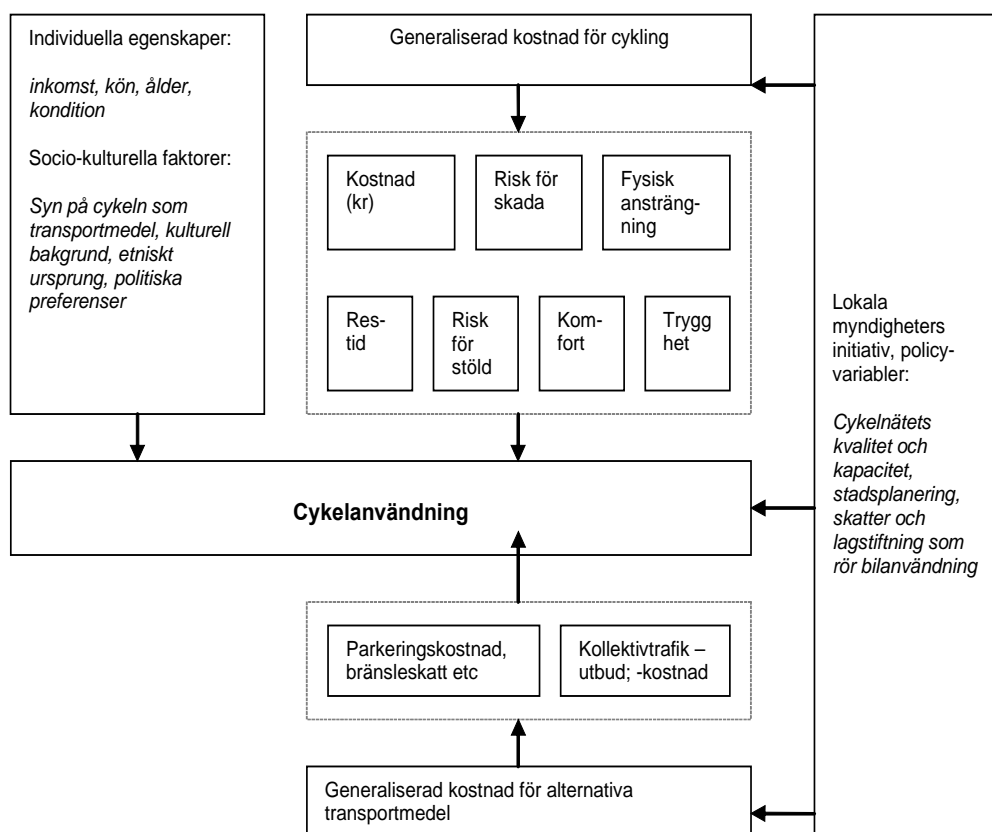
²⁵ WSP (2007).

²⁶ Börjesson och Sundbergh (2009).

ion, fyller på bensin eller köper en bussbiljett, men också tidsåtgång och mer abstrakta begrepp som ansträngning, säkerhet och status. Transportekonomer talar ofta om *generaliserad kostnad*. Ett mer illustrativt begrepp kan vara den totala *uppostringen* av att genomföra en resa.

Förbättrade villkor för att cykla, t.ex. genom fler och bättre cykelbanor, sänker den totala uppostringen för att cykla. De innebär *absoluta* sänkningar av uppostringen för att cykla, och ger nytta till cyklisterna. För att fler ska välja cykeln krävs också att den upplevda totala uppostringen för att cykla sänks *relativt* den upplevda totala uppostringen för att använda andra färdmedel. D.v.s., om kostnaden för att köra bil plötsligt skenade, då skulle sannolikt fler börja cykla alldeles oavsett hur de övriga förutsättningarna ser ut, eftersom cykeln då blir ett billigare alternativ *relativt* bilen. Effekterna av att genomföra åtgärder för att öka cyklingen beror alltså delvis på vilka åtgärder som samtidigt påverkar attraktiviteten hos övriga färdmedel.

Ett exempel på en faktor som tydligt påverkar den totala uppostringen för att köra bil, och därmed den relativa uppostringen för att cykla, är tillgången till bilparkering. Undersökningar visar att bilandelen kan variera högst väsentligt mellan arbetsplatser med i stort sett likartad lokalisering, men med olika förutsättningar för de anställda att parkera. Svensson och Hedström (2010) menar att (bil-)parkeringsmarknaden i praktiken fungerar dåligt i de flesta städer. Detta genom att bilisterna inte möter den fulla kostnaden för att parkera; en kostnad som istället i stor utsträckning fördelas ut på hyror, fastighetspriser, varupriser, löner etc. Enligt Svensson och Hedström är åtgärder inom parkeringsområdet helt centrala för att kunna påverka färdmedelsvalen inom stadstrafiken.



Figur 3. Faktorer som påverkar valet att cykla. Källa: Rietveld och Daniels, 2004 (översatt från engelska).

Genom att cykelvägar blir säkrare och får högre standard, eller genom att cykelns status som färdmedel höjs i det allmänna medvetandet, minskar alltså den totala upplevda uppoffringen för att cykla: Cyklisterna får det bättre. Även regelförändringar kan påverka i samma riktning. Om villkoren för övriga färdmedel inte samtidigt förbättras, så ökar också cykelns konkurrenskraft. Fokus i WSP:s uppdrag ligger på att sammanställa kunskap och se hur regler kan ändras för att öka cyklingen och göra den säkrare. Förslagen ska dock inte samtidigt påverka andra trafikslag negativt, d.v.s. att det är *absoluta* sänkningar av cykeluppoffringen som är i fokus i vår analys. Förslagen rör som sagt dels rena trafikregler, dels de regler som påverkar förutsättningarna för cykelplaneringen och som indirekt styr kvaliteten på cykelinfrastrukturen.

3 Europeisk utblick

3.1 Utgångspunkter för utblicken

Cykeln andel av den totala färdmedelsfördelningen varierar mellan olika europeiska länder men ligger mellan fem och tio procent för de flesta länderna i Västeuropa. I Öst- och Centraleuropa är siffran lägre och de flesta länderna där har cykelandelar mellan en och fem procent av det totala antalet resor. Det är framförallt två länder som sticker ut; Danmark och Nederländerna. I Danmark är färdmedelsfördelningen för cykel 18 procent och i Nederländerna hela 27 procent av det totala antalet resor.²⁷

För att ta fram underlag till förslag på eventuella förändringar i svensk lagstiftning som påverkar förutsättningarna för cykling har en studie gjorts av förutsättningarna för cykling i andra europeiska länder. Studien är avgränsad till dels de länder med högst färdmedelsandel för cykel i Europa – Nederländerna, Danmark och Tyskland – och dels våra grannländer Norge och Finland. Valet att inkludera Norge och Finland motiveras med att dessa länder har förhållanden som kulturellt och geografiskt påminner om de svenska.

Kapitlet inleds med en generell överblick av cyklingens förutsättningar i Nederländerna, Tyskland och Danmark. Ambitionen är att ge en samlad bild av vilka faktorer som tycks ha lett till att arbetet för att öka cyklingen har varit så framgångsrikt i dessa länder. Därefter följer en mer fördjupad beskrivning av förhållandena i respektive land, inklusive Norge och Finland, som närmare beskriver specifik lagstiftning och, där underlag har funnits tillgängligt, även utvärdering av lagar och regler.

Omfånget på material från respektive land varierar beroende på hur mycket som identifierats. I Nederländerna med sin stora färdmedelsandel för cykel på nationell nivå finns relativt mycket dokumenterat om cykling. Det är även det land där cykeln har den mest framskjutna rollen i transportsystemet. Det är därför intressant att studera hur landet bedrivit sitt arbete för att nå dit. I t.ex. Finland är färdmedelsandelen för cykel betydligt lägre och det finns följaktligen inte lika mycket dokumentation.

²⁷ Pucher och Buehler (2008).

3.2 Framgångsrika cykelländer

Cykelplanering i Nederländerna, Danmark och Tyskland

Då huvuddelen av de resor som görs med cykel är lokala och relativt korta, utförs åtgärder och program med syftet att öka cyklingen oftast på kommunal nivå.²⁸ Kommuner i Nederländerna, Tyskland och Danmark har planerat, byggt och finansierat cykelinfrastruktur sedan 1970-talet. Kommunerna ansvarar för att ta fram specifika cykelplaner som svarar mot den lokala kontexten. Det är dock inte obligatoriskt utan sker, liksom i Sverige, inom ramen för det kommunala planmonopolet. Åtgärder relaterade till cykelutbildning, trafiksäkerhet och cykelmarknadsföringskampanjer utförs normalt på kommunal nivå även om de beslutas och finansieras på nationell nivå. På mellannivå bidrar län och regioner med rådgivning, koordinering och finansiering, men även med planering och byggnation av cykelinfrastruktur, främst på landsbygden och för att koppla samman länkar mellan kommungränser.²⁹

Statlig inblandning i cykelplaneringen har gradvis utvecklats sedan 1980-talet och staten bidrar då normalt med övergripande mål för planeringen, riktlinjer för utformning av infrastruktur, forskningsstöd, modellutformningar, koordinering och finansiering. Nederländerna, Tyskland och Danmark har nationella cykelplaner. I planerna fastställs mål för ökning av cykling och förbättringar av trafiksäkerheten. De fastställer även mer konkret hur detta ska uppnås genom bättre utformade cykelvägar, cykelbanor och korsningar, mer och bättre cykelparkering, koordinering med kollektivtrafiken, kampanjer för ökad cykling och trafiksäkerhet.³⁰

Även om det finns skillnader mellan de olika cykelplanerna så ligger fokus i samtliga på statens roll i att leda forskningen, sprida goda exempel, finansiera och utvärdera experimentella och innovativa projekt. Statliga myndigheter finansierar cykelvägar längs nationella motorvägar och bidrar till att finansiera cykelvägar som korsar kommungränser. T.ex. bidrog den tyska staten mellan åren 1980 och 2000 med 1,1 miljarder euro för att fördubbla längden cykelbanor, och bidrar idag med 100 miljoner euro per år för att finansiera ytterligare cykelbanor, forskning och demonstrationsprojekt. Utöver detta öronmärks ca två miljarder årligen från intäkten av bensinskatten till en speciell fond för investeringar i urbana transporter. Från denna fond kan kommunerna få mellan 70 och 85 procent av finansieringen av investeringar i cykelinfrastruktur. I Nederländerna bidrog staten mellan 1990 och 2006 med i genomsnitt 60 miljoner euro

²⁸ European Conference of the Ministers of Transport (2004).

²⁹ Pucher och Buehler (2008).

³⁰ Pucher och Buehler (2008).

per år till olika cykelprojekt, inklusive 25 miljoner euro årligen till cykelparkeering i anslutning till tågstationer. Den danska staten gör inga särskilda allokeringar av resurser till cykling men har sedan år 2000 bidragit med ca två miljoner euro årligen till olika demonstrationsprojekt.³¹

Framgångsfaktorer i Nederländerna, Tyskland och Danmark

Gemensamt för Nederländerna, Tyskland och Danmark är att stora investeringar i cykelinfrastruktur gjordes mellan mitten på 1970-talet och mitten på 1990-talet. I både Tyskland och Nederländerna fördubblades sträckan cykelbana under denna period. Satsningarna har fortsatt i många städer, antalet cykelresor har ökat samtidigt som olyckstalen har minskat.³² Det går inte att säkert säga i vilken utsträckning som de lägre olyckstalen per cyklad kilometer beror på förbättringar i cykelinfrastrukturen, och i vilken utsträckning de låga olyckstalen beror på att cyklisterna har blivit ett tydligare inslag i trafikmiljön ("safety in numbers"). Klart är att mortaliteten för cyklister i förhållande till cyklad sträcka är betydligt lägre i dessa länder, än i länder med låg färdmedelsandel för cykel, som USA och Storbritannien.³³

Cykelplaneringen i dessa länder syftar till att skapa sammanhållna stråk med genvägar där det är möjligt för att korta restiden. Det är inte bara mängden cykelbanor som har ökat sedan mitten av 1970-talet i dessa länder. Utformning, kvalitet och underhåll har successivt förbättrats för att underlätta säkrare, smidigare och mer attraktiv cykling. I flera städer finns fullt integrerade system med skyltning för cykelbanor, färgkodade, för att markera olika rutter. I flera fall omfattar skyltsystemet hela regioner och i vissa fall nationella rutter.

Separerade cykelbanor är en hörnsten i både tysk, dansk och nederländsk cykelpolitik. Cykelbanorna är utformade för att upplevas som säkra, komfortabla och smidiga för både unga och gamla och oavsett cykelvana. Det är dock inte möjligt att bygga separata cykelbanor på alla gator och stora delar av cykeltrafiken sker på lätt trafikerade gator i bostadsområden där det saknas separata cykelbanor. På dessa gator genomförs ofta hastighetsbegränsande åtgärder. Hastigheten är då normalt begränsad till 30 km/h och det är vanligt att genomfartstrafik är förbjuden. Hastighetsbegränsande åtgärder består vanligtvis av avsmalning av vägar, förhöjda övergångsställen, cirkulationsplatser, extra kurvor och fartgupp. I Nederländerna är cykling alltid tillåtet i båda riktningarna på gator med hastighetsbegränsande åtgärder, även om det är enkelriktat för bilar. Ytterligare en åtgärd som har praktiserats i Nederländerna och Tyskland är införandet av cy-

³¹ Pucher och Buehler (2008).

³² German Federal Ministry of Transport (1998), Pucher och Dijkstra (2000).

³³ German Federal Ministry of Transport (1998), Pucher och Dijkstra (2000).

kelfartsgator. På dessa gator har cyklister företräde, bilar tillåts men får inte köra snabbare än 30 km/h och måste lämna företräde för cyklister. I den tyska staden Münster fanns år 2007 tolv sådana gator och som ett resultat av att det har fungerat bra fanns planer på att göra om ytterligare tio gator till cykelfartsgator.³⁴

På de tyska gatorna gäller att cyklande barn under åtta år, fotgängare och inlinesåkare måste använda trottoaren.³⁵

Empiriska studier visar att trafikbegränsande åtgärder har positiva effekter på trafiksäkerheten. Effekterna är störst för gångtrafiken men även allvarliga olyckor bland cyklister faller generellt kraftigt vid sådana åtgärder. Dessutom pekar erfarenheterna på att de leder till kraftiga öknings i andelen gång och cykeltrafik.³⁶

Korsningar är den trafikmiljö där cyklister löper störst risk att förolyckas. Följaktligen har såväl danska som tyska och nederländska planerare aktivt arbetat med att förbättra utformningen av korsningar, i syfte att minska olycksrisken. Åtgärderna skiljer sig delvis mellan de olika länderna men generellt genomförs följande:³⁷

- Särskilda cykelbanor för cyklister som leder fram till korsningarna och cykelboxar längst fram före korsningen.
- Extra långa grönt ljus-faser för cyklister i korsningar med mycket cykeltrafik.
- Restriktioner i vilka typer av svängar som är tillåtna för bilister, medan det oftare är tillåtet för cyklister att svänga i alla riktningar.
- Färgade cykelbanor genom korsningen.
- Trafiksignaler som känner av och aktiveras av cyklar.
- Trafiksignaler som synkroniserats för grön våg för cyklister.
- Trafiköar eller pollare i vägen för att tvinga bilar att göra skarpare högersvängar och därmed tvingas dra ner på farten.
- Placering av cykelbanor till höger vid korsningar för att minska risken för kollisioner med högersvängande bilar.

Trygg, säker och attraktiv cykelparkering är en annan nyckelfaktor bakom Nederländernas, Danmarks och Tysklands höga färdmedelsandelar för cykel, framförallt i anslutning till tågstationer. Många stadskärnor har också väl utbyggda

³⁴ www.muenster.de/stadt/stadtplanung/verkehrsplanung.html.

³⁵ http://www.verkehrsportal.de/stvo/anlage_2.php.

³⁶ Transport for London (2003), Morrison m.fl. (2004).

³⁷ Pucher och Buehler (2008).

parkeringsfaciliteter för cykel. I danska Odense finns väderskyddad parkering för 400 cyklar i anslutning till det huvudsakliga centrumområdet och utöver detta finns även en helautomatisk och säker cykelparkeringsstation.³⁸ Den nederländska staden Groningen har 36 större parkeringsanläggningar för cyklar varav sju är bevakade.³⁹ I Amsterdam finns 15 bevakande cykelparkeringsanläggningar.⁴⁰ I Münster byggdes 2007 en säker inomhusparkering för 290 cyklar i direkt anslutning till det huvudsakliga centrumhandelsområdet.⁴¹ Köpenhamn har byggt 3 300 cykelparkeringar i stadskärnan för att möta behovet av parkering för handel och nöje.⁴²

Trygg, säker och lättillgänglig cykelparkering i anslutning till stationer och stadskärnor fyller flera funktioner; dels är det ett sätt att minska cykelstölder, ett omfattande problem i alla tre länderna, dels är det ett sätt att försöka komma tillrätta med felparkerade cyklar på trottoarer och offentliga platser genom att erbjuda alternativ.

3.3 Nederländerna

Nederländerna är ett land som präglats av bristen på yta varför stadsplaneringen varit inriktad på att skapa täta städer. Detta har bidragit till att invånarna ofta har relativt korta avstånd mellan arbete och bostad, vilket i sin tur har stimulerat cykling som färdmedel då färdmedelsfördelningen för cykel ökar när reslängden minskar.⁴³

En slutsats som kan dras från policyarbetet med cykling i Nederländerna är att frågan om ansvar i trafiken är viktig. I Nederländerna ses cyklister allmänt inte som en trafikfara, utan det är bilarna som anses farliga. Detta innebär att det är bilisterna som är ansvariga för olyckor som involverar cyklister. Bilister förväntas också anpassa sin hastighet till cyklister i blandtrafik.⁴⁴

I Nederländerna har det inom ramen för projektet ”Fietsbalans” gjorts en benchmarkingstudie av korrelationen mellan kvaliteten på cykelinfrastrukturen och antalet cyklister i landets kommuner. Undersökningen visade att kommuner med hög kvalitet på cykelinfrastrukturen i genomsnitt hade 14 procent högre cykelanvändning än kommuner med låg kvalitet. Ytterligare en studie som ge-

³⁸ Andersen (2005).

³⁹ Dutch Bicycling Council (2006).

⁴⁰ City of Amsterdam (2007).

⁴¹ www.muenster.de/stadt/stadtplanung/verkehrsplanung.html.

⁴² Pucher och Buehler (2008).

⁴³ Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2009).

⁴⁴ Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2009).

nomfördes under 2005 visade att skillnader i färdmedelsandel för cykel i stor utsträckning gick att koppla till huruvida kommunerna hade en integrerad trafikpolicy eller inte.⁴⁵

Det nationella policyarbetet med cykel frågor i Nederländerna är i relation till många andra europeiska länder starkt decentraliserat. Statens roll är i huvudsak att fungera stödjande i policyområdet och detta arbete sker i främst inom fyra områden:⁴⁶

1. Sätta upp ett ramverk för decentraliserade myndigheter
2. Identifiera problem som endast kan lösas på nationell nivå
3. Finansiera decentraliserad cykelpolicy
4. Stödja decentraliserad cykelpolicy med bl.a. kunskap

Ramverket för Nederländernas kommuner och motsvarighet till län består av generella riktlinjer för prioritering inom området mobilitet. Detta ramverk går i huvudsak ut på att alla myndigheter ska stimulera gång och cykel som huvudsakliga färdmedel och som länkar i ett ”hela resan”-perspektiv. Problematik som endast kan lösas på nationell nivå rör främst lagstiftning kring trafik och parkering. Cykelparkering i anslutning till tågstationer är också en åtgärd som hanteras på nationell nivå.⁴⁷

I Nederländerna ligger, liksom i Sverige, ansvaret för cykel frågor i huvudsak på kommunerna. Hur man har valt att arbeta med cykling skiljer sig mellan kommunerna. Vissa kommuner arbetar med fristående cykelprogram medan andra integrerar cykel frågorna inom den övergripande trafik- eller transportplaneringen. Det är dock vanligare att cykelåtgärder genomförs i samband med andra åtgärder inom trafik- och markplanering. Målet med de cykelåtgärder som genomförs är främst att göra cykling mer attraktivt och säkrare. En viktig del i detta är också att arbeta aktivt med att minska cykelstölderna.⁴⁸

Cykelvägnäten i Nederländerna delas in lokala och provinsiella nät, där de lokala näten integreras i de provinsiella för att underlätta pendling och rekreationscyklande över kommungränser.

Beslut om vilka cykelåtgärder som ska genomföras av en kommun baseras i allmänhet på olycksstatistik och trafikräkningar. Råd från den nationella cykelorganisationen Fietsberaad är också en viktig faktor bakom beslut om åtgärder.

⁴⁵ Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2009).

⁴⁶ Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2009).

⁴⁷ Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2009).

⁴⁸ Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2009).

Finansiering av cykelåtgärder i Nederländerna sker främst genom att kommunen avsätter en del av budgeten till cykelåtgärder. Tanken är att detta ska skapa kontinuitet i implementeringen av cykelpolitiken.⁴⁹

För att öka finansieringsbasen för cykelåtgärder används även extern finansiering. Detta sker främst genom att säkerhetsställa att cykelåtgärder genomförs i samband med andra bygg- och infrastrukturprojekt. Vissa kommuner praktiserar ett system där intäkter från bilparkering går till att finansiera cykelparkering. Det är relativt stora skillnader mellan de nederländska kommunerna i hur stor summa per invånare och år som investeras i cykelåtgärder. Att vissa kommuner investerar lite behöver dock inte nödvändigtvis innebära att de inte genomför något. T.ex. avsätter Groningen, som räknas som en världsledande cykelstad (40 procent färdmedelfördelning för cykel under de senaste 20 åren),⁵⁰ mindre än halva summan per invånare årligen i jämförelse med Amsterdam. En förklaring kan vara att Groningen är bättre på att få in cykelåtgärder i projektbudgetarna för bygg- och infrastrukturprojekt.

Finansiering och kunskapsbyggande inom cykelområdet är i Nederländerna utlagt på ett antal forskningscentra och intresseorganisationer.

Det finns i huvudsak fem riktlinjer för planering av cykelinfrastruktur i Nederländerna:

- Cykelbanor ska vara säkra,
- gena,
- ha hög kvalitet på beläggningen och erbjuda gott om utrymme,
- utgöra en attraktiv och trygg miljö,
- vara logiska och, framför allt, sammanhängande.

De flesta kommuner i Nederländerna har ett nät av cykelbanor som är baserat på deras cykelpolicy. Cykelnätets utformning baseras på en analys av start- och målpunkter för cyklister, t.ex. arbetsplatsområden, skolor och stationer. Ibland används trafikmodeller i arbetet, annars kombineras manuella analyser med lokal expertis.

För att minska risken för olyckor mellan cyklister och motordrivna fordon är ambitionen att i så stor utsträckning som möjligt separera cykelbanorna från den övriga trafiken. I nyare städer som har byggts under 70-, 80- och 90-talet finns helt trafikseparerade system. Detta har gett effekten att dessa städer har lägst olyckstal för cyklister i Nederländerna. Nackdelen med de trafikseparerade sy-

⁴⁹ Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2009).

⁵⁰ Fietsberaad (2006).

stemen är att de försvårar orientering i trafiksystemet och kan upplevas som otrygga.⁵¹

En relativt ny företeelse i Nederländerna är klassificering av vägar. Alla nederländska kommuner har nu klassificerat sina vägar. I och med klassificeringssystemet klassificeras ett antal vägar i stadskärnorna som ”trafikartärer”. Hastigheten på dessa vägar får maximalt vara 50 km/h och det måste finnas cykelbanor. I bostadsområden där hastigheten inte får överskrida 30 km/h behövs inte separata cykelbanor. För att ytterligare förstärka säkerheten för cyklister har sedan 1999 mopeder förbjudits på cykelbanor i bebyggda områden.⁵²

Den mest problematiska miljön för cyklister är normalt korsningar. För att komma tillrätta med problematiken i korsningarna har man i Nederländerna prövat ett antal åtgärder:

- Separata trafiksignaler för cyklister
- Sensorer som känner av cyklister en bit före korsningen
- Grön våg för cyklister
- Simultant grönt ljus för cyklister i alla riktningar, vilket underlättar för cyklister som ska svänga vänster då de kan passera korsningen diagonalt
- Display-timer som visar hur lång tid det är kvar till signalerna slår om

Trots dessa åtgärder anses fortfarande trafiksignaler vara en stor källa till irritation för nederländska cyklister, vilket är naturligt då 70 procent av tidsförlusterna i urbana miljöer orsakas av trafiksignaler. Cyklister i Nederländerna kör därför fortfarande i stor utsträckning mot rött, vilket skapar irritation bland bilisterna. När olyckor uppstår i korsningar resulterar de dessutom ofta i allvarliga skador p.g.a. de höga hastigheterna. Som ett resultat byggs korsningar precis som i Sverige om till cirkulationsplatser där det är möjligt. För att underlätta för cyklister i cirkulationsplatserna har flera olika varianter provats. Detta har resulterat i en nationell rekommendation om att cyklister ska ha företräde i cirkulationsplatser i bebyggd miljö. Cykelbanan ska ligga fem meter från mitten av cirkulationsplatsen och övergångarna tio meter från cirkulationsplatsens mitt. Utanför bebyggd miljö har cyklisterna inte företräde.⁵³

Cykelstöld är ett stort problem i Nederländerna. För att komma till rätta med problemet används ett brett angreppssätt. En grundläggande komponent i arbetet är att säkerhetsställa att det finns säker cykelparkering. Från statligt håll sker

⁵¹ Fietsberaad (2006).

⁵² Fietsberaad (2006).

⁵³ Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2009).

detta genom riktlinjer samt finansiering av parkeringsanläggningar vid järnvägsstationer. Under 2007 infördes ett nationellt cykelstödsregister som syftade till att minska antalet cykelstölder.⁵⁴ Sedan 2008 finns registret tillgängligt för allmänheten, vilket innebär att en privatperson kan söka på chip eller ramnummer och se om en cykel är stulen. Detta försvårar försäljning av stulna cyklar. I nya cyklar som tillverkas i Nederländerna byggs ett identifikationschip in. Polisen har utrustning som direkt kan identifiera om en cykel är anmäld som stulen. I Amsterdam har polisen delat ut 4 000 sådana chip gratis till cyklister för att underlätta arbetet med att hitta ägaren till stulna cyklar. Ett samarbete med cykelhandlare har också inletts där anslutna handlare inte säljer, köper eller reparerar cyklar som misstänks vara stulna. Ambitionen är att detta ska leda till att det blir mindre attraktivt att stjäla och handla med stulna cyklar.

I Nederländerna sker allvarliga olyckor som involverar cyklister i huvudsak i kollisioner mellan personbilar och cyklister. Dessa olyckor utgör 55 procent. Olyckorna sker vanligtvis i urbana miljöer, 58 procent, och i huvudsak i korsningar på vägar med en hastighetsbegränsning på 50 km/h.⁵⁵ De grupper som löper störst risk att skadas allvarligt är äldre över 60 år och unga mellan 12 och 17 år. Dessa grupper är överrepresenterade i såväl statistik över dödsolyckor som statistik över sjukhusbesök. Sett till antalet cyklade kilometer är gruppen äldre kraftigt överrepresenterad.⁵⁶

En olycksanalys som genomfördes 2010 av det holländska centret för transport och navigation visade att olycksrisken i korsningar är högre med dubbelriktade cykelbanor. Centret menar därför att enkelriktade cykelbanor är att föredra.⁵⁷ I de fall där dubbelriktade cykelbanor ändå används är rekommendationen att korsningarna över vägbanan utformas så att fordonen håller begränsad hastighet.⁵⁸

En slutsats som dragits från Nederländerna är föga förvånande att en välutbyggd infrastruktur för cykel minskar olycksrisken för cyklister. Mer än 80 procent av alla vägar med hastighetsbegränsningen 50 km/h har cykelbanor eller cykelfält, men endast 45 procent av cykelolyckorna sker på vägar med cykelbanor eller cykelfält.⁵⁹ I korsningar där två så kallade matarleder möts är cirkulationsplatser att föredra då utformningen leder till en hastighetsminskning. I korsningar re-

⁵⁴ Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2009).

⁵⁵ SWOW (2006).

⁵⁶ SWOW (2006).

⁵⁷ Schepers och Voorham (2010).

⁵⁸ CROW (2006).

⁵⁹ Doumen och Weijermars (2009).

kommenderas att denna hastighetsminskning uppnås genom fartgupp, detta sker dock sällan i praktiken.⁶⁰

Regler, lagstiftning och utformning i Nederländerna

Mopeder ska i Nederländerna sedan en lagändring 1999 alltid använda körbanan och inte cykelbanan när hastighetsbegränsningen är 70 km/h eller lägre. Cykelbanor ska inte heller placeras nära bilparkering, detta för att undvika kollisioner med urstigande passagerare och olyckor relaterade till bildörrar som öppnas när cyklister passerar.⁶¹

- För att minska olycksfrekvensen i korsningar har ett antal olika utformningar och åtgärder provats. Hur stor effekt dessa har och den faktiska användningen av dessa saknas det idag kunskap om.⁶² Det saknas generellt kunskap om hur cyklister använder cykelinfrastruktur på så kallade matarvägar.
- För cirkulationsplatser gjordes en undersökning 2005 som visade att den cirkulationsplatsutformning som är säkrast för cyklister är där cirkulationsplatsen har en separat cykelbana och där cyklister har väjningsplikt för bilister, både när de ska in i och ut från cirkulationsplatsen.⁶³
- Det är tillåtet för cyklister att cykla två i bredd, detta gäller dock ej moped.⁶⁴
- Cyklister ska cykla till höger på körbanan när det saknas cykelbana, när cykelbana finns ska denna användas.⁶⁵
- Svängar ska markeras med en utsträckt arm i den riktning som cyklisten avser att svänga.⁶⁶
- Cyklister måste köra om andra cyklister på vänster sida men får köra om långsamtgående fordon på höger sida.⁶⁷

⁶⁰ Doumen och Weijermars (2009).

⁶¹ SWOV (2006).

⁶² SWOV (2006).

⁶³ Dijkstra (2005), SWOV (2006).

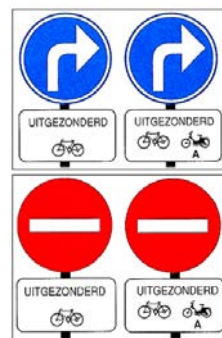
⁶⁴ Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) Hoofdstuk II §1 Artikel 3.2.

⁶⁵ Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) Hoofdstuk II §1 Artikel 4.3.

⁶⁶ Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) Hoofdstuk II §7 Artikel 17.2.

⁶⁷ Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) Hoofdstuk II §2 Artikel 11.3.

- För att skapa bättre flöden i korsningar och minska risken för död vinkel-olyckor är det tillåtet att svänga höger mot rött.⁶⁸



Erfarenheterna från att cyklister tillåts cykla mot enkelriktat förefaller positiva. Planeringshandboken för cykel ”Sign up for the bike”, från forskningsinstitutet CROW, förespråkar cykling mot enkelriktat som en åtgärd för att underlätta framkomligheten för cyklister.⁶⁹ Liksom i Danmark indikeras tillåtelse att cykla mot enkelriktat med en tillägsskylt.

3.4 Tyskland

I Tyskland är färdmedelsfördelningen för cykel 12 procent på nationell nivå. På lokal nivå är cykelandelen betydligt högre på några platser; städerna Bremen, Cottbus, Erlangen, Freiburg, Münster och Troisdorf har cykelandelar mellan 17 och 40 procent. På nationell nivå är 60 procent av cykelresorna pendlingsresor, varav 27 procent är till olika typer av utbildning. Liksom i övriga Europa är ett starkt motiv att jobba med cykelfrämjande arbete i Tyskland att en stor del av bilresorna är korta, 50 procent är under 60 kilometer. Enligt en uppskattning skulle 30 procent av resorna i den urbana miljön kunna ersättas med cykel.⁷⁰

En barriär som upplevs hindra en ännu större ökning av cykling är att cykeln ännu inte har uppnått en status som en naturlig del av ett hållbart transportsystem och att många kommunala planer för utveckling av cykling är inte bindande. Det finns också en generell tendens till stadsutglesning som minskar cykelns konkurrenskraft då avstånden mellan bostad och arbete ökar.

Kompetensen varierar i planeringen av cykelnät och aktörerna är ofta inte koordinerade. Detta har gjort att det i Tyskland anses finnas ett behov av att ta fram en systematisk struktur. Trots att Tyskland har kommit längre än många andra europeiska länder i integreringen av cykel och kollektivtrafik så ses cykeln fortfarande ibland som en konkurrent till kollektivtrafiken. Brist på tillfredställande

⁶⁸ Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) Hoofdstuk III §3 Artikel 68.3.

⁶⁹ CROW (1993).

⁷⁰ Federal Ministry of Transport (2002).

parkering upplevs också som en barriär för ökad cykling. Detta bedöms vara ett problem i främst äldre bebyggd miljö eftersom bristen på parkering i kombination med låg upplysningskvot av stölder och vandalisering riskerar att göra cykling oattraktivt.⁷¹

För att öka cykelns attraktionskraft ändrade Tyskland 2001 skattelagstiftningen för arbetsresor så att ersättning för bilkilometer ersattes med en ersättningssumma baserad på distans. Utöver detta får cyklister som använder sin egen cykel för cykelpendling en ersättning på 0,05 € per kilometer.⁷²

Sedan 1999 har det på förbunds nivå (nationell nivå) i Tyskland funnits en arbetsgrupp som enbart arbetar med cykel frågor. Gruppen leds av förbundsministeriet för transport, byggnation och bebyggelse. Förutom representanter från andra förbundsministerier innehåller gruppen även deltagare från kommunernas paraplyorganisationer. Den huvudsakliga uppgiften för arbetsgruppen är att säkerhetsställa ett tätt informationsutbyte mellan beslutsfattare och intressegrupper. Då Tyskland är federalt har delstatsregeringarna på ett antal områden större inflytande än motsvarande regionala organ i Sverige. De distribuerar finansiering för cykelinvesteringar och har därigenom stor påverkan på den kommunala förvaltningens beslut.⁷³

I Tyskland genomfördes 1997 ett antal tillägg till Trafiklagstiftningen med syfte att göra cykling säkrare. Dessa tillägg var följande:⁷⁴

- Cykling mot färdriktningen kan tillåtas på vissa enkelriktade gator med lite trafik och en övre hastighetsgräns på 30 km/h. Olycksrisken förefaller liten; endast en procent av alla olyckor med cyklister sker på enkelriktade gator med cykel mot färdriktningen.⁷⁵
- Kravet att cyklister måste använda cykelbanor där sådana finns togs bort och ersattes med att cyklister bara måste använda cykelbanan där det finns skyltning som kräver detta. På övriga ställen kan cyklister välja att cykla på vägen.⁷⁶

⁷¹ Federal Ministry of Transport (2002).

⁷² Federal Ministry of Transport (2002).

⁷³ Federal Ministry of Transport (2002).

⁷⁴ Federal Ministry of Transport (2002).

⁷⁵ Statens Vegvesen, Vegdirektoratet (2000), lagen: Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) I. Allgemeine Verkehrsregeln § 2 Straßenbenutzung durch Fahrzeuge (4).

⁷⁶ Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) I. Allgemeine Verkehrsregeln § 2 Straßenbenutzung durch Fahrzeuge (4).

- En dispens för kravet att cyklister måste använda vägrenen infördes, cyklister har dock fortfarande rätt att använda den.⁷⁷

Under 2001 genomfördes ytterligare förändringar med syfte att förbättra trafiksituationen för de mest utsatta trafikanterna, däribland cyklister. T.ex. blev det lättare för lokala myndigheter att sätta 30 km/h som hastighetsgräns.⁷⁸ Försöket med cykling mot färdriktningen på enkelriktade gator permanentades. Tanken var att dessa åtgärder skulle göra det enklare för cyklister genom att korta resvägar och göra dem mer gena. Genare cykelvägar gör inte bara cykling mer attraktivt utan kan också bidra till att minska olycksrisken genom att cyklister inte väljer en farligare väg för att undvika att behöva ta en omväg. Det finns även möjlighet att etablera cykelgator på gator med mycket cykeltrafik. På dessa gator har cyklister företräde och bilister kör på cyklarnas villkor.⁷⁹

- Att cykla mot rött är tillåtet i vissa korsningar där det finns en skylt som indikerar att det är tillåtet. I dagsläget finns det ca 5 000 korsningar där detta är tillåtet.⁸⁰
- Liksom i Sverige ska inte cyklister cykla i bredd, det är dock tillåtet där det inte utgör något hinder för övrig trafik.⁸¹
- Cyklister kan också använda höger körfält, om det inte finns några cykelbanor och fotgängare inte blockeras. Utanför tätort är det tillåtet för mopeder att färdas på cykelvägar.⁸²
- Barn som inte har fyllt åtta år måste använda trottoaren och det är tillåtet för barn upp till tio år att använda trottoaren. Företräde ges dock till fotgängare.⁸³

Bötesbeloppen för cyklister är mellan 5 € och 350 € beroende på hur allvarlig förseelsen bedöms vara.⁸⁴

⁷⁷ Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) I. Allgemeine Verkehrsregeln § 2 Straßenbenutzung durch Fahrzeuge (4).

⁷⁸ Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) § 45,5.

⁷⁹ Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) Anlage 2 (zu § 41 Absatz 1) Vorschriftzeichen abschnitt 5.23.

⁸⁰ Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) II. Zeichen und Verkehrseinrichtungen §37 Wechsellichtzeichen, Dauerlichtzeichen und Grünpfeil (2) punkt 6.

⁸¹ Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) I. Allgemeine Verkehrsregeln § 2 Straßenbenutzung durch Fahrzeuge (4).

⁸² Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) I. Allgemeine Verkehrsregeln § 2 Straßenbenutzung durch Fahrzeuge (4).

⁸³ Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) I. Allgemeine Verkehrsregeln § 2 Straßenbenutzung durch Fahrzeuge (5).

3.5 Danmark

Cykling i Danmark sker i huvudsak på det kommunala vägnätet. Den danska staten har dock inom ramen för kommunalreformen tagit över 2 000 kilometer tidigare kommunala vägar. Dessa vägar är, till skillnad från det statliga vägnätet, som främst utgörs av motorvägar, även avsedda för cykeltrafik. Ett stort antal av dessa vägar går igenom städer och tätorter där cykeltrafiken normalt är betydligt mer omfattande än på landsbygden. För att säkerhetsställa att förutsättningarna för cykling är tillfredställande på dessa vägar krävs en målinriktad sektorinsats av den danska staten. Trots att Danmark är en världsledande nation inom cykling, har andelen cyklister på nationell nivå minskat de senaste 15 åren.⁸⁵ En viktig potential som idag bedöms som underutnyttjad i Danmark är samspelet mellan cykel och kollektivtrafik.

En nationell cykelstrategi antogs 2007 som definierar statens ansvar till att omfatta underhåll av de statliga cykelvägarna, förbättrad planering av cykelinfrastrukturen samt anläggning av nya cykelvägar. Ansvaret inkluderar även särskilt fokus på ökad cykelsäkerhet samt cykeln i kollektivtrafiken. Förutom dessa uppgifter ska staten verka som inspiratör för kommunerna och verka för en regional förankring av trafiksäkerhetsarbetet, utveckla cykelturismen samt skapa en internetbaserad kunskapsportal, www.cykelviden.dk.⁸⁶

Den danska cykelstrategin är tudelad. Den första delen inbegriper fysiska satsningar på att utveckla och förbättra infrastrukturen för cykel längs det statliga vägnätet. Syftet är att förbättra användbarheten och säkerheten. Den andra delen består av uppmuntran och inspiration till aktörer som arbetar med cykling, främst genom att bedriva kampanjer och ta fram utbildningsmaterial.

Samma år som den nationella cykelstrategin antogs, 2007, genomgick Danmark en administrativ reform där antalet kommuner reducerades från 271 till 98. De 13 så kallade amter, som motsvarade Sveriges län, omvandlades till fem regioner varav Region Hovedstaden är likvärdig med Stockholmsregionen. Regionernas ansvar ligger främst inom hälsosektorn men även inom områdena regional utveckling och kollektivtrafik. I och med att de nya regionernas huvudansvar är hälsa framstår det som att reformen har försvagat cykelplaneringen på regional nivå.⁸⁷

⁸⁴ <http://www.adfc.de/Verkehr--Recht/Recht/Regeln-fuer-Radfahrer/Bussgeldkatalog/Bussgeldkatalog-fuer-Radfahrer> 2011-09-06.

⁸⁵ Transport- og Energiministeriet (2007).

⁸⁶ Transport- og Energiministeriet (2007).

⁸⁷ Niels Jensen, Københavns kommune, personlig kommunikation, mars 2011.

Sedan tre år tillbaka finns statliga medel som stöd till cykelåtgärder. De anvisade pengarna finns i en pott kallad "Mere cykeltrafik" som kommuner och organisationer kan söka pengar från via Vejdirektoratet, Danmarks vägverk.⁸⁸

Det danska Vejdirektoratet har utvecklat en modell för prioritering av cykelvägar längs det statliga vägnätet. Modellen poängsätter ett antal parametrar och ger dem olika vikt. Störst vikt läggs vid upplevd trygghet som ges 30 procents vikt och därefter polisanmälda olyckor som ges 20 procents vikt. Övriga parametrar (som vardera ges 10 procent) består av antal cyklister idag samt potentialen att öka dessa, hur väl sträckan är kopplad till andra cykelvägar samt dess betydelse för det regionala och nationella cykelvägnätet. Poäng sätts även efter vilka alternativa förbindelser som finns och om sträckan skulle förkorta resvägen.⁸⁹



Cykling mot enkelriktat är liksom i Norge tillåtet i vissa städer och på vissa gator i Danmark. I Köpenhamn är detta tillåtet på ett antal sträckor, främst på mindre gator i stadskärnan samt i Vesterbro. Erfarenheterna av dessa har varit så pass goda att det finns planer på att expandera och låta cyklister cykla mot enkelriktat även på andra gator.⁹⁰ 1997 fanns det 61 enkelriktade gator där cykeltrafik var tillåten i båda riktningarna. Mellan 1991 och 1996 skedde inga mötesolyckor mellan bilister och cyklister på dessa gator.⁹¹

Nedan visas ett utdrag av de viktigaste lagarna som reglerar förutsättningarna för cyklister i Danmark.

Færdselslovens kapitel 7

Trafiklagen kapitel sju:
§49.

- Stk.1. Cyklister ska inte köra bredvid varandra men om det finns tillräckligt utrymme så att det inte innebär fara eller onödigt besvär är det tillåtet. Om ett fordon signalerar omkörning så bör inte två cyklister cykla i bredd, så tillvida att trafikförhållandena inte kräver eller motiverar detta. Cyklar med tre eller fler hjul får aldrig cykla bredvid en annan cykel.

⁸⁸ Trafikverket (2010a).

⁸⁹ Vejdirektoratet (2007).

⁹⁰ <http://www.dr.dk/Regioner/Kbh/Nyheder/Koebenhavn/2008/04/08/082409.html>.

⁹¹ Statens Vegvesen Vegdirektoratet (2000).

Trafiklagen kapitel sju:
§ 50

- Stk. 2. Cyklister bör alltid hålla till höger i körfältet som ligger längst till höger, men kan gå ut till vänster vid omkörning.
- Stk. 3. Cyklister som ska svänga till vänster i korsningar ska köra rakt fram i körbanan och göra stora svängen.
- Stk. 4. Cyklist skall under färd ha båda fötterna på pedalerna och minst en hand på styret.
- Stk. 5. Det är förbjudet för cyklister att cykla på trottoar eller gångväg om inget annat anges.
- Stk. 6. Cyklister får inte under färden hålla fast i något annat fordon.
- Stk. 7. Cykel bör vara låst när den står still om det inte är för en mycket kort stund.
- Stk. 1. Barn under sex år får inte cykla utan sällskap av en person som är minst 15 år gammal.
- Stk. 2. På en cykel får inte fler personer färdas än vad cykeln är avsedd för.
- Stk. 3. En cykel får inte överstiga tre meter i längd och en meter i bredd. Objekt ombord får inte hindra föraren från att ha full kontroll över cykeln. Transportministern kan specificera den maximala längden, bredden, höjden och vikten på objekt som fraktas på cyklar som är speciellt konstruerade för transport av gods samt släp och sidovagn till motorcykel.
- Stk. 2. En elektrisk hjälpmotor får endast ge effekt när pedalerna används.
- Stk. 3. En elektrisk hjälpmotor får högst ha en effekt på 250 W.
- Stk. 4. En elektrisk hjälpmotor får endast ge effekt vid hastigheter under 25 km/h.⁹²

I Danmark praktiseras en enhetstaxa för böter vid regelbrott på cykel, alla förseelser som ger böter innebär en bot på 500 Dkr. Vid flera förseelser överstiger inte det totala beloppet 500 Dkr.

3.6 Norge

Färdmedelsandelen för cykel i Norge ligger i dag på fem procent av det totala antalet resor. Ambitionen hos den norska staten är att denna andel ska öka till åtta procent under en tjuugoårsperiod.

⁹² <http://www.dcf.dk/composite-1311.htm>.

Den nationella cykelstrategin i Norge är en del av den nationella transportplanen 2006-2015. Huvudmålet i planen är att det ska bli tryggare och mer attraktivt att cykla. Delmål finns också som säger att andelen cykeltrafik ska öka med 50 procent i städer som satsar på cykeltrafik och, som sagt, att cykeltrafiken ska utgöra åtta procent av alla resor. Målen är inte tidsbestämda. Planramen i den nationella transportplanen är 2,6 miljarder norska kronor till anläggning av gång- och cykelbanor under en tioårsperiod. Statens Vegvesens uppföljning är konkretiserad genom ett handlingsprogram för åren 2006-2015. I handlingsprogrammet är planramen något större än i den nationella transportplanen, 3,7 miljarder norska kronor, utöver detta tillkommer inkomster från vägavgifter. Planen är att under planperioden bygga 300 kilometer gång- och cykelväg. Detta ska ske i form av sammanhängande stamnät för cykeltrafik i städer och tätorter. Vägar där det färdas många minderåriga ska prioriteras.⁹³

För att följa upp arbetet ska två indikatorer undersökas:

- Antal kilometer sammanhängande huvudnät för cykel i utvalda städer och tätorter
- Antal kilometer gång- och cykelbana totalt

För att uppnå en ökad andel cykelresor är planen att koncentrera insatserna till vissa städer. Varje län föreslås utse en stad att koncentrera resurserna till. Stat och landsting bör sedan investera i cykelinfrastruktur med motfinansiering av kommunen. Detta för att kunna visa på åtgärder som snabbt ger resultat.⁹⁴

Den nationella cykelplanen pekar också på att gatumätet i större utsträckning behöver tredelas mellan bil, cykel och gång för att skapa tydligare plats för cyklister i gaturummet. Cykelparkering är ett område som kräver större resurser. Cykelstöld är ett problem och cyklister efterfrågar väderskyddad parkering. Cykelplanen lyfter därför fram att de sammanhängande cykelplanerna för kommunerna även ska innehålla en plan för parkering, en handlingsplan för ökad cykling samt metoder för uppföljning av effekter av insatser och åtgärder. För att ytterligare underlätta för cyklister kommer det göras en översyn av vilka åtgärder som behöver genomföras för att det ska bli lättare för cyklister att ta med sig cykel på buss, tåg och spårvagn.⁹⁵

På strategisk nivå föreslås att ekonomiska incitament för enskilda trafikanter utformas så att de är mer fördelaktiga för cyklister än för bilister. Städer och tätorter uppmanas att införa restriktioner för biltrafiken, exempelvis genom väg-

⁹³ Statens Vegvesen (2007).

⁹⁴ Statens Vegvesen (2007).

⁹⁵ Statens Vegvesen (2007).

eller trängselskatt samt genom parkeringsrestriktioner. Städer och tätorter uppmanas att planera för en koncentrerad och tät stadsutveckling.

I den nationella cykelplanen pekar man också på att arbetet som bedrivs inom ramen för cykelstadsnätverket behöver spridas och stärkas. Nationella forsknings- och utvecklingsprojekt behöver initieras och kunskap behöver förmedlas till utbildningsinstitutioner, kommunsektorn, kollektivtrafiksektorn, arbetsgivare, turistnäringen etc. Den norska staten ska även genomföra tvärsektorieella nationella kampanjer för ökad cykling, med hälsa, miljö och trafiksäkerhet som de viktigaste motivationsfaktorererna.⁹⁶

Sektorsansvaret innebär att Statens Vegvesen har ett samlat ansvar för att väg- och transportsektorn utvecklas i enlighet med de transportpolitiska målen. Genom den nationella transportplanen är staten också ansvarig för att vara pådrivande i arbetet med att öka cyklingen då detta numera ingår i sektorsansvaret, vilket är en ny roll. Sektorsansvaret ska följas upp och säkerhetsställa följande:⁹⁷

- Cykelstrategin implementeras i handlingsprogram, budget samt andra styrande dokument och system.
- Statens Vegvesen ska bidra till att hänsyn till cykel kommer in i tidiga planskeden för större vägprojekt och vid utformning av vägavgifter i städerna.
- Ta ansvar på tvären över sektorer, oberoende av vilka myndigheter som har huvudansvar. Vara pådrivande, uppmuntra och stötta myndigheter med huvudansvar
- Ta ansvar för kunskapsutveckling, genomföra FOU och inarbeta ny kunskap i handböcker, riktlinjer och vägledning
- Säkra kvalitet på utbildningsinstitutioner och sörja för rekrytering
- Marknadsföra kunskap om cykling och cykelåtgärder till den kommunala sektorn, kollektivtrafiknäringen, arbetsgivare, etc.
- Ta ett särskilt ansvar för att initiera och koordinera arbetet med att öka cykelns färdmedelsandel.
- Bidra till att möjligheter för ökad cykling blir belyst i mark- och trafikplanering i städer och tätorter.
- Vara sakkunnig rådgivare för Transportdepartementet.
- Ansvara för internationella kontakter, följa upp avtal och utbyta erfarenheter.

⁹⁶ Statens Vegvesen (2007).

⁹⁷ Statens Vegvesen (2007).

I regleringsbrevet för budgeten från Transportdepartementet till Statens Vegvesen framgår att myndigheten ska ha en särskilt pådrivande roll för genomförandet av gång- och cykelpolitiken. Transportdepartementet begär att Statens Vegvesen på alla nivåer ska prioritera cykel högt för att underlätta uppfyllande av målen i den nationella cykelstrategin.⁹⁸

I Norge har kommunerna den formella rollen som planerande organ och landstingen har ett betydande inflytande över budget till både väg- och kollektivtrafik, samt funktion som väghållare för länsvägar. Det är därför avgörande att insatser för att öka cykling lokalt genomförs genom bindande överenskommelser mellan de olika administrativa nivåerna. Landstingen utarbetar strategier för markplaneringen i respektive län. De kommunala cykelvägnäten är en del av det nationella sammanhängande cykelvägnätet. För att påskynda en förbättring av det nationella cykelvägnätet i Norge kan kommunerna och Statens Vegvesen ingått bindande avtal gällande investeringar i cykelinfrastrukturen. En förutsättning för avtalen är att staten finansierar 75 procent av investeringarna. Kraven för samfinansiering är följande:

- Det måste finnas en lokal sektorsövergripande strategi som syftar till att öka cyklandet.
- Det måste finnas en antagen utvecklingsplan för den aktuella anläggningen.
- Det måste ingås avtal om att kommunen tar ansvar för drift och underhåll av anläggningen.

Lagstiftning i Norge

Cykling mot enkelriktat är tillåtet i vissa norska städer; Trondheim, Drammen och Lilleström. Även Oslo och Sandefjord är på väg att tillåta det på gator där det bedöms som lämpligt.

I tabellen nedan redovisas generella förutsättningar för cykling i Norge.⁹⁹

Var får man cykla?
(FOR 1986-03-21 nr 747: Forskrift om kjørende og gående trafikk (trafikkregler),

- § 2 Leder du cykeln räknas du som gående, men du ska gå på höger sida av vägen när cykeln leds
- § 4 Där det finns cykelfält längs med vägen ska detta användas. Endast cykelfältet på höger sida av vägen får användas. På motorväg eller på- och avfart till motorväg är endast motordrivna fordon som lagligt kan köras snabbare än 40 km/h tillåtna.
- § 5 .Cykel, eller annat fordon som inte är motordri-

⁹⁸ Statens Vegvesen (2007).

⁹⁹ <http://www.sykkelby.no/Sykkelfakta/135>.

Väjningsregler (FOR 1986-03-21 nr 747: Forskrift om kjørende og gående trafikk (trafikkregler))	<p>vet, kan köras på högra vägrenen.</p> <p>Körning i kollektivtrafikfält är bara tillåtet som på allmän väg. Kollektivtrafikfält kan nyttjas av motorcykel, moped, cykel och utryckningsfordon.</p> <ul style="list-style-type: none"> • § 18. Cyklande tillåts köra om till höger när de passerar annat fordon än cykel. <p>Cyklande som ska svänga till vänster kan hålla till höger genom svängen där det är lämpligt. Cyklister har väjningsplikt för annan trafik.</p> <p>Cykel kan stannas och parkeras på cykelväg, gångväg, trottoar eller gågata där den inte utgör ett hinder eller är i vägen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • § 7 Cyklar du på cykelväg har du väjningsplikt för all trafik på korsande vägar. Väjningsplikten gäller inte för trafik som kommer från avfarter som bensinstationer, parkeringar och privata vägar. • § 7 När cyklisten cyklar ut från trottoar, gångväg eller cykelväg har denna väjningsplikt för annan trafik. • § 12 Omkörning av andra cyklister ska ske på vänster sida. • § 9 Den som ska köra förbi till höger om spår- vagnshållplats utan trafik, ska stanna och ge fri väg för passagerare som stiger av eller ska stiga på. Detsamma gäller för cyklande som vill köra förbi till höger om buss vid busshållplats. • § 17 Det är förbjudet att stanna helt eller delvis på trottoar, gångväg eller cykelväg.
Omkörning	

3.7 Finland

2008 framhöll den finska regeringen i sin trafikpolitiska redogörelse att riktlinjer skulle dras upp för gång- och cykeltrafiken fram till år 2020. Året därpå ställdes kvantitativa mål för gång- och cykeltrafiken upp, i termer av minskade utsläpp, i det klimatpolitiska programmet för kommunikationsministeriets förvaltningsområde 2009-2020.¹⁰⁰ Målet med strategin är att öka gång- och cykeltrafikens andel av alla färd sätt med 20 procent. Andelen korta bilresor ska minska med samma andel.

Enligt persontrafikundersökningen från 2004-2005 gjorde finländarna 32 procent av sina resor till fots eller med cykel. Gångtrafikens andel var ca 22 pro-

¹⁰⁰ Finska Kommunikationsministeriet (2011).

cent medan cyklingen stod för nästan tio procent av resorna. Cykling är populärast på 0,5-3 kilometer långa sträckor, där cykelns andel är 16 procent.

Arbetet med att öka gång- och cykeltrafiken fram till 2020 är indelat i fyra riktlinjer:

1. Gång- och cykeltrafiken ska öka med 20 procent
2. Ökad uppskattning och motivering
3. Korta avstånd, trivsamt och tryggt trafikmiljö
4. Vilja och samarbete, omriktad finansiering, lagändringar och tillräcklig uppföljning.

För att nå målen om en ökad andel cykel- och gångtrafik kommer finansieringen inom trafiksektorn att behöva riktas om. Enligt strategin är det nödvändigt att revidera helhetsstrukturen för att skapa reella förutsättningar för småskalig regional utveckling och för finansiellt samarbete mellan stat och kommuner. I den nationella åtgärdsplan som det finska Trafikverket sammanställer ingår kostnadskalkyler för åtgärderna. Fungerande ägarstyrning ska säkerhetsställa finansiering för åtgärderna och skatteincitament som leder åt fel håll måste utredas tillsammans med andra förvaltningsgrenar. Det anses vidare mycket angeläget att få fram bättre uppföljningsinformation om volym, färdmedelsfördelning och olyckor för gång- och cykeltrafik.

Bakgrunden till framtagandet av den nya strategin är att det tidigare på politisk och strategisk nivå har funnits ett allmänt uppställt mål om att främja gång- och cykeltrafik, som dock inte omsatts i praktik på åtgärdsnivå. Genomförandet av tidigare utarbetade nationella strategier för att främja gång och cykling har alltså varit svagt på både lokal, regional och nationell nivå. Det främsta syftet med de nuvarande riktlinjerna är att befästa positionerna för gång och cykling som oberoende och erkända färd sätt bland de övriga färd sätten i trafiksystemet, liksom att främja dem aktivt på varje nivå. En del i detta är att det fastställs mål vars måluppfyllelse och effekt kan bedömas och mätas. Samtidigt intensifieras samarbetet mellan statliga aktörer och kommunerna.¹⁰¹

Lagstiftning i Finland

I tabellen nedan följer lagstiftning som reglerar cykeltrafiken i Finland. Den finska cykellagstiftningen påminner i stor utsträckning om den svenska. Det finns dock en skillnad gällande cykling på trottoarer genom att det i Finland är tillåtet för barn under tolv år att cykla på trottoaren. De paragrafer i den finska

¹⁰¹ Finska Kommunikationsministeriet (2011).

lagstiftningen som påverkar cyklister är listade nedan och är hämtade från Vägtrafikförordning 5.3.1982/182.¹⁰²

2 kap § 8. Användning av vägens olika delar	<p>Fordon skall framföras på körbana. Finns vid vägens högra sida en vägren, där körning utan olägenhet går för sig, skall cykel och annat icke motordrivet fordon samt moped dock framföras på vägrenen.</p> <p>Barn under tolv år får framföra cykel på gångbanan. Gångtrafiken får dock inte förorsakas oskäligen störning därav.</p> <p>Då särskilda skäl påkallar det får fordon tillfälligt framföras även på annan än för fordonet avsedd del av väg, om detta inte föranleder fara eller avsevärd olägenhet.</p>
2 kap § 13 Särskilt stadgande för svängande cyklist och mopedist	<p>Utän hinder av stadgandena i 11 och 12 §§ får cyklist eller mopedist som ämnar svänga till vänster fortsätta att hålla till höger vid korsande av körbana. Han får dock härvid svänga till vänster först när detta kan ske utan att den övriga trafiken orsakas hinder, och han skall lämna korsningen längs högra kanten.</p>
14 § Väjningsplikt	<p>När fordon närmar sig korsning, skall föraren iakttaga särskild försiktighet. Han skall väja för fordon som samtidigt närmar sig från höger på annan väg.</p> <p>Förare av fordon som svänger i korsning skall väja för cyklist, mopedist och gående som korsar den körbana, på vilken han ämnar köra in. Likaså skall förare som annorstädes än i korsning ämnar lämna körbanan eller eljest korsa den väja för cyklist, mopedist och gående som använder vägkanten. Förare som svänger till vänster skall dessutom väja för den mötande trafiken.</p> <p>Föraren skall dock alltid väja för den övriga trafiken när han kommer in på en väg från en gårdsgata, gågata, gårdsplan, parkeringsplats, servicestation eller något annat motsvarande område eller från en stig, ägoväg eller någon annan mindre väg eller från en snöskoterled. (5.5.2006/343)</p> <p>Cyklister och mopedister skall dock, om inte något annat följer av 2 eller 3 mom., väja för den övriga trafiken när de kommer in på en körbana från en cykelbana. (7.5.1997/414)</p>
17 § Omkörning	<p>Omkörning av framförförande fordon skall ske till vänster. Omkörning skall dock ske till höger, när det framförförande fordonet svänger till vänster eller tydligt förbereder sig därför.</p> <p>Omkörning får göras till höger, om det finns minst två körfält i förarens körriktning och fordonen framförs på parallella körfält. Cyklist och mopedist får även eljest köra om annat fordon än cykel eller moped till höger.</p>

¹⁰² <http://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/1982/19820182>.

31 §	Cyklister och mopedister på cykelbana, som vid hållplats för buss eller spårvagn ämnar passera buss eller spårvagn som där stannat, skall lämna fri passage för på- eller avstigande passagerare. (7.5.1997/414)
33 a § (5.5.2006/343) Körning på gågata	På en gågata är det tillåtet att cykla. Körhastigheten på en gågata skall anpassas till gångtrafiken och får inte överskrida 20 km/h. Förare av fordon skall på en gågata lämna gående fri passage.
53 § (22.12.2009/1291) Leder för gång-, cykel- och mopedtrafik	De behöriga närings-, trafik- och miljöcentralerna samt kommunerna ska i mån av möjlighet ordna behövliga förbindelser för den lätta trafiken genom att för varje kommunikationsled bygga eller med trafik-anordning reservera en särskild led för gång-, cykel- och mopedtrafik, gårdsgata, gågata eller en till vägen hörande gångbana och cykelbana.
90 § (15.11.2002/954) Användning av skyddshjälm för cyklister	Cyklister och cykelpassagerare skall i allmänhet under körning använda vederbörlig skyddshjälm.
2 kap (29.4.1994/328) Trafik på motorvägar och motortrafikleder	På motorvägar samt på påfartsvägar till och avfartsvägar från dem är endast trafik med motorfordon tillåten. På sådana vägar får dock inte motorfordon köras vilkas högsta tillåtna hastighet är eller vilkas konstruktion avser en hastighet av högst 50 km/h.
4 § (29.4.1994/328) Märke 422	Märket anger en cykelbana, som i konstruktionshänseende avskilts från körbanan, eller en särskild cykelbana, som cyklister skall använda vid färd i riktningen i fråga. Andra fordon får inte använda en cykelbana som anges med detta märke. Körning med moped på cykelbana är dock tillåten om detta anges med en tillägsskylt med texten "Tillåtet för mopeder". Om det finns en cykelbana endast vid vänstra sidan av vägen och det med hänsyn till färdleden eller av andra skäl är tryggare att använda vägrenen eller den högra kanten på körbanans högra sida får en cyklist på en kort sträcka använda vägrenen eller körbanans högra kant. Vid körning på cykelbana skall i tillämpliga delar iakttas vad som i vägtrafiklagen sägs om körning på körbana. (7.5.1997/415)
25 §	Då för cyklister, mopedister och förare av invalidcykel, vilka använder cykelbana, i samband med trafikljus finns en särskild fordonssignal (cykelsignal) skall de i första hand följa det ljus som signalen visar. Ovanför cykelsignalen finns en blå skylt med en vit figur som föreställer en cykel. I övrigt gäller ifråga om signalen vad i 22 och 23 §§ är stadgat om fordonssignal.
29 §	Cyklist, mopedist eller förare av invalidcykel, som använder cykelbana, skall på sådant ställe, där det inte finns särskild cykelsignal, följa det ljus som gångsignalen eller, om sådan inte finns, som fordonssignalen visar.
36 a § (23.6.2010/625)	Mellan cykelfält och annat körfält används en körfältslinje eller spärrlinje som är bredare än normalt. Längdförhållandet mellan körfältslinjens dellinje och mellanrum är 1:1.

Cykelfält anges med sådan vägmarkering enligt 45 § som anger den del av körbanan som är avsedd för cykeltrafik. Cykelfältet får användas av alla fordon som ämnar gruppera sig för att svänga. Cykelfältet får även användas för körning till fastigheter, parkeringsplatser och busshållplatser.

I en trafikljusreglerad korsning kan en väntplats för cyklister och mopeder markeras i kombination med ett cykelfält. På väntplatserna används den vägmarkering enligt 45 § som anger den del av vägen som är avsedd för cykeltrafik.

- 8 § (30.4.1999/550)
Ordningsbot
- Ordningsbot är ett till beloppet fast förmögensstraff som är lindrigare än böter.
- Ordningsboten får vara högst 200 euro. Om beloppet av ordningsboten för olika förseelser bestäms genom förordning av statsrådet. (9.11.2001/971)
- Obetald ordningsbot får inte förvandlas till fängelse.
- 9 § (26.6.2008/475)
Ordningsbotsförseelser
- Ordningsbot kan i enlighet med 2–8 mom. bestämmas som påföljd för en förseelse som hör under allmänt åtal, när det strängaste föreskrivna straffet är böter eller fängelse i högst sex månader. (14.8.2009/641)
- Ordningsbot kan bestämmas som påföljd för ringa brott mot vägtrafiklagen (267/1981), fordonslagen (1090/2002), körkortslagen (386/2011), lagen om yrkeskompetens för taxiförare (695/2009), lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare (273/2007) eller sjötrafiklagen (463/1996) eller sådana bestämmelser eller föreskrifter som utfärdats med stöd av dem, när de gäller
- 1) gående,
 - 2) förare av motorlösa fordon.

3.8 Slutsatser från den europeiska utblicken

Liksom i Sverige är cykelplanering i de undersökta länderna främst en kommunal angelägenhet. Statens roll ligger främst i att stödja kommunerna genom att leda kunskapsutveckling, sprida goda exempel samt genomföra nationella kampanjer. En annan viktig del av det statliga arbetet är att säkerhetsställa att det finns en fungerande cykelinfrastruktur utefter nationella vägar, i synnerhet när dessa fungerar som länkar i regionala pendlingsstråk. I flera fall bidrar staten även med finansiering för att koppla ihop cykelstråk över kommungränser. För att säkerhetsställa en hög nivå på infrastrukturen är det nederländska konceptet för klassificering av vägar intressant. Större krav på utformningen ställs för cykelvägar inom områden med stor andel cyklister.

Ytterligare en viktig faktor i bakom framgången i länder med hög färdmedelsandel för cykel tycks vara att cykeln ses som viktig komponent i ett hela resanperspektiv. Detta manifesteras främst i välutbyggda, trygga och säkra parkeringsplatser för cykel vid stationer och i stadskärnor. I flera av de undersökta länderna har staten genom det statliga tågbolaget ansvaret för att säker parke-

ring finns i anslutning till tågstationer. I Nederländerna har statliga medel använts för att bygga cykelparkeringar vid järnvägsstationer.

Separerade cykelbanor är en hörnsten i såväl tysk som dansk och nederländsk cykelplanering. De är utformade för att kännas säkra, komfortabla och smidiga för unga och gamla och oavsett cykelvana. Det är dock inte möjligt att bygga separata cykelbanor på alla gator och mycket av cykeltrafiken sker på lätt trafikerade gator i bostadsområden där det saknas separata cykelbanor. På dessa gator genomförs ofta hastighetsbegränsande åtgärder, hastigheten är normalt begränsad till 30 km/h och det är vanligt att genomfartstrafik är förbjuden. Hastighetsbegränsande åtgärder består vanligtvis av avsmalning av vägar, förhöjda övergångsställen, cirkulationsplatser, extra kurvor och fartgupp. Då korsningar är den trafikmiljö där cyklister löper störst risk att förolyckas, har stora resurser investerats i att förbättra utformningen av dessa för att minska olycksrisken.

Ambitionen är att skapa sammanhållna stråk med genvägar där det är möjligt för att korta restiden. Detta sker genom att kombinera separata cykelbanor och lågt trafikerade gator i bostadsområden. I flera städer finns fullt integrerade system med skyltning för cykelbanor, färgkodade, för att markera olika rutter. I flera fall omfattar skyltsystemet hela regioner och i vissa fall nationella rutter.

För att ytterligare stimulera till ökad cykling har pendlingsavdraget i Tyskland gjorts om och blivit distans- istället för fordonsbaserat, vilket gör det betydligt förmånligare att välja cykeln som färdmedel till och från arbetet. Också i Nederländerna används ekonomiska incitament för anställda i form av olika ekonomiska belöningssystem för anställda som cyklar till arbetet.

Den översiktliga genomgången av de undersökta länders lagstiftning visar främst på mindre skillnader mellan dessa och Sverige. T.ex. att det svenska kravet på att cykla i vägrenen inte finns i de andra länderna förutom i Finland; det anses tillräckligt att cyklister håller till höger. Något som skapar större valfrihet för cyklister. Liksom i Sverige ska cyklister använda cykelbanan där det finns en sådan, det är dock värt att påpeka att cyklister i Nederländerna inte har något större behov av att använda körbanan då nederländska cykelbanor generellt är generöst utformade till skillnad från många svenska cykelbanor. Lagstiftningen är alltså liknande men förutsättningarna är olika. Detta är något som är viktigt att ta med i analysen av vilka utländska lagar och regler som kan vara aktuella att införa i Sverige. I Tyskland togs kravet på att cykla på cykelbanan bort 1997 och ersattes med en regel som säger att cykelbanan bara måste användas när det finns skyltning som indikerar detta. Detta förefaller vara en bra lösning för att skapa större valfrihet för cyklister. Möjligheten kvarstår dock att kunna styra cyklister till cykelbanor där det anses för riskfyllt med blandtrafik.

Cykling mot enkelriktat är inte generellt tillåtet i något av de undersökta länderna. Det tillåts däremot i stor utsträckning i Tyskland på de gator där det anses lämpligt. Med hjälp av tilläggs skyltar görs det tydligt för såväl bilister som cyklister att det är tillåtet för cyklister att cykla mot färdriktningen.

I såväl Tyskland som Nederländerna används cykelfartsgator och konceptet förefaller lyckat då de städer som infört dessa successivt har omvandlat fler gator till cykelfartsgator. I Sverige har konceptet endast testats under dispens i Linköping och utvärderingen pekar på att försöket var lyckat. En skillnad mellan cykelfartsgatorna i Sverige och i Tyskland och Nederländerna är att hastighetsgränsen är lägre i Sverige, 20 km/h jämfört med 30 km/h. I Linköpingsförsöket visade det sig dock att de flesta cyklister inte höll hastigheten, sannolikt ett resultat av att framförallt en pendlingscyklist hastighet ligger närmare 30 än 20 km/h. För gångtrafiken gäller samma regler som vid vanliga bilgator; gående ska färdas på trottoaren. I Tyskland ska även cyklande barn under åtta år färdas på trottoaren på cykelfartsgator.

4 Cykelplaneringens förutsättningar

Vad som menas med cykelplanering är inte entydigt. I princip kan begreppet sägas omfatta all typ av planering som direkt eller indirekt påverkar förutsättningarna för att cykla. Enligt de direktiv som har givits Cyklingsutredningen vad gäller planering så bör bestämmelser för såväl övergripande planering som detaljplanering och utformning av cykelinfrastruktur vara föremål för översyn, likaså regler om drift och underhåll av cykelinfrastruktur.

I detta kapitel behandlas i första hand den fysiska planeringen av ny cykelinfrastruktur. Eftersom det finns en nära koppling och ett ömsesidigt beroende mellan den *fysiska planeringen* och den *ekonomiska åtgärdsplanering* som genomförs på nationell respektive regional nivå behandlas även denna typ av övergripande cykelplanering översiktligt. Utöver de referenser som redovisas i kapitlet har också följande källor använts som underlag: Vägverket region skåne (2006), Trafikverket (2010b), SOU: 2011:49, Länsstyrelsen i Västra Götaland och Trafikverket (2010), VTI (2009), Boverket (2009a).

4.1 Cykelplaneringen och dess ansvarsfördelning

Kommuner

Ansvar att planera för cykelinfrastruktur vilar till stor del på landets kommuner. Genom plan- och bygglagen, PBL, har kommunerna tilldelats rätten och ansvaret för att planera användningen av marken eller vattnet inom respektive kommun. I det mandatet inkluderas även att planera för byggandet av ny cykelinfrastruktur.

För att juridiskt bestämma på vilket sätt marken inom kommunen ska användas fastställer kommuner detaljplaner. I en detaljplan får kommunen t.ex. bestämma markreservat för sådana trafik- och väganläggningar, som behövs för allmänna ändamål. I sin planläggning och vid prövning av bygglov ska kommunen bl.a. tillse att bebyggelse lokaliseras, *utformas och placeras på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till bl.a. trafikförsörjning och behovet av en god trafikmiljö.* Med översiktsplanen tillhandahåller lagstiftningen en planeringsarena och ett dokument där frågor om cykling och cykelinfrastruktur kan hanteras samlat och heltäckande för hela kommunen. Cykelplanering sker dock också i andra former än den som ges av planlagstiftningen, exempelvis utarbetar många kommuner cykelstrategier eller särskilda cykelplaner av varierande utformning. Ambitionsnivån varierar stort från kommun till kommun.

Till stöd för kommunernas arbete ger samarbetsorganet Sveriges kommuner och landsting, SKL, ut vägledningsdokument och andra skrifter om planering för cykeltrafik.

Kommunerna är också ansvariga för drift och underhåll av de cykelbanor, cykelfält och dylikt som ligger på gatumark eller annan allmän platsmark inom detaljplanelagda delar av kommunen. Cykelvägar som byggts på kvartersmark sköts ofta av markägaren. Det är också förhållandevis vanligt att kommuner genom avtal sköter drift och underhåll även på cykelbanor som har byggts av staten med stöd av väglagen.

Staten

Statens roll som infrastrukturbyggare och infrastrukturhållare för cykeltrafik är mer blygsam. Såväl byggandet som förvaltningen av den statliga cykelinfrastrukturen är endast ett utslag av statens ansvar att tillhandahålla infrastruktur för vägtrafik; d.v.s. i praktiken infrastruktur för biltrafik. Trafikverkets olika regioner tillhandahåller underlagsmaterial och deltar i planeringen samt har utföransvar för de cykelåtgärder som hör till det statliga vägtransportsystemet. Som väghållare har Trafikverket ansvar för drift och underhåll av de cykelbanor som utgör en del av det statliga vägnätet, men väghållaransvaret kan också i vissa fall vara överfört till en kommun för hela eller delar av denna cykelinfrastruktur. Trafikverket ansvarar också för frågor som särskilt handlar om att ta med sig cykeln på tåg och i annan kollektivtrafik.

Regeringen nämner cykeln i en av de sju preciseringarna till transportpolitikens så kallade funktionsmål:¹⁰³ *Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras*. Eftersom Trafikverket har ett särskilt ansvar att uppnå såväl nationella miljö kvalitetsmål som gällande transportpolitiska mål har myndigheten indirekt uppdraget att främja cyklandet och utbyggnaden av cykelinfrastruktur. Medelsfördelningen till byggande och drift och underhåll av cykelbanor längs nationella vägar görs i de nationella långsiktiga investeringsplaner som Trafikverket upprättar. Det är vanligt att kommuner bidrar till finansieringen av statliga cykelbanor. Olika former av samfinansieringslösningar används.

Genom regleringsbrev och/eller beslut om särskilda uppdrag lägger regeringen också särskilda uppgifter på Trafikverket för att åstadkomma bättre förutsättningar för cyklandet. Tidigare hade Vägverket motsvarande uppgifter. Gällande

¹⁰³ Funktionsmålet lyder så här: Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

nationell strategi för ökad och säker cykeltrafik utarbetades t.ex. av Vägverket år 2000. Trafikverket upprätthåller också funktionen som nationell cykelsamordnare och leder arbetet i det Nationella planeringsrådet för cykelfrågor. Verket har för närvarande i uppdrag av regeringen att utarbeta en ny nationell strategi för ökad och säker cykling.¹⁰⁴

Även andra statliga myndigheter har ansvar som omfattar cykling och utbyggnad av cykelinfrastruktur: *Transportstyrelsen* ansvarar för regelutformning, tillståndsgivning och regelefterlevnad, medan *Trafikanalys* svarar för att analyser och uppföljningar genomförs samt för att relevant statistik sammanställs och sprids, m.m.

Regionala organ

Samhällets regionala nivå har också en del i planeringen av cykelinfrastrukturen. I län där regionplaneorgan är utsedda har dessa en samordnings- och utredningsroll enligt PBL avseende frågor som berör fler än en kommun och exempelvis kan regionala cykelstråk pekas ut i en regionplan. Vid den finansiella planeringen av trafikinfrastrukturen har de organ som ansvarar för att upprätta länstransportplaner (samverkansorgan, regionala självstyrelseorgan eller länsstyrelser) ansvaret att fördela medel för investeringar, drift och underhåll för länsvägarnas cykelbanor, på motsvarande sätt som Trafikverket ansvarar att fördela anslagsmedel till de cykelbanor som hör till det nationella vägnätet.

Under infrastrukturplaneringsomgången för planperioden 2004-2015 redovisade länstransportplanerna utbyggnad av cykelvägar längs det statliga vägnätet under skiftande rubriker som ”trafiksäkerhetsobjekt”, ”trygghetsobjekt” eller ”tillgänglighetsobjekt” och ofta samlade med andra typer av investeringar.¹⁰⁵ Efter kritik mot denna otydlighet och mot att investeringar i cykelvägar i det närmaste inte har följts upp ställde regeringen i sina anvisningar till åtgärdsplaneringen för 2010-2021 krav på att planerna ska omfatta åtgärder som främjar användningen av cykel.

4.2 Cykelplaneringens regelverk

En översikt

De två lagar som utan jämförelse har störst betydelse för infrastrukturplaneringen är *väglagen* (1971:948) respektive *plan- och bygglagen* (2010:900). Med stöd av dessa lagars juridiskt bindande planinstitut ges staten, respektive

¹⁰⁴ Regeringen (2010).

¹⁰⁵ Kågesson (2009).

en kommun, rätten att använda mark för att bygga cykelbanor och annan cykelinfrastruktur. Lagarna innehåller också vissa krav riktade mot den part som upprättar en plan att beakta behovet av tillgänglighet och framkomlighet för cyklister.

Miljöbalken (1998:808) som i många sammanhang anses vara försvårande för utbyggnad av trafikinfrastruktur kan inte sägas ha någon avgörande betydelse i sammanhanget. I den mån bestämmelserna är till förfång för tillkomsten av infrastruktur torde det inte i det avseendet vara någon skillnad mellan cykelinfrastruktur och annan transportinfrastruktur. Snarare kan antas att Miljöbalkens bestämmelser är, eller åtminstone kunde vara, pådrivande för tillkomsten av cykeltrafiklösningar.

Det finns vidare ett antal förordningar som har betydelse: Vägkungörelsen (1971:954), Trafikförordningen (1998:1276), Förordningen om vägtrafikdefinitioner (2001:651) samt de förordningar som reglerar den långsiktiga nationella och regionala infrastrukturplaneringen: Förordning (2009:236) om nationell plan för transportinfrastruktur respektive Förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur.

Bestämmelser om vägars- och gators utformning – inklusive cykelvägar – finns i *Trafikverkets föreskrifter om tekniska egenskapskrav vid byggande på vägar och gator*¹⁰⁶. *Vägar och gators utformning, VGU*¹⁰⁷, är ett hjälpmedel för utformning av vägar och gator som getts ut gemensamt av Vägverket och Svenska Kommunförbundet. VGU är inget tvingande regelverk men ett rådgivande dokument som i praktiken har stor påverkan på cykelinfrastrukturens utformning. De större städerna har egna riktlinjer.

Utformningsråden i VGU bygger på den funktion som eftersträvas med avseende på tillgänglighet, säkerhet och miljö. VGU är för tätort nära knutet till handboken *Trafik för en Attraktiv Stad, TRAST*¹⁰⁸, som utarbetats i samverkan mellan Vägverket, Banverket, Boverket och Svenska Kommunförbundet. Dessa verktyg ska uppfattas som sammanhörande delar. Sedan 2010 finns också *Gcm-handboken*¹⁰⁹ med ett innehåll som kompletterar TRAST och VGU. Handboken är utgiven av Sveriges Kommuner och Landsting och Trafikverket gemensamt och utgör ett stöd vid planering, projektering samt drift och underhåll av infrastruktur för gång-, cykel- och mopedtrafik.

¹⁰⁶ Vägverket (2003).

¹⁰⁷ Vägverket och Svenska Kommunförbundet (2004).

¹⁰⁸ Sveriges Kommuner och Landsting m.fl. (2007).

¹⁰⁹ Sveriges Kommuner och Landsting samt Trafikverket (2010).

Cykelinfrastruktur i väglagen

I väglagen finns bestämmelser som ger staten möjlighet att bygga och förvalta vägtrafikinfrastruktur. Väglagen gäller bara för ”allmänna vägar”, inte för enskilda eller kommunala vägar. I lagen finns bestämmelser om bl.a. allmänna vägars byggande, drift, säkerhet och förvaltning.

I Vägkungörelsens första paragraf slås fast att en allmän väg endera är en riksväg eller en länsväg. En cykelväg kan därmed inte vara en allmän väg. I väglagens perspektiv är en cykelbana alltid enbart en del av en allmän väg – en så kallad väganordning. Väglagen kan därför inte användas för utbyggnad av någon annan cykelinfrastruktur än den som byggs utefter det allmänna vägnätet.

Om en väg ska kompletteras med en cykelbana används samma lagrum och planeringsprocess som om det gällde en breddning eller annan ombyggnad av vägen. Väglagens planeringsprocess har tre formella planeringsskeden varav mellanskedet, *vägutredning*, bara används då olika vägsträckningar behöver utredas.

Planeringens första steg är att en *förstudie* genomförs.¹¹⁰ Förstudien görs för att klarlägga förutsättningarna för den fortsatta planeringen. Under förstudien ska samråd hållas med berörda länsstyrelser, kommuner, naturskydds- eller miljöskyddsföreningar och med den allmänhet som kan antas bli särskilt berörd. Efter samrådet ska länsstyrelsen besluta om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Efter att förstudien har genomförts ska en *arbetsplan* upprättas. I detta planeringssteg bestäms vägens eller cykelbanans mer exakta utformning och läge. Av arbetsplanen framgår bl.a. också vilken mark som behöver tas i anspråk. Efter att arbetsplanen fastställts inträder så kallad vägrätt för planområdet, vilket innebär att väghållaren övertar fastighetsägarens rätt att bestämma över marken på obestämd tid.

Cykelinfrastruktur i plan- och bygglagen

Plan- och bygglagen, PBL, reglerar kommunernas planläggning av mark och vatten, samt tillkomsten av byggnader och anläggningar. Lagen är generell till sin karaktär och innehåller inga särbestämmelser om cykelinfrastruktur. Planering av cykelvägar och cykelparkeringar görs följaktligen enligt samma plane-

¹¹⁰ Efter en statlig utredning ledd av den särskilde utredaren Bo Bylund ligger dock ett förslag om en effektivisering av planeringsprocessen för vägar och järnvägar. Se SOU 2010:57, Effektivare planering av vägar och järnvägar.

ringsprocess som används för alla andra företeelser. Det är dock med stöd av PBL som huvuddelen av landets cykelinfrastruktur planeras och byggs.

PBL innehåller bl.a. bestämmelser om att en kommun måste ha en aktuell översiktsplan som anger inriktningen för den långsiktiga utvecklingen av den fysiska miljön inom kommunen. Många kommuner använder översiktsplanen för att beskriva behov och problem och för att lägga fast riktlinjer för kommunens cykelinfrastruktur. Ambitionsnivån varierar dock stort från kommun till kommun.

Genom att upprätta detaljplaner kan kommunen reglera markanvändningen i detalj. En detaljplan anger bebyggelsens placering och markens utformning inom ett visst område, t.ex. var cykelvägar får dras fram. Cykelvägar och annan cykelinfrastruktur kan placeras på såväl kvartersmark som på så kallad allmänplatsmark inom en detaljplan.

En detaljplan är juridiskt bindande och styrande för bygglovgivning och fastighetsbildning. Planen reglerar rättigheter och skyldigheter vid byggande men garanterar inte att den redovisade markanvändningen förverkligas, t.ex. att inplanerade cykelparkeringar verkligen byggs.

PBL:s bestämmelser ger kommuner rätt och möjlighet att planera för en ändamålsenlig cykelinfrastruktur, men lagen innehåller få faktiska krav på en aktiv planering. I 8 kap 9 § anges dock t.ex. att när en *obebyggd tomt ska bebyggas ska tomten ordnas så att (... ..) det på tomten eller i närheten av tomten i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon.*

Eftersom olika fordonsslag inte omnämns specifikt i lagtexten har emellertid kraven inte alltid tillämpats för cykeltrafik, eller åtminstone inte tillämpats med samma ambitionsnivå som för motortrafik.

Miljöbalkens inverkan på cykelplaneringen

Syftet med miljöbalken är att främja en hållbar utveckling. Den gäller för alla typer av åtgärder som kan motverka en sådan utveckling, genom att skada miljön eller människors hälsa. Det innebär t.ex. att planering och byggande av cykelinfrastruktur omfattas av miljöbalkens bestämmelser, dock på olika sätt och i olika omfattning. Balkens bestämmelser om miljökonsekvensbeskrivningar ska exempelvis tillämpas vid utbyggnad med stöd av väglagen medan bestämmelserna om miljöbedömningar ska följas om infrastrukturutbyggnad görs med stöd av PBL. I båda fallen krävs dock att projektet alternativt planen kan antas medföra betydande miljöpåverkan innan krav på samråd och miljökonsekvensbeskrivning faller ut.

De allmänna hänsynsreglerna, vilka utgör några av balkens mest centrala bestämmelser, ska tillämpas vid planering och beslut enligt väglagen (däremot inte vid planering enligt PBL). Det innebär bl.a. att Trafikverket är skyldigt *att utföra de skyddsåtgärder som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att det uppstår skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön*. I samma syfte finns det krav på att använda *bästa möjliga teknik*. Med ”bästa” avses alltså i detta sammanhang den som ger minst olägenhet och skada.

Med tanke på cyklandets förhållandevis låga miljöpåverkan är det tänkbart att dessa krav skulle kunna vara pådrivande för ny cykelinfrastruktur. Det är dock oklart i vilken omfattning Trafikverket tillämpar bestämmelserna på i sin planering och prövning. En mer extensiv tillämpning av bestämmelserna skulle möjligen kunna främja tillkomsten av statlig cykelinfrastruktur i någon mån.

4.3 Utmaningar för planering av övergripande nät

Efterfrågan på övergripande cykelinfrastruktur tycks öka

Cykeln har länge betraktats som ett mycket lokalt transportmedel, med begränsad användning på sträckor över ett par, tre kilometer. Cykeln uppfattas också idag i många sammanhang i första hand som ett alternativ för korta bilresor, d.v.s. under fem kilometer. Under de senaste åren har dock även efterfrågan på en mer övergripande cykelinfrastruktur uppmärksammats i olika sammanhang. Med en övergripande cykelinfrastruktur menar vi cykelvägar som sammanbinder tätorter, stadsdelar och andra större målpunkter, både på landsbygden och i tätortsområden.¹¹¹ I storstadsregionerna tycks den genomsnittliga pendlingsresan med cykel kunna vara betydligt längre än tre kilometer. I en enkätstudie bland pendlingscyklister i Stockholm cyklade respondenterna i genomsnitt åttanio kilometer enkel resa till arbetet.¹¹² Många cykelpendlar också längre än så – resor över tio och till och med 20 kilometer enkel resa är inte ovanligt i storstadsregionerna. Följaktligen är det inte heller ovanligt med cykelresor där cyklisten passerar en eller flera kommungränser, och kör längs både statliga och kommunala vägar. Intresset för cykelturism ökar också. Kattegattsleden längs Hallandskusten har pekats ut som en första större cykelturistsatsning med statligt stöd och potentialen anses vara god för växande cykelturism.¹¹³

¹¹¹ I VGU finns benämningen ”landsbygdsnät” vilket inte är en särskilt adekvat benämning på det övergripande cykelnätet – just eftersom det finns ett sådant både på landsbygden och i tätort.

¹¹² Börjesson och Sundbergh (2009).

¹¹³ Se t.ex. Eijgelaar m.fl. (2011).

Den övergripande cykelinfrastrukturen är inte enhetlig

Som en huvudregel ansvarar Trafikverket för cykelvägar som går längs det statliga vägnätet, medan kommunerna ansvarar för cykelvägar längs det kommunala väg- och gatunätet. Detta innebär att väghållaransvaret kan skifta längs olika delsträckor av ett cykelstråk, ibland flera gånger och ibland så att två eller fler kommuner är inblandade utöver Trafikverket. Det senare gäller framför allt i storstadsområdena och i växande arbetsmarknadsregioner. Ett cykelstråks dimensionering, liksom standard för drift, underhåll och skyltning, kan följaktligen förändras flera gånger under en och samma cykelresa. Detta eftersom prioriteringar, bedömningar och resurser varierar hos de inblandade aktörerna. Att väghållaransvaret skiftar längs ett stråk behöver inte innebära något problem för den enskilde cyklisten, förutsatt att framkomlighet och skyltning är tillräckligt god och att underhållet har samordnats mellan aktörerna. Det är emellertid relativt vanligt förekommande att skyltning plötsligt upphör på stråk av övergripande karaktär eller att stråk underhålls i vissa delar men inte i andra etc. Förutom att försämra tillgängligheten och trafiksäkerheten för cyklisterna kan det skapa en oförutsägbarhet och osäkerhet som kan inverka negativt på trafikanters val av cykeln som färdmedel.

För att öka effektiviteten i drift- och underhållsarbetet, och som bieffekt skapa en enhetlig underhållsstandard längs ett cykelstråk, kan kommuner överta statens väghållningsansvar för t.ex. cykelvägar. Detta medför dock kostnader i termer av personella resurser. Skillnader i grundläggande dimensionering och skyltning kvarstår dessutom och i samband med att nya cykelstråk anläggs tillkommer utmaningen att flera aktörer ska avsätta investeringsmedel under samma år. Här är huvudfrågan prioritering, där ansvaret faller på de enskilda kommunerna och på det regionala samarbetet – på samma sätt som vid planering av bilinfrastruktur. Det finns emellertid ett par viktiga skillnader mellan planeringen av cykeltrafik och biltrafik. Trafikverket har ett uttalat övergripande ansvar för det allmänna vägnätet, men inte motsvarande ansvar för cykelvägnät utan endast för de cykelbanor som tillhör det statliga bilvägnätet. Standardiseringen av bilvägar och bilvägars skyltning är dessutom betydligt mer långtgående.

I några regioner har de ingående aktörerna lyckats väl med att samsas kring sina prioriteringar relaterade till det regionala cykelnätet; detta gäller inte minst Region Skåne som tillsammans med Trafikverket i regionen arbetar långsiktigt för att få till ett regionalt cykelvägnät med enhetlig standard.¹¹⁴ Det regionala samarbetets utmaningar tycks dock fortsatt stora i flera landsändar, bl.a. i Stockholmsregionen. I ett delprojekt inom det pågående forskningsprogrammet Cy-

¹¹⁴ Se t.ex. Vägverket (2006).

City har planerare från de deltagande fem kommunerna i Stockholms län uttryckt starka önskemål om att en regional aktör ges ett utökat ansvar för det övergripande cykelnätet.¹¹⁵ Det regionala cykelnätet betecknas som ett ”lappverk” där länkar saknas i framför allt områden nära kommungränserna. Prioriteringarna görs av regionens kommuner, som kan ha små incitament att investera i den egna kommunens ytterkanter om en majoritet av cyklister tillhör grannkommunen.¹¹⁶

Trafikverkets ansvar tycks upplevas som otydligt

Vägverket hade till och med 2009 ett sektorsansvar för vägtransportsektorn, i vilket det ingick att vara aktiv, samlande, stödjande och pådrivande för att uppfylla de transportpolitiska målen. Sektorsansvaret är nu borttaget som begrepp, men Trafikverket ska enligt sin instruktion (SFS 2010:185) verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Motsvarande gällde tidigare för Vägverket. Verket ska också ”med utgångspunkt i ett samhällsbyggnadsperspektiv skapa förutsättningar för ett samhällsekonomiskt effektivt, internationellt konkurrenskraftigt och långsiktigt hållbart transportsystem”.

Enligt 1 § i sin instruktion ska Trafikverket ”med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv, ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar. Begreppet vägtrafik inkluderar visserligen cykling, men det finns inga statliga cykelvägar, bara statliga vägar där det är tillåtet att cykla. Så länge cyklandet sker på en allmän väg har alltså Trafikverket ett ansvar för cyklister så väl som för bilister, men till synes inget ansvar för att se till att det finns ett regionalt cykelvägnät.

År 2000 publicerade Vägverket en nationell strategi för ökad och säker cykeltrafik.¹¹⁷ Inom forskningsprogrammet CyCity¹¹⁸ gjordes under 2010 närmare 20 djupintervjuer med forskare, politiker och högre tjänsteman med kunskap och erfarenhet kring cykelplaneringsprocessen. Intervjuerna utgick från frågor om utmaningar för cykelplaneringen och i flera av intervjuerna kritiserades Vägverket/Trafikverket för att inte ta eller ha tagit tillräckligt stort ansvar för cykelplaneringen.¹¹⁹ Som exempel på detta nämndes Vägverkets ovan nämnda cykel-

¹¹⁵ Lisa Johnsson (projektledare för studien), WSP, personlig kommunikation, augusti 2011.

¹¹⁶ Malin Lindqvist, WSP, personlig kommunikation, september 2011.

¹¹⁷ Vägverket (2000).

¹¹⁸ Se www.cycity.se

¹¹⁹ Pelle Envall, WSP, personlig kommunikation, september 2011. En analys av intervjuerna förväntas publiceras under hösten 2011.

strategi, som enligt de intervjuade personerna till övervägande delar inte har genomförts. I reviderat regleringsbrev 2 för år 2010 fick Trafikverket uppdraget att (på nytt) utarbeta en strategi och handlingsplan för ökad och säker cykling.¹²⁰

Som en del av det uppdrag som redovisas här skickade vi ut en enkät till 109 tjänstemän i kommuner och regionala organ, med erfarenhet från planering av cykelinfrastruktur. Bland de inkomna svaren (51 stycken) finns flera kommentarer som berör Trafikverkets ansvar för cykelvägnätet längs statliga bilvägar. Några av dessa kommentarer handlar om att de medel som finns avsatta för regionala cykelvägar upplevs vara för små, andra om att planeringsprocessen för cykelväg längs statliga vägar är (för) omständlig. Hur mycket medel som ska investeras på cykelinfrastruktur längs det statliga vägnätet är en fråga i huvudsak för de aktörer som tillsammans och länsvis utarbetar länsplaner inom åtgärdsplaneringen. Kommentarer tyder dock på en förväntan – oklart dock hur utbredd – på att Trafikverket ska inneha en roll motsvarande den mer omfattande roll som Trafikverket har när det gäller det statliga bilvägnätet.

Stämmer denna bild av ett otydligt eller bristande ansvar för en regional cykelinfrastruktur? Behövs ett sådant ansvar? Trafikverket påpekar, i sin delredovisning av pågående regeringsuppdrag om att ta fram en strategi för ökad och säker cykling,¹²¹ att arbetet med att skapa samsyn hos de olika aktörerna om åtgärder för att åstadkomma en ökad och säker cykling pågår på olika sätt och i olika omfattning i olika delar av landet. Trafikverket pekar på att alla aktörer är överens om att cyklingen bör öka och att den ska vara säker, men att målbilder och ambitionsnivåer skiftar. Bristerna i den regionala cykelinfrastrukturen kan kanske komma att lösas sig automatiskt, i takt med att fler aktörer på kommunal, regional och statlig nivå för frågan högre upp på agendan. Eller kan det istället vara så att bristerna i den övergripande cykelinfrastrukturen kan lösas snabbare och kanske mer kostnadseffektivt genom en förändrad eller förtydligad ansvarsfördelning, eller genom någon annan typ av förändrad planeringsförutsättning? Vi lutar åt det senare, men kan i denna analys inte ge något entydigt svar.

Om det nu är så att ett mer omfattande och tydligt utpekat ansvar skulle öka kostnadseffektiviteten, ändamålsenligheten och hastigheten i den fortsatta utvecklingen av en regional eller övergripande cykelinfrastruktur, vilken aktör är i så fall mest lämpad för detta? Ansvarskommittén föreslog 2007 att mellan sex och nio regionkommuner, med ansvar för såväl hälso- och sjukvård som region-

¹²⁰ Regeringen (2010).

¹²¹ Trafikverket (2011a).

al utveckling skulle ersätta dagens landsting.¹²² De statliga myndigheternas regionala organisation skulle anpassas efter de nya regionkommunerna och länsstyrelserna främst ansvara för tillsyn. Regeringen har ännu inte föreslagit att kommitténs förslag ska genomföras, men har förklarat sig positiv till en regionreform som växer fram underifrån. Från 2011 har Västra Götaland, Skåne, Halland och Gotland ett permanent ansvar för regionala utvecklingsfrågor. Redan i dag har några regioner, tydligast Region Skåne, tillsammans med Trafikverkets regionala organisation ett utbyggt samarbete kring utveckling av ett enhetligt, övergripande cykelvägnät.

En möjlighet kan vara att ett utpekat ansvar för ett sådant cykelvägnät läggs formellt på regionkommunerna, om denna formering träder i kraft som det har skisserats. Fördelen skulle vara att regionerna redan i dag har ansvar för upprätta och besluta om länsplanerna. Nackdelen skulle vara att man inom motsvarande organisationer i dag inte har vana och kompetens att på regional nivå bygga och underhålla infrastruktur. Den enda aktör som har en regional organisation över hela landet och sådan vana och kompetens är Trafikverket.

4.4 Cykelplaneringens effektivitet

En statlig cykelväg är alltid en del av en statlig bilväg

Ytterligare en fråga kopplad till det övergripande cykelvägnätet är hur cykelvägar kan planeras och byggas med stöd av väglagen (1971:948). I väglagens perspektiv är en cykelväg alltid enbart en så kallad väganordning. En väganordning är enligt 2 § väglagen en del av en allmän väg ”*som behövs för vägens bestånd, drift eller brukande och som kommit till stånd genom väghållarens försorg eller övertagits av denne.*” Enligt 1 § vägkungörelsen (1971:954), är en allmän väg endera en riksväg eller en länsväg. Väglagen kan därför idag inte användas för utbyggnad av någon annan cykelinfrastruktur än den som utgör en del av en riks- eller länsväg.¹²³

¹²² SOU 2007:10.

¹²³ Lagen om vägtrafikdefinitioner (2001:559) innehåller betydelseangivelser av olika fordonsrelaterade beteckningar/benämningar. Enligt förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner kan en väg endera vara avsedd för trafik med motorfordon eller vara ”*en led som är anordnad för cykeltrafik*”. Definitionerna är emellertid en slags hjälpföreskrifter som man kan, men inte måste, hänvisa till i annan lagstiftning – definitionerna är avsedda att användas i andra författningar i den utsträckning som föreskrivs i dessa. I det här fallet är det alltså i vägkungörelsen – inte i förordningen om vägtrafikdefinitioner – som väglagen preciseras.

Även om Trafikverket ges ett utökat och förtydligat ansvar för det övergripande regionala cykelinfrastrukturen kan myndigheten inte med stöd av väglagen, eller för den delen av någon annan lag heller, genomföra exempelvis en formell planeringsprocess för en komplett cykelled eller ett längre sammanhållet regionalt cykelstråk – såvida inte varje delsträcka är funktionellt knuten till en allmän väg. Utan tillgång till ett generellt och effektivt genomförandeinstrument finns en uppenbar risk att också planeringstänkandet blir begränsat. Planer utarbetas för cykelprojekt som kan förverkligas medan behovet av friliggande cykelvägar, t.ex. tvärförbindelser i det regionala nätet, riskerar att inte ens uppfattas som en relevant planeringsfråga.

Förändringar bör därför göras av väglagstiftningen så att övergripande/regionala cykelvägar kan planeras, byggas och förvaltas oberoende av om de har ett funktionellt samband med någon allmän väg eller inte.

Vi har valt att inte föreslå en specifik lagteknisk lösning men vill alltså peka på möjligheten att bredda begreppet ”allmän väg” till att även omfatta regionala cykelvägar. En sådan regeländring skulle vara förhållandevis enkel att genomföra och vara stringent i förhållande till gällande definition av väg. Sannolikt krävs dock att ändringar görs både i lagtexten och i definitionen av allmän väg i 1 § vägkungörelsen. Begreppet allmän väg har en historiskt förankrad betydelse som har legat till grund för dagens lagtexter.¹²⁴ Möjligheten att göra de nödvändiga förändringarna på enbart förordningsnivå är därmed mer begränsad.

Resultatet av en sådan regeländring skulle alltså bli att staten kan planera och bygga cykelförbindelser även om de helt saknar funktionellt samband med en allmän väg. Väganknutna cykelbanor skulle dock även fortsättningsvis, med stöd av upprättad vägarbetsplan, kunna byggas i form av en väganordning om det bedöms vara mer ändamålsenligt i det enskilda projektet. En cykelbana som behöver placeras på ett större avstånd från vägen, exempelvis för att inte utbyggnaden ska riskera att hindras av att miljö kvalitetsnormer för luftkvalitet överskrids, eller en cykelbana vars funktion inte är entydigt knuten till väganläggningen, skulle dock med fördel kunna byggas med stöd av en egen arbetsplan.

Förändringen skulle också öka möjligheterna för Trafikverkets planerare att välja sträckning för cykelturistleder med hänsyn till värden som skönhet, service och intressanta målpunkter. Trafikverket angav i förslaget till nationell plan för 2010-2021 att en icke preciserad summa ska användas som stöd till anlägg-

¹²⁴ Prop. 1971: 123, Kungl. Maj:ts proposition med förslag till väglag m. m.

gande av sådana.¹²⁵ Trafikverket menar dock att medlen bara kan användas för cykelleder längs vägar som ingår i det nationella vägnätet. Eftersom cyklister ogärna semesterar längs bullriga motorvägar och andra högratifierade vägar finns risk att dessa medel används på ett sätt som ger mycket liten samhällsekonomisk nytta.

I den enkät till planerare som gjorts inom detta uppdrag och som tidigare nämnts, svarade 30 av 51 respondenter att de tror att en lagändring så som vi diskuterar ovan skulle underlätta för cykelplaneringen i någon mån eller i hög grad. Tre respondenter svarade att det förmodligen inte skulle spela någon roll medan 17 respondenter svarade ”vet ej”. Några respondenter uttryckte i sina kommentarer att de upplever planering enligt väglagen som omständlig och att en förändring av väglagen skulle kunna öka komplexiteten i planeringen.

Cykeltrafik försvåras när mötesfri väg byggs med mitträcke

Statens ansvar för det allmänna vägnätet omfattar givetvis alla trafikslag. En allmän väg ska i princip vara öppen för alla fordon som är godkända för det svenska vägnätet, från lastbilar till cyklar. I de fall en vägsträcka byggs med en trafikteknisk standard som exempelvis inte tillåter långsamgående fordon, d.v.s. som motorväg eller motortrafikled, ska det därför som grundregel alltid finnas en parallell väg som är framkomlig för dessa fordon.

Under de senaste tio åren har Vägverket/Trafikverket och regionerna genomfört en omfattande satsning på mötesfria vägar¹²⁶ i form av 2+1 körfält med fast mittbarriär. Effekten på bilisternas och motorcyklisternas säkerhet har varit god och åtgärden är ett mycket kostnadseffektivt sätt att minska riskerna för den motoriserade trafiken. Av den nationella planen och flera regionala planer framgår att satsningen kommer att fortsätta.¹²⁷

¹²⁵ Trafikverket (2011b).

¹²⁶ VGU:s definition av mötesfri väg: Väg med mitträcke, -barriär eller bred mittremsa som hindrar fordon att komma över på körbana för motsatt trafikriktning. Mer precisdefinitioner ges även för Mötesfri landsväg (MLV) respektive mötesfri motortrafikled (MML).

MLV: En väg där trafik med olika körriktning skiljs åt med ett mitträcke. Vägen har normalt plankorsningar och är upplåten för gång- och cykeltrafik samt långsamgående fordon.

MML: Motortrafikled där trafik med olika körriktning skiljs åt med ett mitträcke. Vägen har planskilda korsningar och är inte upplåten för gång- och cykeltrafik samt långsamgående fordon.

¹²⁷ Kågesson (2009).

Dessa vägar är ibland klassade som motortrafikled och då finns också en alternativ färdväg för cyklar och andra långsamma fordon. Om en väg inte är utmärkt som motortrafikled är det däremot generellt sett tillåtet att framföra alla typer av fordon på vägen, inklusive cyklar. Problemet är att en sådan lösning många gånger är förenad med mycket höga risker och stort obehag för den enskilde cyklisten. Till skillnad mot andra trafikantgrupper som framför långsamgående fordon är cyklister fullständigt oskyddade.

Enligt Trafikverkets nationella plan ska behovet av cykelbana alltid övervägas vid planering av mötesfria vägar. I praktiken har denna åtgärd emellertid bara åtföljts av investeringar i parallell väg för cyklister och gående i ett fåtal fall. I de flesta fall har någon sådan tillkommande investering överhuvudtaget inte övervägts.¹²⁸ Kågesson (2009) menar att regionerna/länen gör sinsemellan olika bedömningar av problemet och av behovet av separat cykelväg. Region Skåne satsar ofta på parallell cykelväg, medan andra län sällan eller aldrig bygger parallell cykelväg. Kågesson menar vidare att satsningen på mötesfria vägar har inneburit en påtaglig försämring för de oskyddade trafikanterna genom att vägrenarna i de flesta fall helt eller delvis tagits i anspråk. För cyklister är det objektivt sett farligare att cykla på en mötesfri väg med mitträcke än att utnyttja motorvägarnas breda vägrenar. Trots detta är det förra tillåtet medan det senare är förbjudet. Förekomsten av mötesfria vägar utan cykelbana har högst sannolikt en tydligt avhållande effekt på cykeltrafiken.

Frågan är om det är rimligt att tillåta så höga individrisker på en allmän väg – och om det överhuvudtaget är förenligt med innebörden i begreppet ”allmän väg”? I praktiken utestängs en trafikantgrupp från att kunna använda en allmän väg, samtidigt som det logiskt sett borde finnas en lägsta tillåtna nivå på framkomlighet och säkerhet för alla trafikantgrupper/fordonsslag vid ny- eller ombyggnad av sådana vägar. Att bygga vägar med så låg trafiksäkerhetsstandard att länsstyrelsen med lokala trafikföreskrifter i efterhand måste se sig tvungna att förbjuda cykeltrafik bör inte vara godtagbart.

Exempelvis skulle en bestämmelse med nedanstående lydelse kunna införas i vägkungörelsen:¹²⁹

En allmän väg får endast utformas som mötesfri väg med fast mittbarriär om vägen är försedd med cykelfält eller cykelbana såvida inte annan ändamålsenlig cykelväg finns att tillgå.

¹²⁸ Kågesson (2009).

¹²⁹ Vägkungörelse (1971:954).

Formuleringen behöver dock utformas på ett sätt som visserligen stärker kravet på att det ska vara möjligt att cykla längs dessa vägar, men som ändå möjliggör flexibilitet i beslut och utformning. Redan i dag ska behovet av cykelväg utredas när en väg görs mötesfri med mittremsa och det tycks alltså vara så att beslutet i en övervägande del av fallen utfaller till cyklisternas nackdel. Ur ett samhällsekonomiskt perspektiv är ett motsatt förhållande emellertid inte heller önskvärt, d.v.s. att högklassig cykelväg anläggs oavsett förutsättningarna i det enskilda fallet. Om större generella krav ställdes på att alternativ skapas för cyklister i dessa sammanhang, skulle en flexibilitet kunna bibehållas i både valet av utformning (allt från bredare vägren till separat, belyst och vinterunderhållen separat cykelbana) och, i särskilda fall, valet att alls ta hänsyn till cykeltrafiken. Dock bör beviskraven vara betydligt större än i dag för valet att inte ge cyklisterna alternativ.

Cykelinfrastruktur utreds mindre noga när potter finansierar

Utvecklingen av det regionala cykelvägnätet – enligt vår definition i första hand den del av det övergripande cykelnätet som finns på landsbygden – ingår som en del i åtgärdsplaneringen. Länsstyrelser och regionförbund upprättar länsplaner som innehåller bedömningar av transportbehov och förslag till prioriterade investeringar och förbättringsåtgärder. När regeringen har fattat beslut om planerna är det i normalfallet Trafikverkets uppgift att bygga och därefter sköta drift och underhåll, men i praktiken överläts detta i vissa fall av praktiska skäl till kommunerna. Trafikverket ska också årligen redovisa till regeringen hur de fastställda länsplanerna har genomförts och vilka kostnader och effekter som åtgärderna har medfört.¹³⁰

Medel för investeringar i regional cykelinfrastruktur har i åtgärdsplaneringen hittills samlats i så kallade potter med varierande rubriker, som ”trafiksäkerhet och miljö”. Sättet att redovisa medel till cykelinfrastruktur skiljer sig dock mellan regionerna, vilket enligt Kågesson (2009) har bidragit till att det har varit svårt att följa upp hur mycket medel som faktiskt har investerats i cykelinfrastruktur på regional nivå. Kågesson menar också att dessa potter har reducerats under planperioderna, genom att medel som varit ämnade för cykelinvesteringar har använts till andra investeringar där budgeten har överskridits. En förklaring kan vara att investeringar i cykelinfrastruktur i många fall har lagts tidsmässigt långt fram i planerna. Följaktligen har dessa medel i stor utsträckning funnits tillgängliga när planmässigt tidigt lagda investeringar har dragit över budget.

Många cykelrelaterade investeringar i åtgärdsplaneringen är små och kan därför tyckas lämpliga att hantera genom potter. Dock hamnar även större investering-

¹³⁰ Förordning (1997:236) om länsplaner för regional transportinfrastruktur.

ar i cykelvägar och längre cykelstråk i dessa potter, och av bl.a. denna anledning förväntas utredas mindre detaljerat än biltrafikrelaterade investeringar, för vilka det görs bl.a. förstudie och (utom för de minsta investeringarna) samhälls-ekonomisk analys. Att inte ordentligt utreda behov och efterfrågan kan leda till suboptimala prioriteringar för cykelinfrastruktur i åtgärdsplaneringen, t.ex. genom att samhällsekonomiskt mycket lönsamma cykelinfrastrukturinvesteringar inte byggs, genom att cykelinfrastrukturinvesteringar med låg eller negativ samhällsekonomisk lönsamhet prioriteras, eller genom att infrastrukturen utformas på ett mindre lämpligt sätt i förhållande till behov och förutsättningar.

Kågesson (2009) menar också att Vägverket (numera Trafikverket) inte alltid har följt den princip om statens fulla ansvar för cykelvägar längs det statliga vägnätet som beskrivs i proposition 2001/02:20, Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem. Principerna för medfinansiering bestäms i samband med framtagandet av länsplanerna och skiljer sig följaktligen mellan regionerna. Den mest påtagliga avvikelserna har enligt Kågesson skett i några regioner där Vägverket/Trafikverket länge krävt kommunal medfinansiering med 50 procent för cykelåtgärder längs statliga vägar. Ökad medfinansiering ligger dock i linje med den utveckling som tycks vara på gång vad gäller åtgärdsplaneringens former.¹³¹ Medfinansiering lyftes också fram som ett centralt tema i den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2008/19:35).

Ur ett samhällsekonomiskt perspektiv är det i normalfallet mest effektivt att öronmärka så lite medel som möjligt, och att istället låta planeringen styras av varje åtgärds bedömda samhällsekonomiska lönsamhet. Detta förhållande är ett argument för att i den mån det är möjligt frångå systemet med potter för cykelinfrastruktur i länsplanerna. Ett annat argument för att frångå pottsystemet är den åtminstone tidigare ofta förekommande omfördelningen av medel från potter till större projekt med kostnadsöverskridanden, som Kågesson beskriver. Ytterligare ett argument är att ett system med investeringsmedel i potter förstärker det nuvarande förhållandet där effekter av cykelinfrastruktur utreds mindre formenligt och i mer begränsad omfattning än effekter av bilinfrastruktur.

Vi bedömer emellertid att eftersläpningen i genomförandet av ändamålsenlig cykelinfrastruktur på regional eller övergripande nivå är så stor att det kan vara effektivt att under en begränsad tid ändå avsätta medel för cykelinfrastruktur. Dock genom en variant av lösning som både kan öka takten i genomförandet och stärka incitamenten till att den cykelinfrastruktur som prioriteras också är den som ger störst nytta. En sådan möjlighet kan vara placera medel i en fond

¹³¹ Se SOU 2010:57, Effektivare planering av vägar och järnvägar. En proposition planeras till våren 2012.

från vilken kommuner och regionförbund kan söka medfinansiering till cykelinfrastruktur utifrån ett antal uppställda kriterier och krav på beslutsunderlag. Denna skulle kunna fungera likt systemet i den förordning (1979:627) om statsbidrag för cykelleder som upphävdes 1993, men med kriterier uppställda utifrån dagens behov och institutionella sammanhang. En liknande bidragsform finns i Nederländerna.

4.5 Cykelns status som fordonsslag

Cykelns ställning som fordonsslag är otydlig i regelverken

Med undantag av cykelinfrastrukturens svaga ställning i väglagen (se ovan) är vår bedömning att dagens regelverk för infrastruktur inte explicit försvårar för utvecklingen av en ändamålsenlig cykelinfrastruktur. I praktiken har dock trafikplaneringen varit bilfokuserad under så lång tid att många begrepp som i teorin kan tolkas som att de omfattar cykeltrafiken i praktiken likställs med att vara bilrelaterade, som t.ex. ”parkering”. Vidare är begreppet ”gång- och cykel” ett så vedertaget begrepp att det ofta betraktas som ett transportslag – fast det egentligen handlar om två olika transportsätt med mycket olika egenskaper. På utformningsnivå, t.ex. i VGU, är detta något bättre tillgodosett än i de mer övergripande regelverken, men även där ges definitioner som avspeglar detta traditionella synsätt. Begreppet ”nät” preciseras exempelvis så här: *Den sammanhängande struktur av förbindelser som används av ett trafikslag ex.visbil, GC, kollektivtrafik.* GC omnämns alltså här som ett och inte två trafikslag. Denna sammanslagning av de båda trafikslagen avspeglas även i statistiken över färdmedelsandelarnas utveckling.

Vår bedömning är att cykelplaneringens förutsättningar i praktiken skulle förbättras om cykeln i större utsträckning än i dag omnämns och behandlas som ett eget, fullvärdigt transportslag i lagstiftning och andra regelverk. Nedan följer några exempel på hur sådana förändringar skulle kunna se ut i PBL. De skrivningar som har lagts till jämfört med den egentliga texten är markerade i kursiv, fet stil. Även gångtrafikanernas och kollektivtrafikresenärernas behov skulle naturligtvis kunna förtydligas på detta sätt, men här fokuserar vi i första hand på cykeln.

(Våra ändringar i kursiv, fet stil.)

PBL 2 kap. Allmänna och enskilda intressen

5 § Vid planläggning och i ärenden om bygglov eller förhandsbesked enligt denna lag ska bebyggelse och byggnadsverk lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till

1. människors hälsa och säkerhet,
2. jord, berg- och vattenförhållandena,
3. möjligheterna att ordna trafik, vattenförsörjning, avlopp, avfallshantering, elektronisk kommunikation samt samhällsservice i övrigt,
4. möjligheterna att förebygga vatten- och luftföroreningar samt bullerstörningar, och
5. risken för olyckor, översvämning och erosion.

Bebyggelse och byggnadsverk som för sin funktion kräver tillförsel av energi ska lokaliseras på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till energiförsörjningen och energihushållningen.

Bostads-, arbetsplats- och handelsområden ska lokaliseras på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till områdets möjligheter till cykelförbindelser och kollektivtrafikförsörjning.

7 § Vid planläggning enligt denna lag ska hänsyn tas till behovet av att det inom eller i nära anslutning till områden med sammanhållen bebyggelse finns

1. gator och vägar,
2. torg,
3. parker och andra grönområden,
4. lämpliga platser för lek, motion och annan utevistelse,
5. ***möjligheter att anordna cykelförbindelser, och***
6. möjligheter att anordna en rimlig samhällsservice och kommersiell service.

PBL 4 kap. Reglering med detaljplan och områdesbestämmelser

Parkering

13 § I en detaljplan får kommunen bestämma

1. de krav i fråga om att ordna utrymme för parkering av ***cykel och motorfordon***, lastning och lossning som behövs med hänsyn till 8 kap. 9 § första stycket 4,
2. placeringen och utformningen av parkeringsplatser, och
3. att viss mark eller vissa byggnader inte får användas för parkering ***av ett eller flera fordonsslag***.

PBL 6 kap. Genomförandet av detaljplaner

Ordnandet av allmänna platser

18 § Efter hand som bebyggelsen färdigställs enligt detaljplanen, ska kommunen ordna de gator och andra allmänna platser som kommunen är huvudman för, så att platserna kan användas för deras avsedda ändamål.

Kommunen ska upplåta platserna för allmän användning så snart det område som platserna finns inom har bebyggts enligt planen eller, om genomförandetiden har löpt ut, efter hand som bebyggelsen färdigställs.

När platserna upplåts för allmän användning ska de vara ordnade på ett ändamålsenligt sätt och i enlighet med ortens sed. De ska i fråga om gatubredd, höjd, läge och utformning i övrigt följa detaljplanen. Kommunen får göra små avvikelser från planen, om det inte motverkar syftet med planen.

18a § *Efter hand som bebyggelsen färdigställs enligt detaljplanen, ska kommunen ordna de cykelvägar inom och utanför planen vilka kommunen är huvudman för, och som behövs för att bebyggelsen ska ha en ändamålsenlig cykeltrafikförsörjning.*

19 § I den mån staten är väghållare inom ett område som omfattas av detaljplanen, ska det som enligt 18 § **och 18a §§** gäller i fråga om kommunens skyldighet att ordna gator **och cykelvägar** i stället gälla staten.

Om en gata ges en större bredd eller ett dyrbarare utförande i övrigt än vad som behövs med hänsyn till trafiken, ska kommunen trots första stycket betala merkostnaden.

Regeringen får i det enskilda fallet besluta att staten ska svara för den merkostnad som avses i andra stycket.

Ovanstående exempel användes i den enkät som skickades ut till 109 tjänstemän med anknytning till cykelplanering. Av de inkomna svaren (51) angav 45 att de trodde att en förändring i 2 kap. enligt ovan skulle underlätta för cykelplaneringen i någon mån eller i hög grad. Två respondenter trodde inte att det skulle underlätta och tre respondenter svarade ”vet ej”. Snarlika svar lämnades angående exemplen för övriga kapitel, med något fler ”vet ej”-svar respektive negativa svar. Också majoriteten av respondenternas kommentarer var positiva. Några respondenter menade att förändringar i enlighet med exemplen inte skulle göra någon skillnad, medan ytterligare några trodde att sådana förändringar, om de sedan följs i den kommunala planeringen, kan bli kostsamma. Enkätsvaren redovisas i bilaga 2.

Cykelvägnätet är inte standardiserat

Det svenska vägsystemet är idag kategoriserat utifrån ett flertal utgångspunkter. Här finns klassningar efter vägnas bärighet, deras funktion i vägtransportsystemet, deras trafiktekniska standard, deras huvudmannaskap m.m.¹³² I samtliga fall har klassningarna helt eller delvis en juridisk status. Några exempel kan vara *enskild väg*, *allmän väg*, *motorväg*, *mötesfri väg*, *huvudgata*, *länsväg*, *stomväg* och *Bk3-väg*.

Kategoriseringarna av vägar och vägsystem har inte tillkommit av en slump: för varje typ av kategorisering finns ett bakomliggande behov. Klassificeringssystemen underlättar planering och underhåll och tydliggör samtidigt infrastrukturens stora betydelse för samhället. För den enskilde trafikanten är ett klassificerat system lättare att ”förstå” och förutse än ett system där vägars standard, utformning, skyltning och underhåll många gånger varierar utan synbar logik.

Cykelinfrastrukturen saknar till stora delar en motsvarande kategorisering och i princip finns bara ett fåtal centrala klassificeringsbegrepp definierade. Samtidigt används ett ganska stort antal begrepp, både i vardagsspråket och i regelverkens mer allmänna texter, utan att de är fastlagda till sin betydelse. Hit hör bl.a. GC-bana, cykelväg, cykelled och regionalt cykelstråk. Dessutom förekommer diverse olika benämningar som används i mer demonstrativa sammanhang såsom cykelmotorväg och cykelstig. Detta förhållande måste inte med nödvändighet vara negativt, men den mycket stora variation i standard som cykelvägnätet med några undantag uppvisar – ofta utan synbar koppling till trafikmängder och behov – talar för att en klassificering borde vara värdefull. Det är svårt att tänka sig att motsvarande oförutsägbara variationer i utformning, drift, underhåll och skyltning skulle accepteras för bilinfrastrukturen, som idag på de flesta platser är ”standard” för cykelinfrastrukturen.

Begreppet väg kan idag, enligt förordningen om trafikdefinitioner, inte bara avse en bilväg utan också en led anordnad för cykeltrafik. Cykelled är emellertid ett begrepp som inte är definierat, varför det därmed är oklart om en ordinär cykelbana utgör en väg eller inte. Som påvisats i tidigare avsnitt är en cykelbana som har byggts med stöd av väglagen definitivt inte en väg utan endast en väg-anordning – d.v.s. ett tillbehör till en bilväg.

Den indelning som idag görs av cykeltrafiknätet utgår ifrån de rekommendationer som ges i VGU. Nätindelningen görs i *lokalnät*, *huvudnät* samt *landsbygdsnät*. Indelningen har sin grund i vilken typ av resbehov som primärt ska prioriteras i det aktuella fallet. Någon juridisk status har dock inte dessa re-

¹³² Se bl.a. Vägverket och Svenska Kommunförbundet (2004).

kommendationer. Benämningarna avspeglar dessutom dåligt vad indelningen har för utgångspunkt. I denna nätindelning görs för övrigt ingen åtskillnad mellan gång och cykel, trots att gångtrafikanternas behov och förutsättningar i praktiken skiljer sig kraftigt från cyklisternas behov.

Vad gäller cykelinfrastrukturens trafiktekniska standard finns idag i princip bara indelningen cykelfält respektive cykelbana, genom att båda begreppen är definierade i *förordningen om trafikdefinitioner*. Men ett cykelvägnät kan enligt VGU bestå av såväl friliggande cykelvägar som cykelbanor eller blandtrafikvägar.

Det kan konstateras att det samlade regelverket i detta avseende är otydligt, inkomplett och i vissa fall till och med motsägelsefullt. Uppsättningen väl definierade standardklasser på cykelinfrastrukturen motsvarar inte vad som skulle vara ändamålsenligt och nätindelningen är bara delvis funktionell i sina benämningar. Dessutom saknar den koppling till exempelvis regler för utmärkning och vägvisning enligt vägmärkesförordningen. Denna typ av otydligheter och framför allt i denna omfattning kan på goda grunder antas motverka tillkomsten av en väldimensionerad och attraktiv cykelinfrastruktur.

Det finns behov av en allmän översyn och samordning av begreppsdefinitioner som görs i de olika regelverken. Vidare behöver dagens uppsättning av begrepp, standardklasser och nätindelningar kompletteras och ges en bättre systematisk och juridisk förankring. Kopplingen till vägsystemets kategoriseringar och juridiska innebörd bör säkerställas. Prioriterat bör vara att säkerställa att cykelinfrastruktur ska kunna byggas med stöd av väglagen utan att behöva definieras som väganordningar.

En annan prioriterad förändring bör vara att i vägkungörelsen införa en standardklass för en ny typ av cykelvägar särskilt avsedda för trafik i höga hastigheter, d.v.s. en motsvarighet till biltrafikens motortrafikled. I den allmänna debatten används ibland begreppet cykelmotorväg för att beskriva cykelvägar utformade för högre farter och med prioriterad framkomlighet. Att ordet motorväg har lånats från biltrafikens värld är förståeligt då det alltså idag helt saknas etablerad standardklassificering av cykelbanor.

Ett sätt att utveckla cyklandet och samtidigt göra det säkrare är att bygga denna typ av snabba cykelvägar på sträckor där antalet långdistanscyklister är eller kan förväntas bli stort. I likhet med vad som nu anges för motorvägar och motortrafikleder i 9 och 10 kap. trafikförordningen bör därför särskilda trafikregler finnas för en sådan cykelvägs trafikering. Här kan bl.a. övervägas krav på fotgängarförbud, hastighetsbestämmelser samt lägsta ålder för att få framföra cykel. Kompletterande rekommendationer bör också ges i VGU om linjeföring, geometri och beläggning.

4.6 Kombinationsresor cykel och kollektivtrafik

Säker cykelparkering är en allt viktigare faktor i cykelvalet

Varje år stjäls cyklar i Sverige till ett sammanlagt försäkringsvärde om i storleksordningen 100 miljoner kronor.¹³³ Risken för stöld har identifierats som en av de mer betydande faktorerna i valet att välja cykeln. Enligt en intervjustudie av Stockholms stad (2004) vill 87 procent av svarspersonerna ha cykelställ där man kan låsa fast ramen i cykelstället. En liknande undersökning i Malmö visade att 73 procent av de svarande där ansåg att det är viktigt eller mycket viktigt att kunna låsa fast cykelns ram.¹³⁴ Utländska studier visar att investeringar i förbättrade cykelparkeringar kan öka antalet cykelresor med i storleksordningen 8-13 procent, beroende på dels utgångsläget, dels investeringarnas omfattning.¹³⁵

Enligt nyare studier tycks säker cykelparkering ha ett betydligt större samhälls-ekonomiskt värde än vad man tidigare har räknat med. Börjesson och Sundbergh (2009) drar t.ex. slutsatsen av en studie i Stockholm att ”cykelställ i direkt anslutning till målet” värderas till sex kronor per resa. Detta är betydligt högre än den siffra som anges i Vägverkets effektkatalog för kollektivtrafikåtgärder, där det ekonomiska värdet för ”högklassig cykelparkering” med ”regnskydd och stöldskydd” antas vara 1,70 kr per användare i 2006 års priser.¹³⁶

I en studie av Wardman m.fl. (2007) uppskattas att skillnaden mellan att ha och inte ha ”cykelställ utomhus vid arbetsplatsen” motsvarar värdet av 2,5 minuters restid på cykeln. Stöldsäker inomhusparkering för cykel värderades till motsvarande 4,3 minuters cykeltid. Att anlägga ett nytt stöldsäkert cykelparkeringsgarage direkt vid entrén till exempelvis en arbetsplats där sådan inte finns idag skulle alltså, i tid räknat, motsvara att man ”tar bort” upp till 5-6 trafikljus på storstadscyklisters väg till jobbet. Envall m.fl. (2011) anser det rimligt att anta att en svensk studie i storstad bör komma till en någorlunda liknande slutsats.

Ett relativt vanligt syfte med att vidta åtgärder inom cykelparkeringsområdet är sannolikt att skapa ordning och reda, exempelvis att minska antalet felparkerade cyklar som kan försvåra för fotgängare och funktionshindrade, eller blockerar utrymningsvägar.¹³⁷ En japansk studie som berör fenomenet med felparkerade

¹³³ Pelle Envall, WSP, personlig kommunikation, augusti 2011.

¹³⁴ Hörnlén m.fl. (2009).

¹³⁵ Envall m.fl. (2011).

¹³⁶ Vägverket (2008).

¹³⁷ Halvarsson (2005).

cyklar visar att cykelanvändare till en signifikant del baserar valet på var de parkerar sin cykel på andra cyklisters beteende, d.v.s. att man gärna parkerar där andra redan har parkerat sin cykel. Detta även om cykelparkering är ”olämplig” eller förbjuden på platsen.¹³⁸ Samma studie presenterar också data som visar att andelen felparkerade cyklar vid tre stationer i Tokyoregionen varierar väldigt mycket från plats till plats (mellan två och 95 procent).

Oklara ansvarsförhållanden hämmar utbyggnad av cykelparkering

Envall m.fl. (2011) menar att det finns ett relativt stort behov av nyinvesteringar i cykelparkeringar. Detaljerad kunskap om behoven av cykelparkering saknas dock idag på de flesta håll. Moderna cykelparkeringar har byggts och byggs i många kommuner över landet, men långt ifrån i den takt som anses vara nödvändig.¹³⁹ En förklaring till den långsamma utvecklingen av parkeringstillgången för cykel kan mycket väl vara bristande insikt i parkeringens betydelse. Envall m.fl. (2011) hävdar att det visserligen finns flera kunskapsluckor inom området, men att resultat från de svenska studier som faktiskt finns inom området dessutom tycks relativt dåligt spridda.

En än större hämsko tycks vara den splittrade markägarsituation som ofta är ett faktum där det finns behov av cykelparkering: inte minst kring kollektivtrafiknoder. Enligt PBL är ansvaret för att tillgodose behovet av parkering tydligt knutet till och ska lösas på den fastighet där parkeringsbehovet genereras. 8 kap. 9 § plan- och bygglagen anger att ”lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon i skälig utsträckning anordnas på tomten eller i närheten av denna”. Går inte parkering att lösa på tomten brukar frågan lösas inom planområdet (om en detaljplan upprättas) och därefter finansieras i avtal som knyts till planens genomförande. Krav på parkeringsplatser gäller även cykelparkering eftersom cykeln är ett fordon, men kravet tolkas olika i olika kommuner och parkeringsnormer för cykling, d.v.s. krav på minsta antal cykelparkeringsplatser, finns endast i ett fåtal kommuner.

Vid järnvägsstationer innebär det komplexa ägarförhållandet i korthet att Trafikverket i allmänhet äger spår och plattformar, Jernhusen äger ett stort antal stationshus samt ytor fram till plattform och kommuner och privata aktörer äger ett stort antal stationsfastigheter vid hållplatser med spårbunden persontrafik. På en betydande del av stationerna bedriver två eller fler tågoperatörer persontågstrafik samtidigt som det tillkommer en kollektivtrafikhuvudman. Kollektivtrafikhuvudmännen och de operatörer som driver kollektivtrafiken genererar med

¹³⁸ Fukuda och Morichi (2006).

¹³⁹ Boverket (2009b).

sin verksamhet själva cykelparkeringsbehovet. Men de olika aktörerna ansvarar tillsammans för den fysiska helheten – omgivande gator, gång- och cykelnät, stationsbyggnad och stationsområde, plattformar och banhållning.

Vid större kollektivtrafiknoder där markvärdet är högt och alternativa användningsmöjligheter är attraktiva tillkommer en konkurrenssituation om marken. Med många olika parter inblandade riskerar dessutom i åtminstone en del fall beslut om utformning och standard att tas av andra än av de personer som har bäst kunskap om cykeltrafikanternas behov och önskemål.¹⁴⁰

I praktiken framgår det att kommuner i flera fall tagit på sig ansvaret för att tillhandahålla cykelparkeringar, även vid nyanläggning av stationer. Så är t.ex. fallet i Umeå. Även i Eskilstuna och till stor del i Lund är det kommuner som ansvarar för cykelparkeringarnas drift och andra kostnader. I andra fall är det kollektivtrafikoperatören eller Jernhusen som har tagit mest ansvar för frågan.¹⁴¹ Erfarenhetsmässigt tycks det som att det i många fall har varit den aktör som har tagit initiativet som också har förväntats stå för en betydande del av finansieringen. Ibland fungerar det samarbete som behövs bra, men cykelparkeringsansvaret kan också falla mellan stolarna.¹⁴² Även om viljan finns är det inte säkert att det under ett och samma år finns budgetutrymme för utredning och implementering hos alla de inblandade aktörerna. Om ingen aktör har, tar eller känner direkt (ekonomiskt) ansvar för frågan tycks det i relativt stor utsträckning leda till att standarden på cykelparkeringar överlag är mindre god. Eventuellt påverkar de mindre klara ansvarsförhållandena också drift och underhåll av befintliga anläggningar.¹⁴³

Enligt Boverket (2009b) saknas en sammanfattande bild av cykelparkeringsbehovet. Verket rekommenderar därför att inventeringar av detta genomförs med en enhetlig inventeringsmodell i samarbete mellan kommuner och de regionalt ansvariga för kollektivtrafiken. Genom ett sådant kunskapsunderlag kan de platser identifieras där förbättringsbehovet är som störst. Underlag skulle också skapas till bedömning av det totala behovet av förbättringar, liksom av kostnader och uppföljning av effekter av olika förbättringsstrategier. Vägverket utlovade i samband med sin nationella cykelstrategi från år 2000 att ta fram och sprida ett underlag om vad som kan anses vara en tillräckligt god kvalitet på cykelparkering. Ett sådant underlag skulle vara värdefullt i den inventering som Boverket föreslår, men finns ännu inte tillgängligt.

¹⁴⁰ Boverket (2009b).

¹⁴¹ Boverket (2009b).

¹⁴² Pelle Envall, WSP, personlig kommunikation, augusti 2011.

¹⁴³ Boverket (2009b).

Behov av säker cykelparkering finns förstås också även på andra platser än vid kollektivtrafiknoder; det gäller inte minst vid större arbetsplatser. En kommun kan driva utbyggnaden av cykelparkering med stöd av rekommendationer i översiktsplanen.¹⁴⁴ Cykelplaneringen kan lyftas i den översiktliga planeringen och i till översiktsplanen kopplade trafikstrategier, samt i parkeringsnormer för cyklar. Plan- och bygglagen som detaljplaneinstrument aktiveras dock främst när nybyggnader och större förändringar som medför planändring aktualiseras. I många fall har byggnader uppförda för några decennier sedan cykelparkeringar som i antal och standard är fullt adekvata för den tiden. En ökning av antalet cyklande eller till och med av antalet arbetsplatser – kontorslandskap har blivit vanligare – kan emellertid ha lett till att antalet cykelparkeringsplatser har blivit kraftigt underdimensionerat över tiden. Om markägaren är privat kan kommunens möjligheter att ställa krav på en uppdatering vara begränsade. I teorin kan nya krav ställas genom att en ny detaljplan upprättas för området. I praktiken är det svårt för kommuner att åtgärda detta. Det är också svårt för kommunerna att i exploateringsavtal/ bygglov ställa kvalitetskrav på cykelparkeringar, d.v.s. krav som rör cykelparkeringens lokalisering och utformning. En exploatör kan tillhandahålla ett specificerat antal cykelparkeringsplatser, men av låg kvalitet eller placerade så att cyklisterna av t.ex. trygghets- eller säkerhetsskäl inte vill använda dem. Enligt Envall är detta ett relativt vanligt fenomen.¹⁴⁵

Cykelparkering i Nederländerna finansierades med statliga medel

Ansvar för cykelparkeringen är alltså komplext. Det tycks emellertid vara tveksamt om en förändrad ansvarsfördelning är en framkomlig väg att åstadkomma detta. Det är nämligen svårt att generellt peka ut en lämplig part som huvudansvarig eftersom förhållanden kring bl.a. markägande skiljer sig mellan kommuner. Boverket (2009b) menar därför att ett begränsande av ansvaret till en enda part riskerar att leda till bristfälliga lösningar, som att cykelparkeringar placeras avsides för att den aktör som har fått ansvaret utpekat äger en bit mark där. Med andra ord kan goda lösningar förutsätta medverkan av flera aktörer.

Ett som vi tror bättre alternativ är att åtminstone delvis och under en begränsad period frikoppla initiativtagande till förbättrade cykelparkeringar vid kollektivtrafiknoder från direkt finansieringsansvar. I Nederländerna föranledde motsvarande komplicerade ansvarsförhållanden som i Sverige ett statligt bidrag till cykelparkering vid kollektivtrafiknoder på motsvarande 25 miljoner euro per år

¹⁴⁴ För en beskrivning av bestämmelser i PBL som påverkar planering och implementering av cykelparkering, liksom för exempel på tillämpning, se Boverket (2009, 2010).

¹⁴⁵ Pelle Envall, WSP, personlig kommunikation, augusti 2011.

under ett antal år kring millennieskiftet. Nu bedöms antalet cykelparkeringsplatser åter vara underdimensionerat p.g.a. den kraftiga ökningen av cykelresor i kombination med en underskattning av behovet, och 20 miljoner euro har avsatts för att öka antalet parkeringsplatser ytterligare. Martens (2007) menar att åtgärderna för att förbättra cykelparkeringar vid kollektivtrafiknoder i Nederländerna förmodligen inte hade genomförts om det inte funnits en explicit policy och statliga medel för investeringar som gynnar kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik.

En sådan frikoppling skulle i Sverige kunna göras genom att som i Nederländerna under ett antal år inrätta en statlig fond varifrån aktörer med ansvar för cykelparkering vid kollektivtrafiknoder kan söka medfinansiering utifrån ett antal uppställda kriterier. Förslagsvis skulle sådana medel i första hand användas för cykelparkering vid kollektivtrafiknoder av nationell betydelse. I andra hand bör det finnas utrymme för medfinansiering också för kollektivtrafiknoder av regional betydelse liksom eventuellt vid större arbetsplatser där kommuner enligt tidigare resonemang i praktiken kan vara förhindrade från att ställa krav på fastighets- och markägare att möta ökade behov av cykelparkering. Fonden – eller motsvarande konstruktion – skulle förslagsvis vara densamma som den vi beskrivit tidigare i rapporten som ett tillfälligt alternativ för finansiering av regional cykelinfrastruktur. I första hand skulle alltså medfinansiering av parkeringar potentiellt kunna genomföras genom omfördelning av medel inom infrastrukturplaneringen, snarare än genom ett tillskott.

Möjligheten att ta med cykeln på tåget är begränsad

I Sverige är cykeltransport på tåg inte generellt tillåten, men möjlig på ett flertal sträckor. Det är hos ett antal privata operatörer möjligt att ta med cykeln, som t.ex. på Skånetrafikens tåg, Tåg i Bergslagen, Öresundstågen, Kinnekullebanan samt på Västtrafiks pendeltåg och SL:s pendeltåg. SJ tillåter sedan 2009 cykeltransport på några få, utvalda intercitysträckor.¹⁴⁶ Priserna varierar mellan olika operatörer. Hos Skånetrafiken kostar cykeltransport motsvarande en barnbiljett för samma sträcka. Hos SL är cykeltransport gratis. Vanligtvis finns inga dedikerade utrymmen som endast är avsedda för cyklar. Cyklar hänvisas istället oftast till multifunktionsutrymmen med fällsäten eller vestibuler.¹⁴⁷

I Schweiz är cykeltransport i princip tillåten på samtliga tåglinjer, oavsett operatör. SBB:s (statliga järnvägsbolaget) cykelbiljett gäller hos samtliga tågoperatörer. I Tyskland är cykeltransport tillåten på många tåg. I tidtabeller och vid bokning på Internet anges om cykeltransport är möjlig. Vid bokning på Internet

¹⁴⁶ Se vilka på www.trafikverket.se

¹⁴⁷ Koucky m.fl. (2010).

finns möjlighet att välja att visa endast förbindelser som tillåter cykeltransport. Deutsche Bahn har ett särskilt telefonlinje för cyklister där de kan få detaljerad information om cykeltransport för en specifik avgång och kan anmäla större grupper av cyklister; ”Radfahrer-Hotline”. Information finns även på Deutsche Bahns webbplats. I Frankrike är cykeltransport nästan alltid gratis och tåg som tar cyklar är utmärkta med en cykelsymbol i tidtabellerna. I Köpenhamn hävdar DSB att den möjlighet att ta med cykeln på pendeltågen som infördes 2010 har ökat resandet med åtta procent.¹⁴⁸ Cykeltransport på tåg är även möjligt i många andra länder, exempelvis i Nederländerna, Danmark, Österrike, Tjeckien, Slovakien, Storbritannien m.fl. Priserna och reglerna om på vilka tåg cykeltransport kan tas med varierar relativt kraftigt i Europa.¹⁴⁹

Det finns olika sätt att lösa förvaringen av cyklar på tåg. På pendeltåg och regionaltrafik är det vanligast att multifunktionsutrymmen med fällbara säten används där cyklar ställs men där det inte finns särskilda fästeanordningar. På mer långväga tåg används ofta dedikerade utrymmen där cyklar kan fästas eller hängas upp. På tåg med särskilda utrymmen för skrymmande bagage används dessa även för cykeltransport. Bland svenska tågoperatörer och trafikmyndigheter tycks det finnas en viss skepsis gentemot att tillåta cyklar på tåg och bussar.

Enskilda företrädare för bl.a. svenska tågoperatörer har då och då uttalat sig negativt om att tillåta att cyklar transporteras på tåg.¹⁵⁰ Bl.a. har andra resenärer antagits uppleva cyklar ombord och/ eller ”cykelresenärer” som ett problem. Detta t.ex. för att cykeln riskerar att stöta emot och förstöra andra resenärers kläder. Denna tes stöds emellertid inte av resultatet av den enkätstudie som gjorts i Skåne av Koucky m.fl. (2010). Enkäten visar tvärtom att en stor majoritet svarspersoner, 88 procent, inklusive resenärer som aldrig har tagit med sig cykel på tåg i Skåne ser möjligheten att ta med cykel på tåg som något positivt eller mycket positivt. Resultatet stämmer väl överens med resultaten från en tidigare studie av 200 tågresenärer i Bergslagen.¹⁵¹

Ett andra problem som har lyfts fram i den svenska debatten om cykel på tåg är att många tågset idag saknar särskilda platser för att förvara cyklar ombord, d.v.s. att det inte finns cykelställ på tågen och att detta är svårt att ordna givet tågens utformning, att cykelställ tar plats i anspråk och att transport av cyklar som inte är fastspända är en säkerhetsrisk.

¹⁴⁸ <http://epn.dk/brancher/transport/article2523879.ece?partner=pol>, mer information finns på <http://www.dsb.dk/s-tog/kampagner/s-tog-og-cykler/>.

¹⁴⁹ Koucky m.fl. (2010).

¹⁵⁰ Se exempelvis Dellensten (2009).

¹⁵¹ Brodén (2008).

När det gäller frågeställningarna ovan indikerar de sex intervjuer som Koucky m.fl. (2010) gjorde med ombordpersonal att ordnade cykelställ på tågen är en betydande fördel som underlättar tågpersonalens arbete. Vad gäller den eventuella säkerhetsrisk som transport av cyklar utan ordnade ställ utgör är det värt att notera att olika svenska kollektivtrafikhuvudmän/tågoperatörer tycks ha skilda uppfattningar i frågan.

Utländska exempel pekar på det sannolikt finns en relativt betydande skillnad på betalningsviljan för att ta med cykel på lokaltrafik respektive på långväga resor. På kontinenten är priser runt 60-100 kr för långväga transport av cykel inte ovanliga, medan det ofta är gratis i lokaltrafiken.

Det har inte gjorts någon uppskattning av med hur mycket, som en mer utbredd möjlighet att ta med cykel på tåg, skulle öka cyklingen. Det tycks dock rimligt att tro att skillnaden inte skulle bli stor. I den undersökning som refereras till ovan hade exempelvis endast omkring tio av drygt 300 svarande tagit med cykeln på tåget mer än fem gånger det senaste året. För fritid och turism kan en sådan förändring däremot vara betydelsefull för personer utan bil; vare sig detta är ett frivilligt val eller inte. Det är möjligt att goda möjligheter att ta med cykeln i spårtrafiken kan leda till att många unga senarelägger sitt första bilköp, men detta har alltså inte undersökts närmare. Cykelturismen ökar både i Sverige och i andra delar av Europa och kan enligt studier inom området vara av regionalekonomisk betydelse: "Cykelturister" spenderar i genomsnitt lika mycket pengar per dag som turister som reser med andra färdmedel.¹⁵²

Koucky m.fl.(2010) menar att en statlig reglering och/ eller statliga upphandlingsregler kan behöva övervägas om man vill säkerställa att cykeltransport möjliggörs på samtliga svenska tåglinjer i rimlig omfattning inom rimlig tid. För att ge underlag menar författarna att ekonomiska aspekter för privata kollektivtrafikoperatörer bör utredas, liksom cykelresenärers betalningsvilja för olika typer av ressyften och resmål. Ökad statlig reglering går å andra sidan emot nuvarande transportpolitiska linje, där tvärtom avreglering är i fokus.

¹⁵² Eijgelaar m.fl. (2011).

5 Trafikregler för cyklister

Detta kapitel inleds med att vi redovisar det regelverk som gäller för cyklister. Därefter beskriver vi några generella principer som vi bedömer har stor betydelse för hur cyklister påverkas av regelsystemet. Slutligen gör vi en generell översikt över cyklisters regelefterlevnad; vad som påverkar den och hur regelövertredelser påverkar andra trafikanter.

5.1 Trafikregler som påverkar cyklister

Vägtrafikdefinitioner

I Lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner finns beteckningar och förklaringar som är avsedda att användas i andra författningar. Av de definitioner som presenteras där, är det särskilt definitionerna av begreppen *fordon* och *cykel* som är av betydelse i sammanhanget. Även definitionen av olika typer av *mopeder* är relevanta, eftersom moped klass II normalt får färdas på samma typ av anläggningar som cyklar (se mer om detta nedan).

Fordon

En anordning på hjul, band, medar eller liknade som är inrättad huvudsakligen för färd på marken och inte löper på skenor. Fordon delas in i motordrivna fordon, släpfordon, efterfordon, sidvagnar, cyklar, hästfordon och övriga fordon.

Cykel

1. Ett trampfordon som är avsett att drivas med tramp- eller vevanordning och inte är ett lekfordon.
2. Ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning som är
 - a. inrättat huvudsakligen som befordran av en person,
 - b. inrättat för att föras av den åkande, och
 - c. konstruerat för en hastighet av högst 20 km/h.
3. Ett eldrivet fordon med en tramp- eller vevanordning om elmotorn
 - a. endast förstärker kraften från tramp- eller vevanordningen,
 - b. inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 20 km/h, och
 - c. har en nettoeffekt som inte överstiger 250 watt.

Moped

Ett motorfordon som är konstruerat för en hastighet av högst 45 km/h och som har

1. två hjul samt
 - a. om det drivs av en motor som bygger på inre förbränning, denna har en slagvolym av högst 50 kubikcentimeter, eller
 - b. om det drivs av en elektrisk motor, denna har en effekt av högst 4 kilowatt för kontinuerlig drift,

[... här följer definitioner av mopeder med fler än två hjul. Dessa bygger i huvudsak på samma begränsningar av slagvolym/motoreffekt som dem som gäller för mopeder med två hjul...]

Moped klass I

En moped som inte hör till klass II.

Moped klass II

En moped som är konstruerad för en hastighet av högst 25 km/h och som har en motor vars nettoeffekt inte överstiger 1 kilowatt.

I anslutning till *Lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner* gäller *Förordning (2001:651) om vägtrafikdefinitioner*. Även i förordningen finns definitioner som är väsentliga.

Cykelbana

En väg eller del av en väg som är avsedd för cykeltrafik och trafik med moped klass II.

Cykelfält

Ett särskilt körfält som genom vägmarkering anvisats för cyklande och förare av moped klass II.

Cykelöverfart

En del av en väg som är avsedd att användas av cyklande eller förare av moped klass II för att korsa en körbana eller en cykelbana och som anges med vägmarkering.

En cykelöverfart är bevakad om trafiken regleras med trafiksignaler eller av en polisman och i annat fall obevakad.

Gångfartsområde

En väg eller ett område som enligt lokala trafikföreskrifter skall vara gångfartsområde och som är utmärkt med vägmärke för gångfartsområde.

Vägren

En del av en väg som är avsedd för trafik med fordon dock inte körbana eller cykelbana.

Övergångsställe

En del av en väg som är avsedd att användas av gående för att korsa en körbana eller en cykelbana och som anges med vägmarkering eller vägmärke. Ett övergångsställe är bevakat om trafiken regleras med trafiksignaler eller av en polisman och i annat fall obevakad.

Utöver de begrepp för olika typer av anläggningar för cykeltrafik som formaliserats i lagar och förordningar enligt ovan, används ofta det besläktade begreppet **Cykelpassage** i litteraturen:

Cykelpassage

En del av en väg där cyklister korsar en körbana. Här ingår alltså även platser som saknar vägmarkering, och som därmed inte kan definieras som *cykelöverfart* enligt ovan.

Trafikförordningen

I *Trafikförordningen (1998:1276)* finns bestämmelser för trafik på väg och i terräng.

Regler som påverkar förutsättningarna för att cykla finns framförallt i 2 kap. (Bestämmelser för alla trafikanter), 3 kap. (Bestämmelser för trafik med fordon) och 6 kap. (Bestämmelser för trafik med cykel och moped). Även 8 kap. (Bestämmelser för trafik på gågata och i gångfartsområde mm), 9 kap. (Bestämmelser för trafik på motorväg och motortrafikled) samt 10 kap. (Lokala trafikföreskrifter mm) är av intresse.

En sammanställning över de paragrafer i Trafikförordningen som är särskilt viktiga för cykeltrafiken finns i bilaga 4. I samma bilaga finns också gällande ordningsböter för cyklister som bryter mot regler i Trafikförordningen, enligt Riksåklagarens föreskrifter (1999:178) om ordningsbot för vissa brott.













Utöver påföljd i form av ordningsbot kan en cyklist som bryter mot trafikregler även dömas till andra påföljder än ordningsbot, t.ex. om överträdelsen lett till skada på sak eller person.

Vägmärkesförordningen

Vägmärkesförordning (2007:90) innehåller bestämmelser om olika typer av anvisningar för trafik. Här finns bl.a. regler för utmärkning på väg och i terräng i






form av vägmärken och tilläggstavlor, regler om trafiksignaler och vägmarkeringar och andra anordningar för anvisningar för trafiken

Vägmärken som spelar väsentlig roll för cykeltrafiken presenteras i Figur 4 nedan, med den numrering de har i vägmärkesförordningen.

 <p>A16 Varning för cyklande och mopedförare</p>	 <p>B1 Väjningsplikt</p>	 <p>B2 Stopplikt</p>
 <p>B3 Övergångsställe</p>	 <p>B5 Huvudled</p>	 <p>C1 Förbud mot infart med fordon</p>
 <p>C2 Förbud mot trafik med fordon</p>	 <p>C3 Förbud mot trafik med annat motor drivet fordon än moped klass II</p>	 <p>C10 Förbud mot trafik med cykel och moped klass II</p>
 <p>D4 Påbjuden cykelbana</p>	 <p>E9 Gångfartsområde</p>	 <p>E16 Enkelriktad trafik</p>

Figur 4. Vägmärken av betydelse för reglering av cykeltrafik

Vägmarkeringar av betydelse i detta sammanhang presenteras på motsvarande sätt i Figur 5 nedan.

		
M5 Cykelfältslinje	M13 Stopplinje	M14 Väjningslinje
		
M15 Övergångsställe	M16 Cykelöverfart	

Figur 5. Vägmarkeringar av betydelse för reglering av cykeltrafik

Man kan alltså konstatera att det för övergångsställe finns både *vägmärke* och *vägmarkering*, medan det för cykelöverfarter saknas vägmärke, trots att motsvarande vägmarkering finns.

Lokala trafikföreskrifter

Enligt 10 kap i trafikförordningen (1998:1276) får så kallade lokala Trafikföreskrifter användas för att meddela särskilda trafikföreskrifter. Lokala trafikföreskrifter beslutas av kommunen eller länsstyrelsen. Särskilda trafikregler som meddelats genom lokala trafikföreskrifter ska märkas ut med vägmärken. Lokala trafikföreskrifter gäller för en viss väg, en vägsträcka eller för samtliga vägar inom ett visst område¹⁵³. Lokala trafikföreskrifter får bl.a. avse en viss trafikantgrupp eller ett visst eller vissa fordonsslag (*Trafikförordningen 10 kap. 2 §*).

De typer av lokala trafikföreskrifter som är av betydelse för detta projekt gäller framförallt

- Förbud eller påbud att köra i viss riktning ("enkelriktning") på den berörda vägen.
- Väjnings- eller stopplikt för fordon i vägkorsningar.¹⁵⁴
- Att den berörda vägen ska vara huvudled¹⁵⁵, motorväg eller motortrafikled.
- Att vägen ska vara gångfartsområde.¹⁵⁶

¹⁵³ I texten använder vi det generella begreppet *vägen* för att beteckna den *väg*, den *vägsträcka* eller *vägarna inom det område* som den aktuella lokala trafikföreskriften gäller för.

¹⁵⁴ Detta är då avvikelser från den generella regeln (3 kap. 18§) att fordon som närmar sig från höger ska väja.

¹⁵⁵ Om man utformar så att huvudleder korsar varandra skall väjningsplikt eller stopplikt alltid regleras särskilt i korsningen. (10 kap 4 §).

5.2 Reglernas betydelse

Regler styr avvägning mellan olika kvaliteter

Trafikreglernas syfte är att skapa förutsättningar för framkomlighet, tillgänglighet, säkerhet och trygghet. I utformningen av reglerna döljer sig också en rad avvägningar som ska underlätta samspelet mellan olika grupper av trafikanter. Cyklister är fordonstrafikanter och omfattas därför av de regler som gäller för *fordon* generellt. Vissa regler kan därför vara relevanta för de flesta fordonsförare, men passa sämre för cyklister, p.g.a. de särskilda förhållanden som gäller för den trafikantgruppen.

Många olika typer av kvaliteter kan påverkas negativt av brister i regelverket. Det kan handla om både direkta och indirekta effekter, för cyklister liksom för andra trafikantgrupper.

Om trafikreglerna är olämpligt utformade kan det ge upphov till t. ex följande typer av effekter för cyklisterna:

- Försämrad framkomlighet; tidsförluster
- Försämrad tillgänglighet; sämre möjlighet att enkelt kunna nå önskade målpunkter
- Försämrad säkerhet: ökad risk för olyckor och skador
- Försämrad trygghet; ökad oro för att drabbas av olyckor

Ofta står olika kvaliteter i konkurrens med varandra. Ett visst trafikantbeteende vore det bästa ur framkomlighetssynpunkt, medan ett annat är något säkrare. Varje cyklist gör (omedvetet) sådana avvägningar många gånger längs en cykelresa, genom att t.ex. välja när hon skall korsa vägen eller vilken hastighet hon skall hålla. I sådana individuella avvägningar får framkomligheten ofta hög prioritet: cyklister är angelägna om att spara både tid och ansträngning genom att kunna minska antalet stopp och hålla hög genomsnittlig hastighet. Bra regler kan hjälpa cyklisterna att göra kloka avvägningar, t.ex. när de inte kan förväntas förstå vilken betydelse deras beteende har för deras egen trafiksäkerhet.

Ännu mer påtaglig blir reglernas roll för avvägning mellan olika kvaliteter när olika intressen står mot varandra. Cyklisters beteende har ju också betydelse för andra trafikanter i form av t.ex.:

¹⁵⁶ Enligt Trafikförordningen gäller att ”en väg eller ett område får förklaras som gångfartsområde om det är utformat så att det framgår att gående nyttjar hela ytan samt att det inte är lämpligt att föra fordon med högre hastighet än gångfart” (10 kap 8 §).

- Säkerhet och trygghet för fotgängare (risk för påkörning)
- Framkomlighet för både biltrafik och fotgängare

Olämpliga regler för cyklister kan därför leda till beteenden som gör att andra trafikanter drabbas i onödigt stor utsträckning.

Förutom dessa direkta effekter av ett olämpligt regelverk kan det uppstå olika typer av indirekta effekter. Några viktiga exempel på detta kan vara:

- Om reglerna (och övervakningen) är utformade så att de ger bristande regelefterlevnad betyder det i första hand att de avsedda målen med regeln (t.ex. ökad trafiksäkerhet) inte nås. Den bristande regelefterlevnaden kan emellertid också få indirekta konsekvenser:
 - Den kan leda till att andra trafikanter blir irriterade på cyklister som kollektiv. Det kan i så fall skapa ett dåligt samspel mellan trafikantkategorierna även i andra sammanhang.
 - Den kan befaras smitta mellan olika situationer. Bristande respekt för reglerna inom ett område, där de negativa konsekvenserna av överträdelsena inte är så allvarliga i sig, kan leda till en minskad respekt för regelsystemet generellt, och därför indirekt ge försämrad efterlevnad också för andra regler som har en viktigare funktion att fylla.
- I dagens många gånger täta trafik, krävs ett omfattande samspel och ömsesidig anpassning när olika trafikanter möts. Om reglerna är olämpligt utformade kan det ge upphov till otydlighet och skilda förväntningar i sådana situationer. Sådana samspelsproblem upplevs som problematiska och störande även i de fall då de egentligen inte ökar risken för trafikolyckor.
- Om cyklisterna upplever att regelverket är dåligt anpassat till deras prioriteringar och förutsättningar, kan det leda till att cyklande som helhet upplevs som ett mindre attraktivt färdmedelsalternativ. Det är i så fall en oönskad utveckling. Många statliga myndigheter och kommuner arbetar för närvarande hårt för att få fler att börja cykla för miljöns och hälsans skull.

Ökad tydlighet är inte bara bra

När målet är att förbättra förutsättningarna för cykling, som de upplevs av cyklisterna själva, måste man lägga stor vikt på att minska fördröjningar och antalet stopp. Ur regelspektiv kan detta göras genom att ge cyklister företräde i fler situationer än idag, och mer sällan belasta dem med väjningsplikt

gentemot andra trafikanter. För att sådana regelförändringar ska ge den önskade framkomlighetseffekten fullt ut bör de nya reglerna vara tydliga. Idag finns många situationer där trafikanter inte riktigt känner sig säkra på sitt företräde och därför bromsar in i onödan trots att de egentligen har företräde.

Det har dock visat sig att det också finns fördelar med att trafikanter inte litar fullt ut på att väjningspliktiga medtrafikanter skall följa de regler som gäller. En viss grad av otydlighet kan vara främjande för trafiksäkerheten. Det finns nämligen en risk att prioriterade trafikantgrupper (trafikantgrupper med regelmässigt företräde) blir ouppmärksamma. Det försämrar samspelet i trafiken och innebär en förhöjd risk för olycka om den trafikant som har väjningsplikt gör ett misstag.¹⁵⁷ Som exempel kan nämnas att olyckorna på övergångsställen ökade efter att man införde den så kallade Zebralagen - reglerna att bilförare alltid ska väja för gående på väg att korsa ett övergångsställe. Fotgängare som numera vet att de alltid har företräde förlitar sig på att bilisterna ska väja. En enstaka bilist som inte följer reglerna kan då få katastrofala konsekvenser.¹⁵⁸ Eftersom bilisternas benägenhet att ge företräde inte ökade i samma utsträckning som fotgängarnas benägenhet att ta sig det företräde som reglerna medgav, blev följderna att trafiksäkerheten minskade. Det var naturligtvis inte en utveckling som lagstiftaren hade eftersträvat med förändringen.

Sedan lång tid har man inom trafiksäkerhetsforskningen observerat detta generella fenomen: att trafiksäkerhetsåtgärder som införts i avsikt att förenkla och tydliggöra inte fått den avsedda positiva trafiksäkerhetseffekten fullt ut. Det visar sig normalt bero just på att de förbättrade trafikförhållandena samtidigt har lett till ett förändrat beteende hos trafikanterna i form av t.ex. högre hastighet (vanligast), kortare avstånd eller sämre uppmärksamhet. Sådan beteendeanpassning kallas ofta riskkompensation, även om olika forskare¹⁵⁹ har olika förklaringsmodeller till varför riskkompensation uppstår, och långt ifrån alla är överens om att det egentligen är själva risken som kompenseras.

Oavsett vilken förklaringen till beteendeanpassningen är, måste slutsatsen dock bli att man tyvärr inte kan räkna med att åtgärder som primärt syftar till att ”reda upp” trafiksituationen, automatiskt ökar trafiksäkerheten. I situationer som upplevs som tydliga blir hastigheterna ofta högre, och konsekvenserna av de felhandlingar som trots allt förekommer, desto allvarligare. Det betyder naturligtvis inte att det alltid är olämpligt att reda upp och skapa ökad tydlighet. Däremot bör man när man vidtar sådana åtgärder alltid beakta risken att de leder till oönskad beteendeanpassning.

¹⁵⁷ Hydén (2008).

¹⁵⁸ Hydén (2008).

¹⁵⁹ Se t.ex. Wilde (1982), Evans (1991).

Inte bara regler som styr beteendet

Ett grundproblem vad det gäller trafikregler är att det inte går att styra trafikanters beteende bara genom regelutformning. Trafikanter påverkas också i hög grad av andra saker: andra konkurrerande mål (som att vilja komma snabbt fram), sociala förväntningar och begränsad förmåga när det gäller perception och tolkning av trafikmiljön och andra trafikanters beteende.

Inte minst påverkas trafikanterna av hur trafikmiljön är utformad. I en studie från Lunds Tekniska Högskola, undersökte man motorförarens väjningsbeteendet vid cykelöverfarter. Det visade sig utformningen av en trafikmiljö kan ha större betydelse än vilka regler som gäller.¹⁶⁰ Ett exempel på utformningens avgörande betydelse är att man såg att bilförare i större utsträckning väjer mot cyklande vid infarten till en cirkulationsplats än vid utfarten¹⁶¹, vilket är tvärt emot vad trafikreglerna säger (se avsnitt 6.3).

I exemplet ovan var det bilister som lät sig styras av utformning mer än av regler. Men det finns ännu större anledning att tro att utformningen har en avgörande betydelse för cyklister, som inte kan förväntas ha samma kunskap i trafikregler som bilister¹⁶². Detta betyder att man inte kan förvänta sig att regelförändringar som ensam åtgärd, skall få en helt genomgripande effekt på hur cyklister väljer att bete sig i kritiska situationer. Det är bara om reglerna kombineras med en utformning av trafiksystemet som gör att det eftersträvade beteendet upplevs som naturligt, som man kan hoppas på en hög grad av regelefterlevnad.

5.3 Cyklisters regelefterlevnad

En allmän uppfattning är att cyklister ofta bryter mot trafikregler.¹⁶³ Benägenheten att följa trafikreglerna varierar naturligtvis mellan olika cyklister – precis som mellan individer i andra sammanhang – och kan i viss mån bero på bristande kunskap om vilka regler som gäller.

Därutöver kan man förvänta sig att benägenheten att följa en viss regel baseras på ett antal bedömningar som cyklisten gör:

- Cyklistens avvägning mellan framkomlighet, trafiksäkerhet och trygghet. Cyklisten kan i vissa fall uppleva att han/hon har mer att vinna på

¹⁶⁰ Jonsson och Hydén (2007).

¹⁶¹ Jonsson och Hydén (2007).

¹⁶² Åse Svensson, Lunds Tekniska Högskola, personlig kommunikation, juni 2011.

¹⁶³ T.ex. Holgersson (2011), Anna Niska, VTI, Christer Baard, Stockholm city, och Eric Poignant, Örebro kommun, personlig kommunikation, juni 2011.

att bryta mot regeln än på att följa den, särskilt som ett stopp innebär en större ansträngning för en cyklist än för en bilist.

- Cyklistens bedömning av om regeln fyller någon funktion ur ett cykelperspektiv – t.ex. en känsla av att regeln är utformad för bil- snarare än cykeltrafiken.¹⁶⁴
- En upplevd skillnad mellan regel och utformning av trafikmiljön, d.v.s. att trafikmiljöns utformning signalerar att ett annat beteende är önskvärt (t.ex. hur en korsning ska passeras) än det som regeln anger.

I en enkätstudie bland cyklister i Stockholms innerstad 2004 svarade 64 procent att de *ibland* cyklar mot rött ljus. Endast 31 procent svarade att de *mycket sällan* cyklar mot rött när det gäller särskild trafiksignal för cyklister.¹⁶⁵

I samma studie undersökte man också tänkbara förklaringar till varför cyklister bryter mot reglerna, och fick ytterligare en indikation på att trafikmiljöns utformning har en avgörande betydelse i sammanhanget: 16 procent *instämde inte alls* i att trafikreglerna är lätta att följa för cyklister och över hälften (52 procent) tyckte att trafikmiljön *inte alls* är anpassad till cyklister. På frågan om varför man cyklar mot rött svarade 83 procent att trafiksituationen är sådan att man kan cykla mot rött, och ytterligare 7 procent att det inte finns någon anledning att stanna.¹⁶⁶

Enligt en C-uppsats vid institutionen för psykologi vid Uppsala universitet¹⁶⁷ bryter cyklister i stor utsträckning mot många trafikregler. Minst en tredjedel av cyklisterna svarade att de *ibland* eller *ofta* gjorde följande regelbrott: cykla mot rött, cykla mot enkelriktat, cykla på trottoar, ställa cykeln där cykelparkering är förbjuden och inte använda lyse. Däremot var det ingen som uppgav att de passerade nedfällda järnvägsbommar, och bara 20 procent som brukade cykla på fel sida av vägen. Eftersom studien bygger på en enkätstudie med relativt litet urval (75 cyklister) och genomfördes 1997 bör man inte dra för stora slutsatser av studiens resultat. I uppsatsen jämförs resultatet med andra studier. Jämförelsen visar att cyklisterna i denna undersökning generellt svarat att de bryter mot regler i högre utsträckning än vad andra studier visat.

¹⁶⁴ Åse Svensson, Lunds Tekniska Högskola, personlig kommunikation, juni 2011.

¹⁶⁵ Stockholms stad (2004).

¹⁶⁶ Stockholms stad (2004).

¹⁶⁷ Englund (1997).

En kandidatuppsats¹⁶⁸ i Rättssociologi vid Lunds universitet behandlar *Attityder, sociala normer och regelefterlevnad i trafiken* och varför cyklister bryter mot trafikregler i högre grad än bilister. I uppsatsen refereras till forskaren Dominic Zaal, enligt vilken den upplevda risken att bli upptäckt är den faktor som påverkar trafikattityder mest. Att i t.ex. tv och tidningar upplysa om varför man ska rätta sig efter trafikreglerna har enligt Zaal visat sig bara ha en kortsiktig effekt.¹⁶⁹

Inom ramen för detta uppdrag har vi genomfört en egen undersökning av hur cyklister och andra ställer sig till de trafikregler som gäller för cyklister eller påverkar dem, baserat på en enkät ställd till ett nationellt urval av respondenter. Studien omfattar både vad man tycker om att reglerna finns, och i vilken utsträckning man faktiskt följer dem, och varför. Resultatet av den studien redovisas i kapitel 7.

¹⁶⁸ Holgersson (2011).

¹⁶⁹ Zaal (1994). Informationen har hämtats ur Holgersson (2011).

6 Några särskilda trafikfrågor

I detta kapitel lyfter vi sådana regelfrågor relaterade till cykeltrafik som identifierats vara ”problematiska” för cyklister. Vi presenterar även förslag på regel­förändringar och diskuterar potentiella positiva och negativa effekter av regel­förändringarna. Detta kapitel är grundat på litteraturstudier och intervjuer med Anna Niska (VTI), Åse Svensson (LTH), Leif Jönsson (Malmö stad), Erik Poignant (Örebro kommun) samt Christer Baard (trafikpolisen Stockholm city).

6.1 Cykelns plats på vägen

Cykla på cykelbana

Sammanfattning

Om cykelbana finns ska cyklister färdas på cykelbanan, men får i några få situationer avvika från regeln. Bestämmelserna att cyklister inte får använda körbanan om det finns cykelbana kan tvinga cyklister till omvägar och hindra cyklister från att cykla snabbt. Att tillåta cyklister att cykla i körbanan kan dock ha negativa trafiksäkerhetseffekter eftersom det ökar risken för olyckor mellan cyklister och motorfordon.

Trafikförordningen 3 kap. Bestämmelser för trafik med fordon

Fordons plats på väg

3 kap. 6 §

Vid färd på väg skall fordon föras på körbana. Detta gäller dock inte fordon för vilka enligt 1 kap. 4 § andra stycket bestämmelserna om gående skall tillämpas. Cyklar och tvåhjuliga mopeder klass II skall vid färd på väg föras på cykelbana om sådan finns.

Om särskild försiktighet iakttas får dock

1. cyklande och förare av tvåhjuliga mopeder klass II använda körbanan även om det finns en cykelbana när det är lämpligare med hänsyn till färdmålet läge, och

2. trehjuliga mopeder klass II föras på en cykelbana med ringa trafik och tillräcklig bredd.

Är en bana avsedd för viss trafik får annan trafik förekomma på banan endast för att korsade.

Särskilda bestämmelser om användning av vägrenen finns i 12 §.

Vad gäller idag?

Huvudregeln är att om cykelbana finns ska cyklister cykla där och får inte cykla på körbanan. Enligt första punkten i andra stycket får cyklister dock avvika från regeln om det är lämpligare med hänsyn till färdmålet läge och särskild försik-

tighet iakttas. Inga andra undantag från regeln att cykla på cykelbanan anges i trafikförordningen.

Enligt en dom meddelad av Lunds tingsrätt 2010 innebär ordet *lämpligare* i första punkten i andra stycket att cyklister inte behöver använda cykelbanan om det av trafiksäkerhetsskäl är bättre att cykla på körbanan. Den situation som främst åsyftas är när det längs vänstra sidan i cyklistens färdriktning finns en dubbelriktad cykelbanan och cyklisten efter en kortare sträcka ska svänga till höger. Cyklisten ska då inte behöva ta sig till och från cykelbanan, eftersom det innebär att cyklisten måste korsa körbana två gånger.¹⁷⁰

Domen fastslår att det måste föreligga just trafiksäkerhetsskäl och ovan beskrivna omständigheter för att cyklister ska få avvika från grundregeln. I tingsrätten dömdes en tävlingscyklist som cyklat på körbanan. I domen kan man läsa att flera omständigheter talar mot att det skulle vara trafiksäkert att använda körbanan istället för cykelbanan: att cyklisten cyklat en relativt lång sträcka på körbanan; att det fanns cykelbana på den sida av vägen som cyklisten färdades i; och att cyklisten skulle svänga till vänster och inte till höger.¹⁷¹ Domen är överklagad till högre instans. Målet är utsatt till huvudförhandling senare i år.¹⁷²

Varför finns regeln?

Domen meddelad av Lunds tingsrätt lägger stor vikt vid de förväntade trafiksäkerhetseffekterna av olika typer av beteenden. Men eftersom cyklister får cykla i körbanan om det inte finns cykelbana (eller vägren), förefaller det samtidigt som om ett väsentligt skäl till att regeln finns är att underlätta för motorfordonstrafiken genom att garantera cykelfri framkomlighet på de vägsträckor där cykelbana finns. Den internationella forskningen ger inget entydigt stöd för att det faktiskt ger högre trafiksäkerhet att cykla på cykelbana. En internationell kunskapssammanställning¹⁷³ visar att när dubbelriktad cykelbana införs tycks det sammantaget öka antalet cykelolyckor med en procent,¹⁷⁴ medan en enkelriktad cykelbana minskar antalet cykelolyckor med två procent.

¹⁷⁰ Lunds tingsrätt, mål nr B 3272-10.

¹⁷¹ Lunds tingsrätt, mål nr B 3272-10.

¹⁷² Hovrätten över Skåne och Blekinge, mål nr B 2818-10.

¹⁷³ Elvik m.fl. (1997).

¹⁷⁴ Anledningen är främst att antalet olyckor ökar i de punkter där cyklisterna skall passera korsande gator, jämfört med när cyklisterna färdas i körbanan och samspelar med bilisterna på ett mer naturligt sätt.

Varför lyfter vi denna regel?

I de expertintervjuer som vi har genomfört framfördes kritik mot grundregeln att cyklister måste cykla på cykelbanan om det finns. Att cyklister inte får cykla på körbanan innebär att cyklister ibland måste cykla längre än om de skulle få använda körbanan. Regeln begränsar också cyklisters möjligheter att cykla snabbt, eftersom cykelbanan ofta erbjuder sämre yt- och utrymmesstandard än körbanan.

Att snabba cyklister inte får välja att cykla på körbanan leder till påtagliga hastighetsskillnader bland dem som färdas på cykel-/ gång- och cykelbanor. Sådana hastighetsskillnader kan ha negativa trygghets- och säkerhetseffekter, särskilt för barn och personer med t.ex. syn- eller hörselnedsättning. Att cyklister och fotgängare delar bana kan också innebära att cyklister hindrar fotgängare.

I intervjuerna framfördes även kritik mot att reglerna är otydligt formulerade. Man ifrågasätter bl.a. när det räknas som att *cykelbana finns*: Hur långa omvägar är rimligt att cyklister ska ta för att cykla på cykelbanan? Får cyklister använda körbanan om cykelbanan inte är snöröjd eller innehåller hinder?¹⁷⁵ Vi har under litteraturstudierna märkt att det förekommer feltolkningar av regeln. Det har bl.a. framförts att cyklister får använda andra körfält än cykelbanan t.ex. om en cyklist bedömer att cykelbanan innehåller hinder eller är ”oanvändbar”, när man ska svänga till vänster eller det är nödvändigt för att undvika förhållanden som gör det osäkert att fortsätta på cykelbanan.¹⁷⁶ Vi har också fått uppgifter om att andra trafikanter övergeneraliserar regeln, och blir irriterade på cyklister som färdas på körbanan, även om det kan röra sig om de enstaka situationer då det är tillåtet.

Vilka förslag på förändringar har identifierats och vilka syften har de?

Under expertintervjuerna och litteraturstudierna har följande förslag på regel­förändring identifierats:

- Cyklister tillåts att, i större utsträckning eller alltid, cykla på körbanan även om det finns cykelbana.

Syftet med förslaget är att bl.a. att generellt öka cyklisters tillgänglighet och valfrihet; minska cyklisters omvägar; underlätta för cyklister som vill cykla snabbt; minska hastighetsskillnaderna på cykel-/gång- och cykelbanor och på så vis öka tryggheten och trafiksäkerheten; samt minska cyklisters regelöverträdelser. En sådan regelförändring kan även minska risken för kollisionsolyckor i korsningspunkter (se nedan).

¹⁷⁵ Anna Niska, VTI, personlig kommunikation, juni 2011.

¹⁷⁶ Cykelfrämjandet (2011).

Regeländringar kan ge cyklister större möjligheter att cykla på körbanan även om det finns cykelbana. Antingen kan fler undantag ges till dagens grundregel eller så kan reglerna skrivas om så att cyklister som ny grundregel får cykla på körbanan även om det finns cykelbana. Det andra alternativet kan kompletteras med möjligheten att förbjuda cykeltrafik på gator genom lokala trafikföreskrifter och vägmärke som anger att cykeltrafik inte är tillåten (likt reglerna i Tyskland).

Vilka negativa effekter ses med förslaget?

Om cyklister tillåts att cykla på körbanan i större utsträckning kan biltrafikens framkomlighet påverkas negativt. Biltrafikens framkomlighet påverkas framförallt av korsningspunkter så effekterna av regeländringsförslaget bör ändå bli begränsade, särskilt som man kan anta att framförallt snabba cyklister skulle välja att cykla på körbanan.

Att tillåta cyklister att i större omfattning cykla på körbanan kan påverka trafiksäkerheten negativt eftersom risken för kollisionsolyckor mellan cyklister och motorfordon på sträckor ökar om de i större utsträckning exponeras tillsammans. Å andra sidan kan säkerheten i korsningspunkter förbättras, eftersom trafikanters samspel generellt förbättras då trafikanter är integrerade.¹⁷⁷ Det finns t.ex. studier som visar att det är säkrare för cyklister att passera en korsning på ett cykelfält än på en cykelbana, eftersom cykeltrafiken redan före korsningen är så att säga integrerad med biltrafiken.¹⁷⁸

Finns regeln i andra länder?

- I Tyskland är det sedan 1997 tillåtet för cyklister att använda körbanan om det inte är skyltat att det är krav på att använda cykelbanan.
- I Norge finns krav på att cykla i cykelfält men inte krav på att cykla på cykelbana.

¹⁷⁷ Hydén (2008).

¹⁷⁸ Hydén (2008).

Cykla i vägrenen

Sammanfattning

Om det inte finns cykelbana men vägren ska cyklister enligt bestämmelserna i Trafikförordningen cykla på vägrenen, oavsett hur vägrenen ser ut. Att cykla i vägrenen kan cyklister uppleva som otryggt. Eftersom vägrenen ofta är bristfälligt underhållen finns risk för singelolyckor. Att tillåta cyklister att cykla på körbanan istället för i vägrenen skulle antagligen minska en del av de problem som finns men kan få negativa effekter, t.ex. kan det öka risken för kollisioner mellan cyklister och bilar. Det problemet är särskilt stort eftersom det ofta rör sig om landsbygdsvägar med höga hastigheter

Trafikförordningen, 3 kap. Bestämmelser för trafik med fordon

Fordons plats på väg

3 kap. 12 §

På väg skall vägrenen användas

1. vid färd med cykel eller moped klass II när cykelbana saknas,
2. vid färd med moped klass I,
3. vid färd med ett fordon som är konstruerat för en hastighet av högst 40 km/h eller som inte får föras med högre hastighet än 40 km/h, eller
4. av dem som för ett fordon förspänt med dragdjur, rider samt leder eller driver kreatur.

Om det behövs för att underlätta framkomligheten för annan trafik, får vägrenen användas tillfälligt även vid färd med andra fordon.

Har körbanan avgränsats med en heldragen kantlinje får vägrenen användas endast i de fall som anges i första stycket.

Vad gäller idag?

När cykelbana saknas ska cyklister cykla i vägrenen. Regeln gäller både för vägren som avgränsats med streckad linje och för vägren avgränsad med heldragen linje. Om vägrenen avgränsats med streckad linje ska även moped klass I, långsamtgående fordon och kreatur färdas i vägrenen. Då får dessutom även andra fordon använda vägrenen tillfälligt om det behövs för att underlätta framkomligheten för annan trafik. Om vägrenen är avgränsad med heldragen linje, däremot, får inga andra fordon än cyklister och moped klass II använda vägrenen.

Varför finns regeln?

Bestämmelserna att cyklister ska cykla i vägrenen om det inte finns cykelbanan finns troligen av samma anledningar som bestämmelserna att cyklister i första hand ska cykla på cykelbana – en kombination av omsorg om cykeltrafikanter-

nas säkerhet (utöver vad de förväntas ta hänsyn till själva) och för att underlätta motorfordonstrafikens framkomlighet.

Varför lyfter vi denna regel?

Trafikreglerna säger inget om hur en vägren ska vara utformad för att cyklister ska ha skyldighet att använda den. I t.ex. VGU finns riktlinjer för hur vägrenar ska vara utformade för att fungera som cykelinfrastruktur, men vi befarar att vägrenar inte alltid är utformade så (t.ex. är för smala) samt att driften och underhållet av vägrenar generellt är bristfälligt. Det innebär att det finns en risk att cyklister som färdas i vägrenen råkar ut för singelolyckor. Det finns också risk att trafikanter avstår från att cykla om vägrenen känns osäker och inget tryggare alternativ finns.

I vägrenen kan cyklister också fördröjas av t.ex. långsamtgående fordon. Enligt dagens regler får cyklister inte välja att cykla på körbana ens om de hindras av annan trafik i vägrenen. Att dela utrymme med långsamtgående fordon och moped klass I kan också bidra till att det känns otryggt att cykla i vägrenen.

Vilka förslag på förändringar har identifierats och vilka syften har de?

Dagens problem kan till viss del minskas om trafikreglerna ändras så att

- Cyklister tillåts att cykla på körbanan även om det finns vägren (om det innebär fara eller olägenhet att cykla i vägrenen).

Syftet med en sådan regelförändring är framförallt att minska singelolyckorna bland cyklister samt att öka regelefterlevnaden. I tidigare avsnitt har vi diskuterat faran med att framtvingade regelöverträdelser inom ett område kan få negativa konsekvenser i form av irritation, och dessutom sprida sig i form av bristande respekt för regelverket överhuvudtaget.

Utöver regeländringsförslag bör också riktlinjer och placeringsregler ses över. Hårdare kvalitetskrav behöver ställas på vägrenar, så att de kan fungera som cykelinfrastruktur. Under telefonintervjuerna framfördes kritik mot att vägghållare planerar för cykeltrafik i vägrenen utan att förstå regelmässiga skillnader mellan vägrenar och cykelfält.¹⁷⁹ Det verkar t.ex. behövas hårdare krav på vilken minsta bredd en vägren måste ha för att kunna fungera som cykelinfrastruktur liksom krav på underhåll. Vägrenar som fungerar som cykelinfrastruktur bör om möjligt avgränsas med heldragen linje (så att cyklister inte behöver dela yta med t.ex. andra långsamtgående fordon). Dessutom bör vägrenar inte fungera som cykelinfrastruktur på mötesfria vägar med mitträcke (se kap 4).

¹⁷⁹ Om vägrenen avgränsats med streckad linje ska även moped klass I, långsamtgående fordon och kreatur färdas i vägrenen. Cykelfält får andra fordon bara korsa.

Vilka negativa effekter ses med förslaget?

Vägren finns framförallt på vägar på landsbygden, d.v.s. på vägar med större hastighetsskillnader mellan cyklister och motorfordonstrafiken. Det innebär att det finns risk att cyklister som färdas i körbanan där det finns vägren hindrar motorfordonstrafikens framkomlighet. Om regelförändringen genomförs finns också en risk att trafiksäkerheten försämras eftersom det möjligen kan öka riskerna för kollisionsolyckor mellan cyklister och motorfordon, vilket vore särskilt allvarligt eftersom det här rör sig om vägar med hög hastighet. Detta skulle kunna äta upp de trafiksäkerhetsvinster som skulle kunna uppnås i form av minskad risk för singelolyckor.

Sammantaget lär effekterna (positiva och negativa) av förslaget troligen vara små, eftersom relativt lite cykling sker på sådana landsbygdsvägar, där frågan om att cykla i vägrenen framförallt är aktuell.

Finns regeln i andra länder?

- I Nederländerna måste cyklister hålla till höger i körbanan men vi har inte funnit några krav på att använda vägrenen.
- I Tyskland får cyklister använda vägrenen, men det finns inga krav på att cyklister måste använda vägrenen.
- I Finland behöver inte cyklister cykla i vägrenen om det innebär olägenhet.

Cykla på trottoaren

Sammanfattning

Det är aldrig tillåtet att cykla på trottoaren. Det är bl.a. negativt av säkerhets-synpunkt eftersom barn inte är mogna att vistas i trafiken. Vi befarar också att det leder till att barn ibland avstår från att cykla eller bryter mot reglerna och cyklar på trottoaren. Om barn tillåts cykla på trottoaren kan man förvänta sig positiva säkerhets-, trygghets- och tillgänglighetseffekter. Det kan dock också leda till en ökad trängsel på trottoarer och irritation och otrygghet bland gående.

Vad gäller idag?

Enligt trafikreglerna ska fordon föras på körbanan.¹⁸⁰ Det är inte tillåtet att cykla på trottoaren och inga undantag från regeln finns. Lekfordon omfattas däremot inte av bestämmelserna, eftersom det inte räknas som cykel/foron (Lag 2001:559 om vägtrafikdefinitioner).

Varför finns regeln?

Trottoarer är inrättade för att öka fotgängares säkerhet, framkomlighet och trygghet genom att skapa en fredad zon utanför körbanan för dem. Det är därför naturligt att fordonstrafik i grundfallet är förbjuden på trottoarer. Förbudet gäller därmed automatiskt även cykeltrafik.

Varför lyfter vi denna regel?

Det är i flera andra länder tillåtet för barn att cykla på trottoaren (se kap 3). Skälen är bl.a. förbättrad trafiksäkerhet, trygghet och tillgänglighet och det ger generellt barn bättre möjligheter att cykla. Vi anser att bestämmelserna att cyklister inte får cykla på trottoaren i första hand medför tillgänglighetsproblem. Vi tror att det finns situationer då alternativet till att barn kan cykla på trottoaren är att de inte cyklar alls, eftersom de själva eller deras föräldrar upplever att det är för otryggt att de cyklar med motorfordonstrafiken. Detta minskar i så fall cykelns attraktivitet som färdmedel överhuvudtaget.

Att barn inte får cykla på trottoaren är också ett trafiksäkerhetsproblem eftersom barn inte är mogna att vistas i trafiken eftersom de inte kan tolka trafiksituationer på samma sätt som vuxna, har en outvecklad kognitiv förmåga, är fysiskt begränsade genom sin mindre storlek samt har begränsad simultankapacitet. En

¹⁸⁰ Cyklister ska dock i första hand cykla på cykelbana (med vissa undantag) eller vägrenen, om sådana finns (se tidigare avsnitt).

studie av trafikskadefall vid Norrlands universitetssjukhus i Umeå visar att det är vanligt att barn som skadas i trafiken har cyklat. Av de skadade barnen var 75 procent cyklister. I studien konstateras att barn upp till 12 år inte är ”trafikmogna”.¹⁸¹

Reglerna kan också ha negativ inverkan på bilars framkomlighet och trygghet, eftersom cyklister kan hindra och störa biltrafiken. Man kan anta att motorfordonsförare kan uppleva det otryggt att barn cyklar på körbanan, och skulle föredra att de cyklade på trottoaren. Även vuxna cyklister, särskilt snabba, kan på liknande sätt påverkas negativt att dela yta med barn som cyklar.

Flera av de intervjuade experterna tror att cyklister som cyklar på trottoaren är ett av de vanligaste regelbrotten bland cyklister, och att det oftast handlar om barn som cyklar på trottoaren av trygghetsskäl. Det är klart att cyklister på trottoaren kan utgöra ett otrygghets- (och tillgänglighets) problem för gående och kan leda till att irritation. Några av de intervjuade experterna tror också att cyklister på trottoaren innebär ett faktiskt trafiksäkerhetsproblem (kollisioner med fotgängare), medan andra experter är mera tveksamma till detta. En studie som genomförts vid Norrlands sjukhus tyder åtminstone på att det är ovanligt att barn som cyklar krockar med gående: endast 2 av 884 barn som cyklat och skadat sig hade kolliderat med en fotgängare.¹⁸²

Däremot kan moment när cyklister tar sig upp på/ned från kantstens-avskilda trottoarer och cykelbanor uppenbarligen innebära en viss trafiksäkerhetsrisk: Enligt en rapport om cykelolyckor i Kalmar skedde åtta procent¹⁸³ av cykelolyckorna 2003-2006 p.g.a. att cyklister var på väg upp eller ned för en trottoar och ramlade p.g.a. höga kantstenar.¹⁸⁴

Vilka förslag på förändringar har identifierats och vilka syften har de?

Genom studier av andra länders regelsystem, expertintervjuer och litteraturstudier har följande möjliga regeländring identifierats:

- Barn tillåts cykla på trottoaren.

Syftet med denna regelförändring är framförallt att förbättra trafiksäkerheten och ge barn bättre möjligheter att cykla och därigenom öka deras tillgänglighet.

¹⁸¹ Björnstig och Björnstig (2011).

¹⁸² Björnstig och Björnstig (2011).

¹⁸³ Att 8 procent av olyckorna skulle skett p.g.a. att cyklister cyklar upp på eller ned från en trottoar låter något högt, eventuellt kan detta också inkludera cyklister som fallit p.g.a. kantstenar intill cykelbanor/fält.

¹⁸⁴ Snöberg (2006).

Vi bedömer däremot att det inte vore lämpligt att generellt tillåta cykling på trottoarer, eftersom konflikterna mellan långsamma fotgängare och snabba, utrymmeskrävande cyklister då skulle bli för stora. Om även vuxna cyklister bryter mot reglerna genom att cykla på trottoaren i sådan utsträckning att det skapar irritation och otrygghet, kan det problemet inte åtgärdas genom regelförändringar. Snarare bör då gatumiljöns utformning ses över i det enskilda fallet, med särskild hänsyn till trafiksäkerhet och tillgänglighet för cyklister respektive gående.

Vilka negativa effekter ses med förslagen?

Fotgängare kan påverkas negativt om trafikreglerna ändras så att barn tillåts cykla på trottoaren. En sådan regelförändring leder förmodligen till att det blir trängre på trottoarerna så att fotgängares framkomlighet försämras. Fotgängare kan också uppleva det otryggt att barn får cykla på trottoaren, särskilt personer med funktionshinder eller dålig syn/hörsel. Om barn i större utsträckning cyklar på trottoarerna ökar också riskerna för kollisioner mellan cyklister (barn) och gående. Konsekvenserna av sådana olyckor är emellertid relativt lindriga. Den positiva trafiksäkerhetseffekten (att barn skyddas från motorfordonstrafik) bedöms därför troligen bli större än de negativa.

Finns regeln i andra länder?

- I Finland får barn upp till 12 år cykla på trottoaren.
- I Tyskland måste barn upp till 8 år cykla på trottoaren och barn upp till 10 år får cykla på trottoaren.
- I Norge får även vuxna cykla på trottoaren under särskilda villkor.

6.2 Enkelriktade gator

Sammanfattning

När gator enkelriktas är det ofta av rena utrymmesskäl, och till priset av att berörda trafikanter tvingas till omvägar. Cyklister är betydligt mindre utrymmeskrävande, och skulle ofta kunna undantas av det skälet. Om en gata enkelriktas på traditionellt sätt finns ingen laglig möjlighet att undanta cyklister. Däremot finns det alternativa sätt att lösa samma problem (annan typ av skyltning) som gör det möjligt att låta enkelriktningen gälla bara motorfordon. Att undanta cyklister kan samtidigt vara problematiskt, eftersom enkelriktningen sänker bilisternas beredskap för mötande trafik.

Trafikförordningen 3 kap. Bestämmelser för trafik med fordon

Fordons plats på väg

3 kap. 8 §

Om en körbana har fyra eller flera körfält, får fordon inte föras i de körfält som ligger till vänster om körbanans mitt i färdriktningen.

Om en körbana har tre körfält, får fordon inte föras i fältet längst till vänster i färdriktningen.

Bestämmelserna i första och andra styckena gäller inte om trafiken på körbanan är enkelriktad.

Fordons plats på väg

3 kap. 13 §

I en cirkulationsplats skall ett fordon föras motsols i cirkulationen runt rondellen.

Ett fordon skall passera till höger om en refug eller någon annan anordning placerad i mitten av en körbana med trafik i båda riktningarna.

Är refugen eller anordningen belägen till höger om körbanans mitt eller på en körbana med enkelriktad trafik får den passeras även till vänster om inget annat anges med vägmärke.

Trafik i en vägkorsning m.m.

3 kap. 26 §

En förare får svänga i en vägkorsning endast om det kan ske utan fara eller onödigt hinder för andra som färdas i samma riktning. Särskild uppmärksamhet skall riktas på den bakomvarande trafiken.

Vid högersväng skall ett fordon föras så nära körbanans högra kant som lämpligen kan ske eller, om fordonet förs på vägrenen, så nära vägens högra kant som möjligt.

Vid vänstersväng skall ett fordon föras så nära körbanans mitt som möjligt eller, på körbana med enkelriktad trafik, så nära körbanans vänstra kant som möjligt.

En sväng skall göras så att fordonet, när det lämnar vägkorsningen, befinner sig till höger på den körbana det förs in på.

Stannande och parkering på väg

3 kap. 52 §

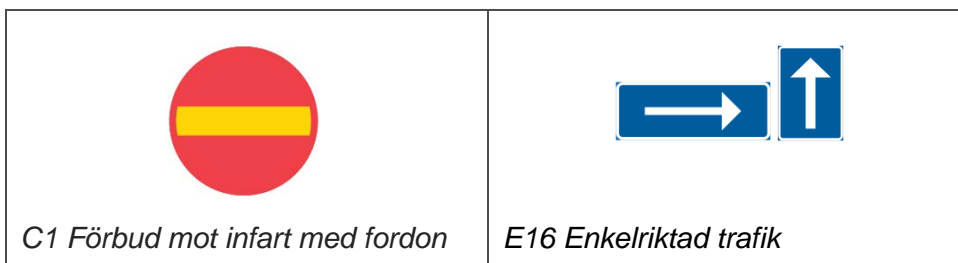
På en väg får fordon stannas eller parkeras endast på högra sidan i färdriktningen. Om det finns järnvägs- eller spårvägsspår på högra sidan, får dock fordon stannas eller parkeras på vägens vänstra sida. På vägar med enkelriktad trafik får fordon även i andra fall stannas eller parkeras på vänstra sidan.

Ett fordon skall stannas eller parkeras så långt från körbanans mitt som möjligt och i vägens längdriktning. Parkering skall ske utanför körbanan, om vägförhållandena medger det.

Vid stannande eller parkering på en parkeringsplats, som utom tätbebyggt område är anordnad i omedelbar anslutning till vägen, bör om möjligt en parkeringsplats till höger i färdriktningen användas.

Vad gäller idag?

Att trafiken på en körbana är enkelriktad innebär att inga fordon få föras i den ena riktningen. Eftersom cyklister är fordon omfattas de av reglerna om enkelriktad trafik. Förbud för fordon att köra i en viss riktning på en väg regleras genom lokala trafikföreskrifter och vägmärke *förbud mot infart med fordon* s.k. enkelriktningsskylt. I kombination med enkelriktningsskylt ska även anvisningsmärke för enkelriktad trafik finnas (se Figur 6). Med lokala trafikföreskrifter om enkelriktad trafik följer en del särskilda regler. Bl.a. kan fordon tillåtas att stanna eller parkera på vänstra sidan (3 kap. 52 §).



Figur 6. Vägmärken som används vid enkelriktning

Vi har fått uppgifter om att det finns en uppfattning, bl.a. hos personer på Transportstyrelsen, att det enligt Wienkonventionen inte är tillåtet att undanta cyklister från trafikföreskrifter som säger att en körbanan är enkelriktad, d.v.s. att det inte är möjligt att ha tilläggstavla till *förbud mot infart med fordon*. Vi har också fått uppgifter om att det 1998 lämnades förslag på att ändra Wienkonventionen så att tilläggstavla med texten *except* och en bild på en cykel skulle vara möjligt till vägmärket *no entry*, men att detta förslag inte genomförts.¹⁸⁵ Vi har gjort bedömningen att det sannolikt ligger till på detta sätt men anser att skrivelserna i Wienkonventionen bör studeras mer utförligt av juridisk expertis.

¹⁸⁵ Jenny Norén, WSP, personlig kommunikation, september 2011.

Det är bara om det finns en motriktad cykelbana som cykeltrafik är tillåten i motsatt riktning mot *förbud mot infart med fordon*. Det är alltså inte möjligt att tillåta cykling i motsatt riktning på själva körbanan. En cykelbana ska markeras med skylt *påbjuden cykelbana* (se Figur 7) och heldragen linje eller kantsten.¹⁸⁶



Figur 7. Vägmärke för påbjuden cykelbana

Det finns också ett alternativt sätt att reglera en "enkelriktning" som undantar cyklar. Man kan nämligen förbjuda "all fordonstrafik utom cykel och moped klass II" i den oönskade riktningen. Utmärkning görs då med *förbud mot trafik med annat motor drivet fordon än moped klass II* (Figur 8).¹⁸⁷ Med den markeringen gäller dock inte automatiskt de särskilda regler som gäller om trafiken är enkelriktad (se ovan om t.ex. regler för parkering på vänster sida).



Figur 8. Vägmärke som kan användas när cyklister skall tillåtas mot den huvudsakliga körriktningen

Varför finns regeln?

Gator enkelriktas generellt för att underlätta för motorfordonstrafiken. Det används bl.a. på gator som är för trånga för trafik i båda riktningar och där det finns risk för trafikstockningar. Gator kan också enkelriktas för att ge bättre möjligheter att ha parkering på båda sidor.

¹⁸⁶ Stockholms stad (2009) s 20.

¹⁸⁷ Denna skylt kan även finnas från båda riktningar på en gata om trafikföreskrifterna säger att motorfordonstrafik inte får förekomma på sträckan (jämför vägmärke *förbud mot trafik med fordon*).

Varför lyfter vi denna regel?

Enkelriktade gator påverkar cyklister negativt eftersom enkelriktningen kan tvinga cyklister att ta omvägar. Som angetts tidigare är cyklister mer avståndskänsliga än bilister och påverkas därför mer av enkelriktningar.

Enkelriktning används ofta för att minska risken för trafikstockning på trängre gator. Cyklar bidrar endast mycket sällan till sådana problem och det finns därför skäl till att cyklister inte ska omfattas av enkelriktningar. Flera av de experter vi intervjuat tar upp detta.

Det är idag alltså möjligt att reglera gator så att motorfordons- men inte cykeltrafik är enkelriktad med vägmärke C3, se ovan. Under intervjuerna framfördes dock uppgifter om att väghållare undviker den typen av reglering, och föredrar att reglera med vägmärke C1 (Figur 6). Det är inte klarlagt varför väghållarna föredrar att helt förbjuda fordonstrafik (med C1), framför det flexibla alternativet C3. En förklaring kan dock vara att motorfordonsförare uppges ha betydligt sämre regelefterlevnad vad gäller märket C3¹⁸⁸, möjligen därför att den markeringen inte är lika vanligt förekommande och trafikanter därför inte är lika vana vid den. En annan anledning kan vara att man önskar tillåta parkering på båda sidor om gatan.

Vi har sett tecken på att det finns okunskap bland väghållare/ beslutsfattare när det gäller hur lokala trafikföreskrifter skall utformas, och tillåten användning av vägmärkena *C1: förbud mot infart med fordon*, *C2 förbud mot trafik med fordon* respektive *C3: förbud mot trafik med annat motordrivet fordon än moped klass II*. Under arbetet har vi sett konkreta exempel på där lokala trafikföreskrifter och skyltning inte överensstämmer.¹⁸⁹ Att skyltning och lokala trafikföreskrifter inte överensstämmer kan vara problematiskt t.ex. i frågan om ansvar om en olycka inträffar. Det är dock inget tvivel om att det i sådana fall är skyltningen (och inte de lokala trafikföreskrifterna i sig) som kommer att påverka cyklisternas beteende.

Flera av de intervjuade personerna tror också att det är relativt vanligt att cyklister cyklar mot enkelriktade gator. Det kan vara ett säkerhetsproblem eftersom bilister inte förväntar sig att möta andra trafikanter i körbanan. Olycksrisker kan särskilt uppstå där det är trångt och om det finns parkerade bilar på båda sidor av gatan. Cyklister som bryter mot reglerna kan också ge upphov till samma typ

¹⁸⁸ Sveriges kommuner och Landsting samt Trafikverket (2010).

¹⁸⁹ T.ex. på Stora Tomegatan i Lund. Lokala Trafikföreskrifter och foton av skyltningen på gatan har studerats tillsammans med Jenny Norén, september 2011.

av problem som skapas av bristande regelefterlevnad generellt: det kan skapa otrygghet, irritation och konflikter gentemot andra trafikanter (särskilt bilister).

Vilka förslag på förändringar har identifierats och vilka syften har de?

Två regelförändringar har identifierats med potential att kunna förbättra förutsättningarna för cyklister:

- Cyklister får generellt cykla i båda riktningar på enkelriktade gator, d.v.s. mot vägmärke mot *förbud mot infart med fordon*, eller
- Cyklister får undantas från enkelriktningar genom tilläggstavla.

Syftet med båda förslagen är framförallt att förbättra cykeltrafikens framkomlighet och tillgänglighet, och samtidigt minska de negativa indirekta effekter som cyklisters bristande regelefterlevnad ger upphov till.

Vilka negativa effekter ses med förslagen?

Om cykeltrafik generellt tillåts i båda riktningar på enkelriktade gator finns risk att trafiksäkerheten påverkas negativt, p.g.a. en ökad risk för kollisionsolyckor mellan cyklister och motorfordon. Den risken kan bli särskilt stor, eftersom bilister som kör in på enkelriktad gata inte förväntar sig att behöva ta hänsyn till motriktad trafik överhuvudtaget. Regelförändringen innebär också att motorfordonstrafikens framkomlighet kan försämrats. Att ändra reglerna så att cyklister alltid får cykla mot enkelriktat kan också vara problematiskt eftersom det finns platser där väghållare har särskild anledning att vilja enkelrikta också cykeltrafiken, t.ex. p.g.a. extrem utrymmesbrist.

Finns föreslagna regler i andra länder?

- I Tyskland kan cyklister tillåtas cykla mot enkelriktningar, på gator med lite trafik och hastighetsgräns upp till 30 km/h.
- I Nederländerna får cyklister cykla mot enkelriktning där det finns undantagsskylt för cyklister.
- I både Norge och Danmark finns städer där tilläggstavlor undantar cyklister från enkelriktningar på vissa gator.

6.3 Väjningsplikt vid övergångsställen

Sammanfattning

Cyklister har alltid väjningsplikt mot gående på oreglerade övergångsställen. Vid signalreglerade övergångsställen omfattas cyklister av signalregleringen/stopplikten om signalstolpen finns till höger om cyklisternas bana/fält. Reglerna vid övergångsställen gör att cyklisters framkomlighet försämras. En gemensam uppfattning bland de intervjuade är att cyklister bryter mot reglerna vid övergångsställen.

Trafikförordningen 3 kap. Bestämmelser för trafik med fordon

Skyldigheter mot gående, cyklande och mopedförare

3 kap. 60 §

Vid ett bevakat övergångsställe skall en förare lämna gående som på rätt sätt gått ut på övergångsstället möjlighet att passera. Detta gäller även om föraren får korsa övergångsstället enligt trafiksignaler eller tecken av polisman.

En förare som efter att ha svängt i en korsning skall passera ett bevakat övergångsställe skall köra med låg hastighet och har väjningsplikt mot gående som på rätt sätt har gått ut på eller just skall gå ut på övergångsstället.

Skyldigheten enligt första och andra styckena vid bevakade övergångsställen gäller även mot cyklande och förare av moped klass II vid bevakade cykelöverfarter.

3 kap. 61 §

Vid ett obevakat övergångsställe har en förare väjningsplikt mot gående som gått ut på eller just skall gå ut på övergångsstället. [...]

Vad gäller idag?

Vid övergångsställen gäller samma regler för cyklister som för övriga fordon. En cyklist som korsar ett övergångsställe ska alltid lämna företräde till gående som gått ut på övergångsstället, oavsett om övergångsstället är bevakat (signalreglerat) eller obevakat. Cyklisternas väjnings- och stopplikten mot fotgängare vid övergångsställen gäller oavsett om cyklisten cyklar på separat cykel- eller gång/cykelbana, i cykelfält eller blandtrafik.

Om övergångsstället är obevakat ska företräde även lämnas till gående som just ska gå ut på övergångsstället. Vid signalreglerade övergångsställen omfattas cyklisten av signalregleringen/stopplikten om signalstolpen finns till höger om cyklisternas bana/fält. Om en cyklist korsar ett övergångsställe efter att ha svängt vid grön signal i en vägkorsning har cyklisten väjningsplikt mot gående

på övergångsstället, förutsatt att fotgängaren på rätt sätt gått ut på övergångsstället.

Varför finns regeln?

Fordonsförare fick relativt nyligen (år 2000) konsekvent väjningsplikt gentemot gående på övergångsställen. Syftet var i första hand att förbättra framkomligheten för gångtrafikanter. När lagen infördes var troligen syftet också att förbättra säkerheten, men effekten har tyvärr visat sig bli den omvända¹⁹⁰ (se avsnitt *Ökad tydlighet är inte bara bra* i avsnitt 5.2).

Varför lyfter vi denna regel?

Cyklister påverkas generellt negativt av korsningar och av att behöva stanna. Väjningsreglerna vid övergångsställen är således negativt för cyklister. Flera av de intervjuade experterna menar också att brott mot väjningsplikten vid övergångsställen är en av de vanligaste regelöverträdelserna bland cyklister. Bilden av vilka de faktiska konsekvenserna av dessa regelöverträdelser blir varierar mellan experterna. Någon anser att det är ett reellt säkerhetsproblem som kan leda till olyckor mellan cyklister och gående, men de flesta tror att det gör att gående får väja, störs, känner sig otrygga och blir irriterade.

Vilka förslag på förändringar har identifierats och vilka syften har de?

Bestämmelsen om att fordon ska väja vid övergångsställen infördes relativt nyligen (år 2000) och det borde inte behöva vara aktuellt att ändra bestämmelsen även om den har haft negativa säkerhetseffekter.¹⁹¹ Ingen av de intervjuade personerna för heller fram att regeln bör ändras, även om de nämner att regeln påverkar cyklisters framkomlighet negativt och att det är relativt vanligt att cyklister bryter mot den aktuella regeln.

De negativa effekter på cyklisters framkomlighet som övergångsställen innebär kan begränsas på andra sätt än genom regelförändringar. T.ex. kan man vid signalreglerade övergångsställen leda cykelbanan till höger om trafiksignalen så att cyklisten inte behöver stanna vid rött ljus. Om övergångsstället korsar cykelbanan har dock cyklister fortfarande väjningsplikt för de gående som passerar.

¹⁹⁰ Hydén (2008).

¹⁹¹ Hydén (2008).

6.4 Korsningar med motorfordonstrafik

Sammanfattning

Det finns flera olika typer av korsningar mellan cykel- och motorfordonstrafiken. För cyklister gäller olika regler vid olika typer av utformningar och situationer. En grundläggande problematik kring korsningspunkter är att det alltid är negativt för framkomligheten att behöva bromsa eller stanna. Ett tydligt företräde för cyklister kan dock öka risken för olyckor, eftersom det finns risk att cyklister blir ouppmärksamma.

Det finns en stor mängd olika regler som cyklister ska ta hänsyn i korsningspunkter. Det gör trafikanterna osäkra på vad som gäller och försvårar samspelet i trafiken, ger negativa effekter på framkomligheten och kan innebära säkerhets- och trygghetsproblem. En rimlig strävan är att skapa ett mindre komplext och svårtolkat regelsystem.

Icke signalreglerade vägkorsningar

Sammanfattning

I oreglerade korsningar gäller samma regler för cyklister som för motorfordon om cyklisten färdas i körbanan, men eftersom cyklister har andra förutsättningar påverkas de av reglerna på ett annat sätt. Ett generellt problem för cyklister som färdas i vägkorsningar är att det kan vara svårt att både färdas snabbt och tryggt.

Trafikförordningen 2 kap. Bestämmelser för alla trafikanter

Grundbestämmelser

2 kap. 2 §

En trafikant skall följa anvisningar för trafiken som meddelas genom ett vägmärke, en vägmärkning, [...]

Trafikförordningen 3 kap. Bestämmelser för trafik med fordon

Fordons plats på väg

3 kap. 10 §

Om ett körfält är anvisat för ett visst eller vissa slag av fordon får andra fordon föras i körfältet endast för att korsa det.

Korsande trafik

3 kap. 18 §

När två fordons kurser skär varandra har förare väjningsplikt mot det fordon som närmar sig från höger utom i de fall som avses i 21–23 §§.

3 kap. 19 §

En förare som har stopplikt eller skall stanna på grund av trafiksignal skall stanna vid stopplinje. Om stopplinje saknas skall föraren stanna omedelbart före signalen eller innan föraren kör in på den korsande vägen, leden eller spårområdet.

Bestämmelserna i 5 § andra stycket gäller även förare som har stopplikt.

Trafik i en vägkorsning m.m.

3 kap. 20 §

När en förare närmar sig eller kör in i en vägkorsning, skall körsättet anpassas så att det inte uppstår onödigt hinder för trafiken på den korsande vägen, om fordonet tvingas stanna i korsningen.

3 kap. 21 §

En förare som från en väg kör in på en annan väg som är huvudled, motorväg eller motortrafikled och där accelerationsfält saknas, har väjningsplikt mot fordon på den väg föraren kör in på. Väjningsplikten gäller dock inte där föraren kommer in på huvudleden, motorvägen eller motortrafikleden utan att byta körfält. [...]

3 kap. 22 §

En förare som kör in i en cirkulationsplats har väjningsplikt mot varje fordon som befinner sig i cirkulationen.

3 kap. 25 §

Där körbanan före en vägkorsning har två eller flera körfält i samma färdriktning skall föraren i god tid placera sitt fordon i körfältet längst till höger om föraren skall svänga till höger, och i körfältet längst till vänster om han eller hon skall svänga till vänster. Vid färd rakt fram skall föraren placera fordonet i det körfält som är lämpligast med hänsyn till övrig trafik och den fortsatta färden.

Om särskild försiktighet iakttas får avvikelse dock ske om utrymmet i korsningen annars inte är tillräckligt för fordonet.

3 kap. 28 §

Cyklande och förare av moped klass II får trots bestämmelserna i 25 och 26 §§ före en vägkorsning hålla till höger på vägen även när de avser att svänga till vänster. De skall fortsätta genom korsningen till dess motsatta sida och svänga först när det kan ske utan fara med hänsyn till den övriga trafiken.

Första stycket gäller inte i ett körfält som är avsett enbart för trafik som skall svänga till höger.

Vad gäller idag?

När en cyklist färdas i en vägkorsning¹⁹² gäller samma regler för cyklisten som för övrig trafik. Grundregeln i vägkorsningar är att fordon har väjningsplikt gentemot fordon från höger. Om en vägkorsning regleras med väjnings- eller stoppmärken gäller detta dock framför högerregeln. En annan grundläggande regel är att fordon från sidoväg (sekundärväg) ska väja för fordon på huvudled (primärväg).¹⁹³ I korsningar mellan sidovägar och huvudleder ska sidovägen därför skyltas med väjningsplikt.

En cyklist som ska svänga vänster i en vägkorsning får välja mellan att göra s.k. lilla svängen och stora svängen. Lilla svängen innebär att cyklisten lägger sig till vänster i körbanan innan korsningen och färdas på samma sätt som vänstersvängande motorfordonstrafik genom korsningen. Stora svängen innebär att cyklisten ligger kvar till höger i körbanan och korsar en körbana i taget. Då det finns cykelbanor längs de gator som ansluter till en vägkorsning utformas normalt korsningspunkterna mellan cykelbanorna och körbanorna som cykelöverfarter (se nedan). En sådan utformning kan innebära att det inte är möjligt att göra lilla svängen.

Cykelfält kan markeras genom korsningen. Andra trafikanter får då bara vara i cykelfältet när de ska korsa det (Trf 3 kap. 10 §). Cykelfält kan också markeras med avvikande färg. Det görs bara för att öka uppmärksamheten. Det har ingen ytterligare regelmässig effekt och ger alltså inte cyklister prioritet i korsningen.

Varför finns regeln?

Cykel är ett fordon och när cyklister färdas i blandtrafik gäller samma regler för cyklister som för biltrafiken.

Varför lyfter vi regeln?

Vägkorsningar påverkar generellt cyklisters framkomlighet och trafiksäkerhet negativt: det innebär fördröjningar och en stor del av cykelolyckorna sker i korsningar.

Särskilt cyklister som ska svänga vänster påverkas negativt (framkomlighet och säkerhet) av vägkorsningar. Ett generellt problem för cyklister som färdas i vägkorsningar är att det kan vara svårt att både färdas snabbt och säkert/tryggt: om cyklister vill minska fördröjningarna genom att göra lilla svängen finns all-

¹⁹² Med vägkorsning menar vi en korsningspunkt mellan två vägar och inte en korsningspunkt mellan en väg och en cykelbana (d.v.s. vi menar inte en cykelöverfart eller en cykelpassage).

¹⁹³ Svensson m.fl. (2011).

tid en trafiksäkerhetsrisk om inte samspelet mellan cyklister och motorfordon är fullödigt, speciellt med gator med mer än ett körfält i tillfarten.¹⁹⁴ Om utformningen å andra sidan tvingar cyklister att göra stora svängen innebär det normalt försämrad framkomlighet och fler stopp.

Vilka förslag på förändringar har identifierats och vilka syften har de?

Vi har inte identifierat några regelförändringar som kan förbättra cyklisters förutsättningar i oreglerade vägkorsningar.

Ett ökat användande av cykelfält genom korsningar skulle kunna stimuleras i utformningsriktlinjerna. Sådan utformning skulle troligen öka tryggheten för cyklister, genom att bilister därmed görs mer uppmärksamma på att cyklister förekommer, och skyddar ytan från (delar av) biltrafiken.¹⁹⁵ Sådan markering är t.ex. normalfallet i Stockholm.¹⁹⁶ Cykelfälten kan också markeras med avvikande färg.¹⁹⁷ Inga studier som undersöker vilken effekt markerade cykelfält eller cykelfält i avvikande färg har hittats, och det finns en viss risk att det ger cyklister en falsk känsla av att de är prioriterade i korsningen (se avsnitt *Ökad tydlighet är inte bara bra* i avsnitt 5.2).

¹⁹⁴ Stockholms stad (2009) s 22.

¹⁹⁵ Bilister får inte färdas i cykelfält mer än när de ska korsa det.

¹⁹⁶ Stockholms stad (2009) s 22.

¹⁹⁷ Stockholms stad (2009).

Signalreglerade vägkorsningar

Sammanfattning

I signalreglerade korsningar gäller samma väjnings- och stoppregler för cyklister och motorfordon. Ibland finns särskilda cykeltrafiksignaler, annars gäller de vanliga fordonssignalerna för cyklister. Signalreglerade korsningar påverkar cyklisters framkomlighet negativt, särskilt när de tvingas stanna bakom köande bilar. Det verkar också finnas problem i form av rödljuskörning bland cyklister. När cyklisten skall svänga till höger vid signal kan det vara särskilt svårt att motivera varför hon skall behöva vänta på grönt ljus.

Trafikförordningen 3 kap. Bestämmelser för trafik med fordon

Korsande trafik

3 kap. 19 §

En förare som har stopplikt eller skall stanna på grund av trafiksignal skall stanna vid stopplinje. Om stopplinje saknas skall föraren stanna omedelbart före signalen eller innan föraren kör in på den korsande vägen, leden eller spårområdet.

Bestämmelserna i 5 § andra stycket gäller även förare som har stopplikt.

3 kap. 5 §

[...]

Föraren får köra vidare endast om det inte medför fara med beaktande av andra trafikanters placering och hastighet, samt av avståndet till dem.

Vad gäller idag?

I signalreglerade vägkorsningar¹⁹⁸ gäller generellt samma väjnings- och stoppregler för cyklister som för övriga fordon. Om det finns särskilda cykelsignaler i vägkorsningen ska cyklister dock följa dem. Enligt VGU finns det generellt cykelsignaler om det finns cykelbanor i anslutning till korsningen.

Också i en signalreglerad vägkorsning får den cyklist som skall svänga vänster välja mellan att göra s.k. lilla svängen och stora svängen. Lilla svängen innebär att cyklisten lägger sig till vänster i körbanan innan korsningen och färdas på samma sätt som vänstersvängande biltrafik genom korsningen. Stora svängen innebär att cyklisten ligger kvar till höger i körbanan och korsar en körbana i taget.

¹⁹⁸ Med vägkorsning menar vi en korsningspunkt mellan två vägar och inte en korsningspunkt mellan en väg och en cykelöverfart.

Cyklister ska precis som övriga fordon ställa upp sig innan stopplinjen när de har stopplikt p.g.a. trafiksignalen. Om s.k. cykelbox finns får cyklister ställa upp sig i cykelboxen, d.v.s. framför den tillbakadragna stopplinjen som gäller för motorfordon. Cykelboxar finns framförallt gator med cykelfält eller där cyklister färdas i blandtrafik.

Om en cykelbana passerar till höger om signalstolpen vid en signalreglerad korsning gäller inte trafiksignalen för cyklister på cykelbanan.

Varför finns regeln?

Korsningar signalregleras framförallt av trafiksäkerhetsskäl, och för att fördela framkomligheten mellan trafikanter på de två korsande vägarna (d.v.s. göra det möjligt för trafikanter att korsa en hårt belastad överordnad led). Vilken säkerhetseffekt man får av att signalreglera en korsning beror mycket på detaljutförningen av gatumiljön och signalsystemet, t.ex. tidssättningen och eventuell samordning. Två andra viktiga faktorer för den totala säkerhetseffekten av att signalreglera en korsning är huruvida trafikanterna verkligen följer signalen och om anläggningen ger samtidigt grönt för flera korsande trafikströmmar (t.ex. om svängande fordon har grönt samtidigt som övergångsställen som de svängande fordonen korsar).¹⁹⁹

Varför lyfter vi regeln?

Cyklisters framkomlighet och säkerhet påverkas mycket av korsningar, hur de är utformade och vilka väjningsregler som gäller.

En uppfattning som samtliga intervjuade experter har, och som verkar delas av allmänheten²⁰⁰, är att cyklister i relativt stor utsträckning cyklar mot rött ljus. Flera av de intervjuade experterna tror att detta är en av de vanligaste regelöverträdelserna bland cyklister och att rödljuscyklade förekommer i alla typer av korsningar, även stora och komplexa.

Studier visar att någon trafikant kört eller gått mot rött vid 40-60 procent av de olyckor som sker i signalreglerade korsningar. Man kan därför anta att rödljuskörning bland cyklister leder till olyckor.²⁰¹ Att cyklister cyklar mot rött ljus påverkar troligen också samspelet i trafiken negativt och gör det svårt för andra trafikanter att veta hur cyklister ska bete sig. Det kan innebära att andra trafikanters drabbas av både onödig oro och försämrade framkomlighet. Det kan också skapa irritation.

¹⁹⁹ Hydén (2008).

²⁰⁰ T.ex. Englund (1997).

²⁰¹ Hydén (2008) s 141.

I en enkätstudie i Stockholm undersöktes hur vanligt det är att cyklister cyklar mot rött och varför det sker. 64 procent svarade att det händer att de cyklar mot rött och av dessa svarade 30 procent att de cyklar mot rött för att det tar för lång tid för signalen att slå om.²⁰² I fokusintervjuer som genomförts på VTI nämnde också cyklisterna långa väntetider som förklaringar till varför de cyklar mot rött.²⁰³ Att cyklister upplever väntetiderna som långa kan bero på att cyklister upplever väntetiden som längre än motorfordonsförare, men kan också bero på att väntetiderna faktiskt är långa, eftersom gemensamma trafiksignaler ofta är anpassade till motorfordonstrafiken.

I fokusintervjuerna på VTI framkom att många cyklister anser att andra cyklisters rödljuskörning är ett av de största säkerhetsproblemen, men samtidigt ansåg många att det inte är så allvarligt att själv cykla mot rött.²⁰⁴

En annan bidragande orsak till att cyklister cyklar mot rött kan vara att cyklister inte ser någon anledning att stanna, eftersom de upplever att deras färdväg inte kommer i konflikt med fordon som har grönt. Detta är särskilt tydligt när cyklister ska svänga höger.

I vissa fall kan det finnas anledning att ifrågasätta varför cyklister omfattas av signalregleringar som framförallt inrättats för att reglera motorfordons interaktioner med varandra. Argument för att cyklister inte ska behöva stanna vid högersväng är t.ex. att de ofta varken stör eller hindrar fordonsströmmar som har grönt och trafiksäkerheten därför inte borde försämrats. Cyklister tar inte heller lika stor plats som andra motorfordon, och det finns till och med korsningar där det är rött för högersvängande cyklister trots att de inte alls är i konflikt med andra fordonsströmmar som har grönt samtidigt.

Vilka förslag på förändringar har identifierats och vilka syften har de?

Följande regelförändringar har identifierats kunna förbättra förutsättningarna för cyklister:

- Cyklister får svänga höger vid röd signal, om tilläggstavla anger att signalen inte gäller för cyklister.

Syftet med regelförändringen är framförallt att förbättra cykeltrafikens framkomlighet och minska dess fördröjningar.

Cyklisters förutsättningar i signalreglerade korsningar kan, förutom genom regelförändringar, också förbättras genom olika typer av utformningar såsom:

²⁰² Stockholms stad (2004).

²⁰³ Anna Niska, VTI, personlig kommunikation, juni 2011.

²⁰⁴ Anna Niska, VTI, personlig kommunikation, juni 2011.

- Cykelboxar. Cykelboxar gör det enklare för cyklister att placera sig till vänster så de kan göra ”lilla svängen”.²⁰⁵ I en enkätundersökning i Stockholm svarade 57 procent att de tycker att det är mycket bra eller ganska bra med tillbakadragen stopplinje och cykelbox.²⁰⁶
- Cykelbanor som leds till höger om signalstolpen. Då omfattas cyklister inte av signalregleringen. (Detta är dock av utrymmesskäl inte alltid möjligt.)
- Särskilda trafiksignaler för cyklister.
- Signalinställningar som är mer anpassade till cyklister, t.ex. genom kortare väntetider och så kallad grön våg för cyklister.

Riktlinjer för utformning bör ses över så att väghållare, där det är möjligt, uppmanas att använda denna typ av utformningar och åtgärder för att begränsa fördröjningar för cyklister.

Vilka negativa effekter ses med förslaget?

Föreslagen regelförändring antas i första hand innebära en risk att trafiksäkerheten försämras, framförallt om en sådan regeländring skulle öka benägenheten att cykla mot rött också i andra situationer än högersväng. Vi ser en viss sådan risk, eftersom den enkla regeln om 100-procentig stopplikt vid rött signal därmed urholkas. Därmed finns också en risk att det blir svårare för barn att lära sig de regler som gäller vid signal.

Den risk vi ser handlar alltså framförallt om andra situationer än just de där cyklister skulle få rätt att cykla mot rött ljus. I den mån själva det tillåtna rödljuscyklandet skulle medföra ökade risker för de berörda cyklisterna, torde det i första hand vara i de korsningar där gående inte har grönt samtidigt som svängande fordon som en sådan risk finns. I korsningar där svängande fordonstrafik idag har grönt samtidigt som gående borde inte riskerna för konflikter öka om cyklister tillåts svänga tillhöger vid rött ljus.

Finns regeln i andra länder?

- I Tyskland är det tillåtet för cyklister att svänga höger vid rött ljus i korsningar där det finns tavla som anger detta.
- I Nederländerna är det tillåtet för cyklister att svänga höger vid rött ljus
- I vissa delstater USA finns korsningar där även motorfordon får svänga höger vid rött ljus.

²⁰⁵ Vägverket och Svenska Kommunförbundet (2004).

²⁰⁶ Stockholms stad (2004).

Cykelöverfarter – olika regler på sträcka och vid korsning/ cirkulationsplats

Sammanfattning

Regelsystemet för cykelöverfarter är komplext och svårtolkat. Vid cykelöverfarter gäller olika väjningsregler för cyklister och bilister och olika väjningsregler gäller beroende på varifrån trafikanterna kommer och vägmärkens placering. Cyklister har alltid väjningsplikt vilket innebär ett framkomlighetsproblem. I vissa situationer har, förutom cyklister, även korsande motorfordon väjningsplikt, d.v.s. båda parterna har väjningsplikt samtidigt. Detta gör reglerna komplexa och svårtolkade, vilket leder till skilda förväntningar och missförstånd. För att minska risken för missförstånd och olyckor vid cykelöverfarter behöver regelsystemet göras tydligare. Regelförändringar som ökar cyklisters företräde skulle innebära förbättrad framkomlighet för cyklisterna, men kan samtidigt leda till att trafiksäkerheten försämras.

Förordning (2001:651) om vägtrafikdefinitioner

Cykelöverfart

En del av en väg som är avsedd att användas av cyklande eller förare av moped klass II för att korsa en körbana eller en cykelbana och som anges med vägmarkering.

En cykelöverfart är bevakad om trafiken regleras med trafiksignaler eller av en polisman och i annat fall obevakad



Figur 9 Vägmarkering M16 cykelöverfart

Cykelöverfart på vägsträcka

Trafikförordningen 3 kap. Bestämmelser för trafik med fordon **Trafik i en vägkorsning m.m.**

3 kap. 21 §

En förare som från en väg kör in på en annan väg som är huvudled, motorväg eller motortrafikled och där accelerationsfält saknas, har väjningsplikt mot fordon på den väg föraren kör in på. Väjningsplikten gäller dock inte där föraren kommer in på huvudleden, motorvägen eller motortrafikleden utan att byta körfält.

En förare har också väjningsplikt mot varje fordon vars kurs skär den egna kursen när föraren kommer in på en väg

1. från en parkeringsplats, en fastighet, en bensinstation eller från något annat liknande område i anslutning till vägen,
2. från en stig, en ägoväg eller någon annan liknande utfartsväg,
3. från en cykelbana, en gågata, ett gångfartsområde eller från terräng, eller
4. efter att ha korsat en gång- eller cykelbana.

En förare har dessutom väjningsplikt mot fordon på en körbana när föraren kommer in på den från en vägren eller från en sådan cykelbana som är en del av vägen.

Skyldigheter mot gående, cyklande och mopedförare

3 kap. 61 §

[...] En förare som närmar sig en obehövad cykelöverfart, skall anpassa hastigheten så att det inte uppstår fara för cyklande och mopedförare som är ute på cykelöverfarten.[...]

3 kap. 62 §

En förare som närmar sig ett övergångsställe eller en cykelöverfart skall anpassa sitt körsätt så att föraren inte tvingas stanna på övergångsstället eller överfarten.

Trafikförordningen 6 kap. Bestämmelser för trafik med cykel eller moped *Trafik med cykel och moped vid färd på väg*

6 kap. 6 §

Cyklande eller förare av moped klass II som skall färdas ut på en cykelöverfart skall ta hänsyn till fordon som närmar sig överfarten och får korsa vägen endast om det kan ske utan fara.

Cykelöverfart i anslutning till korsning eller cirkulationsplats

Trafikförordningen 3 kap. Bestämmelser för trafik med fordon

Trafik i en vägkorsning m.m.

3 kap. 21 §

En förare som från en väg kör in på en annan väg som är huvudled, motorväg eller motortrafikled och där accelerationsfält saknas, har väjningsplikt mot fordon på den väg föraren kör in på. Väjningsplikten gäller dock inte där föraren kommer in på huvudleden, motorvägen eller motortrafikleden utan att byta körfält.

En förare har också väjningsplikt mot varje fordon vars kurs skär den egna kursen när föraren kommer in på en väg

1. från en parkeringsplats, en fastighet, en bensinstation eller från något annat liknande område i anslutning till vägen,
2. från en stig, en ägoväg eller någon annan liknande utfartsväg,
3. från en cykelbana, en gågata, ett gångfartsområde eller från terräng, eller
4. efter att ha korsat en gång- eller cykelbana.

En förare har dessutom väjningsplikt mot fordon på en körbana när föraren kommer in på den från en vägren eller från en sådan cykelbana som är en del av vägen.

Skyldigheter mot gående, cyklande och mopedförare

3 kap. 61 §

Vid ett obehäkat övergångsställe har en förare väjningsplikt mot gående som gått ut på eller just skall gå ut på övergångsstället.

En förare som närmar sig en obehäkad cykelöverfart, skall anpassa hastigheten så att det inte uppstår fara för cyklande och mopedförare som är ute på cykelöverfarten.

En förare, som skall köra ut ur en cirkulationsplats eller annars efter att ha svängt i en vägkorsning skall passera en obehäkad cykelöverfart, skall köra med låg hastighet och lämna cyklande och förare av moped klass II som är ute på eller just skall färdas ut på cykelöverfarten tillfälle att passera.

Trafikförordningen 6 kap. Bestämmelser för trafik med cykel eller moped

Trafik med cykel och moped vid färd på väg

6 kap. 6 §

Cyklande eller förare av moped klass II som skall färdas ut på en cykelöverfart skall ta hänsyn till fordon som närmar sig överfarten och får korsa vägen endast om det kan ske utan fara.

Vad gäller idag?

En cykelöverfart markeras med vita kvadrater i vägbanan (Figur 9). Cykelöverfart kan anläggas separat eller intill ett övergångsställe. Om cykelöverfarten ligger intill ett övergångsställe finns endast en rad vita markeringar. Överfarten kallas då gc-överfart. Det finns inget vägmärke för cykelöverfarter, motsvarande det välkända vägmärket för övergångsställe.

En cykelöverfart ska enligt förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner anges med vägmarkering (se kap 5.1). Däremot finns inget vägmärke för cykelöverfart.

Reglerna för cykelöverfarter uppfattas generellt som komplexa och svårtolkade.²⁰⁷ Bl.a. 3 kap. 6 §, 21 §, 61 § och 62 § samt 6 kap. 6 § i trafikförordningen (1998:1276) bestämmer vilka regler som gäller vid cykelöverfarter. Väjningsreglerna vid en cykelöverfart beror på utformningen, vilken riktning korsande fordon kommer ifrån och vilka lokala trafikföreskrifter som antagits.

Vid cykelöverfarter har cyklister väjningsplikt mot övrig trafik eftersom cyklister lämnar en cykelbana.²⁰⁸ Att ha väjningsplikt innebär generellt att man som cyklist i god tid ska sänka hastigheten eller stanna. Man får bara köra vidare om det kan ske utan fara eller hinder.

I vissa fall har även fordonstrafiken på korsande väg väjningsplikt. Då har således två parter väjningsplikt samtidigt, eftersom cyklister alltid har väjningsplikt vid cykelöverfarter. Detta gäller t.ex. då fordonstrafik som svängt i en korsning eller cirkulationsplats innan de korsar cykelöverfarten. Lokala trafikföreskrifter kan också ge fordonstrafik i motsatt riktning väjningsplikt gentemot cykeltrafiken. Det ska då meddelas genom väjningsmärke och väjningslinje.

I frågan om det är möjligt att genom lokala trafikföreskrifter ge fordonstrafiken väjningsplikt också vid en cykelöverfart som inte ligger intill en korsning eller cirkulationsplats råder dock delade meningar. Enligt Svensson m.fl.(2011) kan det finnas väjningsmärke och väjningslinje före eller efter en cykelöverfart som ligger i anslutning till en korsning men ”för cykelöverfarter på sträcka saknas dessa väjningspliktsmärken och eventuella väjningslinjer”. Enligt Norén däremot kan fordonstrafiken alltid ges väjningsplikt genom lokala trafikföreskrifter, oavsett om cykelöverfarten ligger intill en korsning/cirkulationsplats eller på en vägsträcka.²⁰⁹

²⁰⁷ Bl.a. Nilsson (2009) och Jonsson och Hydén (2007).

²⁰⁸ Pauna m.fl. (2009).

²⁰⁹ Jenny Norén, WSP, personlig kommunikation, september 2011.

Cykelöverfarter kan markeras med avvikande färg för att öka motortrafikanternas uppmärksamhet och sänka deras hastighet. Sådana arrangemang har dock ingen regelmässig effekt, och påverkar t.ex. inte vilka väjningsregler som gäller. Cykelöverfarter kan också göras upphöjda, vilket inte heller i sig har en direkt regelmässig effekt. SKL har dock gjort tolkningen att en cykelbana och en körbana i vissa fall kan korsa varandra så att cykelbanan inte bryts av, och att det i sådana fall inte längre är frågan om en cykelöverfart. I GCM-handboken står t.ex. att ”dagens väjningsregler vid cykelöverfarter ger cyklister få möjligheter till företräde. Det enda tydliga fallet där cyklister har företräde är vid upphöjd genomgående cykelbana”.²¹⁰ Tolkningen innebär alltså att körbanan i dessa fall bryts av, och att det är motorfordonstrafiken som korsar cykelbanan, innan de åter når körbanan. Vi ser dock denna tolkning som problematisk av flera skäl. Dels är det oklart under vilka omständigheter motorfordon överhuvudtaget får korsa en cykelbana, dels ser en upphöjd genomgående ”cykelbana” i princip ut precis som en upphöjd cykelpassage. Det måste därför vara svårt för trafikanterna att veta vilka regler som gäller vid den typen av utformning.

Varför finns regeln?

Att cykeltrafik på cykelöverfart har väjningsplikt, trots att fotgängare på övergångsställe har företräde, kan synas ologiskt. Anledningen är nog främst att cyklister håller betydligt högre hastighet. Med de siktförhållanden som ofta råder vid cykelöverfarter skulle bilförarna i många fall vara tvungna att stanna helt (alltså i realiteten iaktta ”stopplikt”), för att vara säkra på att kunna ge eventuella cyklister företräde vid en cykelöverfart. Av säkerhetsskäl kan det också vara lämpligast att ge de mest oskyddade trafikanterna som har mest att förlora på en kollision (i det här fallet cyklisten) ansvaret att väja. Som vi tidigare påpekat drabbades fotgängare av ökad olycksrisk när lagen ändrades så att de formellt fick företräde på övergångsställen, eftersom bilisternas inte anpassade sig till de nya reglerna fullt ut (medan fotgängarna samtidigt utnyttjade sitt nylagda företräde till att öka sin framkomlighet).

Varför lyfter vi regeln?

Korsningspunkter påverkar generellt cykeltrafiken negativt, och framkallar både framkomlighets- och säkerhetsproblem. Med dagens väjningsregler vid cykelöverfarter, som anger att cyklister ska väja, påverkas cyklisters framkomlighet generellt negativt.

²¹⁰ Sveriges Kommuner och Landsting samt Trafikverket (2010) s 92.

Som framgår ovan är reglerna dessutom otydliga och komplexa. Detta bekräftas också av både de experter vi intervjuat²¹¹, ett flertal studier²¹² samt en aktuell promemoria med förslag till ändring av väjningsplikten vid cykelöverfarter.²¹³ Komplexiteten orsakas av att:

- Olika regler gäller för cykelöverfarter ”på sträcka” respektive ” intill korsningar/ cirkulationsplatser”.
- Det kan vara svårt att avgöra om villkoret ”fordonet kommer från en cirkulation eller svängt” är uppfyllt, t.ex. om en cykelöverfart ligger i närheten men inte precis intill en korsning eller cirkulationsplats.
- Vid cykelöverfarter intill korsningar/cirkulationsplatser kan olika väjningsregler gälla för motorfordon beroende på från vilken riktning de kommer.
- Lokala trafikföreskrifter (i form av placeringen av väjningsmärke och eventuell väjningslinje) har stor betydelse för vilka väjningsregler som gäller för motorfordonen. Studier visar att väjningsmärkets placering har betydelse för motorfordonsförarens väjningsbeteende gentemot cyklister.²¹⁴ Samtidigt finns i regel inga vägmärken alls som visar cyklister vilka väjningsregler som gäller.²¹⁵

Vid LTH har man i flera studier undersökt trafikanters väjningsbeteende vid olika typer av cykelöverfarter. Studierna visar att det finns en stor variation i hur enskilda trafikanter betar sig vid cykelöverfarter och att utformningen inte alltid överensstämmer med vilka regler som gäller. Studierna visar också på tendenser till att trafikanter ser mer till efter utformningen än agerar efter vilka regler som egentligen gäller.²¹⁶ Även Nilsson (2009) konstaterar att gatuutformningen inte alltid understödjer trafikreglerna.

Att det finns en så stor variation i hur trafikanter betar sig försvårar samspelet i trafiken. Två typer av problem kan uppstå när reglerna är otydliga och trafikanterna betar sig olika sinsemellan:

²¹¹ Enligt uppgifter från Anna Niska (personlig kommunikation 2011) har inte ens experter på VTI och Trafikverket entydigt kommit fram till vilka väjningsregler som gäller.

²¹² Bl.a. Jonsson och Hydén (2007), Pauna m.fl. (2009).

²¹³ Nilsson (2009).

²¹⁴ Pauna m.fl. (2009) s 18.

²¹⁵ Enligt Jenny Norén (personlig kommunikation 2011) finns inga hinder mot att väjningsmärken sätts upp för cyklister men så vitt vi känner till finns inget ställe där det finns.

²¹⁶ Jonsson och Hydén (2007), Pauna m.fl. (2009).

- Säkerhetsproblem: två trafikanter kan anses sig ha företräde samtidigt p.g.a. otydliga väjningsregler.
- Framkomlighetsproblem: två trafikanter kan anse sig ha väjningsplikt och bromsa p.g.a. otydliga regler och regler som säger att både cyklister och motorfordon i vissa situationer har väjningsplikt.

Vi befarar vidare att reglerna är så pass svårtolkade att det finns risk att de som formulerar lokala trafikföreskrifter och/eller planerare/väghållare inte själva förstår vilka regler som gäller och t.ex. betydelsen av skyltars placering och upphöjda överfarter (som kan ge cyklister en känsla av företräde). Norén tar upp exempel på att trafikföreskrifter och skyltning inte alltid överensstämmer. Enligt Norén kan ansvarsfrågan vid en eventuell olycka därmed vara svår att avgöra.²¹⁷ Enligt Nilsson (2009) har även polisen svårt att tolka reglerna vilket försvårar arbetet med att följa upp regelefterlevnaden.

Under intervjuerna framkom även kritik mot att dagens regler ger väghållaren för få valmöjligheter när det gäller utformning och reglering av cykelöverfarter. T.ex. framfördes önskemål om att kunna prioritera cykeltrafiken längs huvudcykelstråk.²¹⁸

Vilka förslag på förändringar har identifierats och vilka syften har de?

Flera regelförändringar som gäller cykelöverfarter, och som potentiellt skulle kunna förbättra förutsättningarna att cykla har identifierats. Generellt ser vi potential i att ändra reglerna så att:

- Reglerna förtydligas och formuleras så att cyklister på cykelöverfarten och korsande motorfordon inte samtidigt har väjningsplikt.
- Reglerna görs tydligare så att samma grundregler gäller för alla cykelöverfarter.
- Reglerna görs tydligare så att samma regler gäller för fordon från alla riktningar (cykelöverfarter intill vägkorsning/cirkulation).
- Regler görs mer logiska (understödjer de beteenden som uppfattas som vanliga och naturliga).
- Väghållare får bättre möjligheter att frångå grundregler. (Det är dock viktigt att undantag från grundregler i så fall markeras tydligt för trafikanterna).
- Tydligare skyltning införs, som visar både cyklister och motorfordonsförare vilka väjningsregler som gäller.

²¹⁷ Jenny Norén, WSP, personlig kommunikation, september 2011.

²¹⁸ Eric Poignant, Örebro kommun, personlig kommunikation, juni 2011.

Transportstyrelsen har redan lämnat förslag till nya regler vid cykelöverfarter. Syftet med de ändringar som föreslås är att öka framkomligheten för cyklister. Förslaget innebär att²¹⁹

- Väjningsplikt införs för förare som korsar en cykelöverfart,
- Väjningsplikt inte gäller för cyklister som färdas ut på en cykelöverfart,
- Cykelöverfarter får beslutas genom lokala trafikföreskrifter under förutsättning att de har en viss utformning eller är bevakade,
- Cyklande ska sakta ned och ta hänsyn till avståndet och hastigheten hos de fordon som närmar sig cykelöverfarten samt
- Ett nytt vägmärke för cykelöverfarter införs.

Utöver Transportstyrelsens förslag har vi identifierat ytterligare potentiella regelförändringar:

- Att väjningsplikt inte längre ska gälla för förare som svängt i en vägkorsning (d.v.s. motorfordonsförare har inte i några situationer väjningsplikt gentemot cyklister på cykelöverfart), eller
- Att väjningsplikt ska gälla också för förare som ska svänga i en vägkorsning/cirkulation efter att de korsat cykelöverfarten (d.v.s. på cykelöverfarter intill en korsning/cirkulationsplats får bilförare entydigt väjningsplikt, oavsett om bilen är på väg in i eller ut ur, korsningen/cirkulationen, men motsatta regler skulle då gälla vid cykelöverfarter som ligger på en vägsträcka).

Avseende skyltning har vi identifierat följande regeländringsförslag

- Väjningspliktsmärke införs för cyklister som har väjningsplikt vid cykelöverfarter.

Syftet med presenterade regelförändringarna är generellt att

- Vaghållare ska veta vad som gäller vid olika utformningar/placering av skyltar, så att gatan kan utformas så att den bättre understödjer de regler som gäller.
- Trafikanter ska veta hur de ska bete sig och hur de kan förvänta sig att andra ska bete sig (i syfte att uppnå bättre regelefterlevnad).
- Cyklisters framkomlighet förbättras (framförallt med Transportstyrelsens förslag).
- Trafiksäkerheten förbättras. Detta gäller dock bara om de positiva effekterna inte äts upp genom att de trafikanter som erbjuds ökad framkomlighet minskar sin uppmärksamhet och beredskap att stanna (mer om detta nedan).

²¹⁹ Nilsson (2009).

Vilka negativa effekter ses med förslagen?

En grundläggande problematik för reglerna vid cykelöverfarter är att det är svårt att samtidigt förbättra cykeltrafikens framkomlighet och trafiksäkerheten, eftersom det finns risk att säkerheten försämras om cyklister ges mer företräde (se avsnitt *Ökad tydlighet är inte bara bra* i kapitel 5.2).

Ändrade väjningsregler vid cykelöverfarter påverkar också motortrafikens framkomlighet. Transportstyrelsens förslag bedöms innebära sänkt framkomlighet för övriga förare vid cykelöverfarter. Transportstyrelsen ser även en risk att antalet upphinnandeolyckor ökar om väjningsplikt införs för förare som korsar en cykelöverfart.²²⁰

Enligt Transportstyrelsens förslag ska en del av en väg endast kunna förklaras som cykelöverfart om den är bevakad eller har en viss utformning som gör att det inte är lämpligt att föra fordon i högre hastigheter än 30 km/h. Vi ser en risk att detta förslag kan leda till att cykelöverfarter som idag finns försvinner. Idag innebär cykelöverfarter i praktiken en viss prioritering av cyklisters framkomlighet jämfört med en helt omarkerad korsningspunkt (även om detta inte har något stöd i reglerna). Därför skulle det innebära en försämring av cyklisters reella framkomlighet om ett stort antal cykelöverfarter försvinner.

Men även andra föreslagna regelförändringar kan ha oönskade konsekvenser:

- Om reglerna ändras så att förare aldrig har väjningsplikt vid cykelöverfarter kommer cyklisters framkomlighet med all säkerhet försämras. Det kan dessutom också få negativa säkerhetseffekter (eftersom den osäkerhet som idag råder antas göra att förare sänker hastigheten och är mer uppmärksamma).
- Om reglerna ändras så att cyklister alltid har väjningsplikt vid cykelöverfarter på sträcka, medan fordon som har eller ska svänga i en vägkorsning/cirkulationsplats alltid har väjningsplikt tror vi att en del av de samspelsproblem (d.v.s. säkerhets- och framkomlighetsproblem) som finns idag kommer att bestå. Dessutom kvarstår oklarheten om vad som krävs för att en cykelöverfart skall anses ligga ”intill” en vägkorsning/cirkulationsplats.

Finns föreslagna regler i andra länder?

- I Nederländerna har cyklister alltid väjningsplikt vid cykelöverfarter (noterbart är att det alltid är motorfordonsföraren som är skyldig om en cyklist och ett motorfordon kolliderar).
- I Norge har cyklister alltid väjningsplikt om de cyklar på en cykelbana, förutom om korsande trafik kommer från en avfart.

²²⁰ Nilsson (2009).

Stopplikt vid stoppskylt

Sammanfattning

Cykeln är ett fordon och ska därför stanna vid stoppskylt och iaktta väjningsplikt gentemot korsande trafik. Reglerna om stopplikt är negativt för cyklisters framkomlighet. Eftersom cyklister inte utgör en allvarlig fara för andra trafikanter, och generellt håller lägre hastigheter jämfört med motorfordonstrafik, finns anledning att ifrågasätta varför de ska omfattas av stopplikten. Det finns dock risk att trafiksäkerheten försämras om cyklister skulle undantas från plikten att stanna vid stoppskylt.

Trafikförordningen 3 kap. Bestämmelser för trafik med fordon

Korsande trafik

3 kap. 19 §

En förare som har stopplikt eller skall stanna på grund av trafiksignal skall stanna vid stopplinje. Om stopplinje saknas skall föraren stanna omedelbart före signalen eller innan föraren kör in på den korsande vägen, leden eller spårområdet.

3 kap. 5 §

[...]

Föraren får köra vidare endast om det med beaktande av andra trafikanters placering, avståndet till dem och deras hastighet inte uppkommer fara.

Vad gäller idag?

Cyklister är fordonsförare och ska därför stanna där det finns stoppskylt. Finns stopplinje ska fordon stanna innan stopplinjen, om inte skall fordon stannas innan man kör in på den korsande vägen. Den som har stopplikt har väjningsplikt gentemot korsande trafik.

Varför finns regeln?

Korsningar regleras med stopplikt framförallt av säkerhetsskäl. Stopplikt används t.ex. om det om inte anses tillräckligt säkert att trafikanterna har väjningsplikt. Stopplikt används bl.a. i korsningar med dålig sikt. Syftet med regeln är att få låga hastigheter och på så vis öka regelefterlevnaden bland trafikanter och minska konsekvenserna om kollisioner inträffar. Eftersom det framförallt är motorfordon som utgör en fara i korsningar är syftet med stoppskylt framförallt att sänka bilarnas hastigheter.

Det finns anledning att ifrågasätta om stopplikten för cyklister uppfyller detta syfte. Flera av de intervjuade påpekar att cyklister utan att vara tvungna att

stanna borde vara måna om att iaktta väjningsplikt gentemot annan trafik, eftersom de är oskyddade och drabbas allvarligt av olyckor. Dessutom håller cyklister generellt redan en relativt låg hastighet och utgör en liten fara för andra fordonstrafikanter, både p.g.a. sin låga hastighet och sitt underläge i massa.

Varför lyfter vi regeln?

I flera av intervjuerna lyfts reglerna vid stoppskylt/stopplikt fram som en av de regler som har stor negativ effekt för cyklisters framkomlighet, eftersom det gör att de måste stanna så att de förlorar fart och energi. Stoppskyltar finns oftast uppsatta i syfte att sänka biltrafikens hastigheter (för att öka möjligheten att upptäcka korsande fordon, och minska risken för allvarliga olyckor). Därför är stoppmärke och stopplinje ofta placerade med hänsyn till biltrafiken. Det kan skapa särskilt stora olägenheter för de cykeltrafikanter som tvingas stanna, eftersom cyklister har andra förutsättningar (som att de har andra siktlinjer, och lätt döljs bakom hinder.)

Samtidigt som stopplikt är en regel som påverkar cyklister negativt är det en av de regler som cyklister ofta bryter mot, vilket i sig får negativa konsekvenser (se avsnitt 5.3).

En anledning till att många cyklister bryter mot regeln kan vara att man inte ser tillräckligt stor anledning till att stanna, eftersom cyklister generellt inte utgör en fara för andra. En annan anledning är att det innebär en större olägenhet för cyklister att behöva stanna, eftersom de är beroende av att själva generera ny rörelseenergi.

Stopplikt för cyklister har alltså troligen betydligt mindre positiva säkerhetseffekter än stopplikt för annan fordonstrafik, samtidigt som cyklister drabbas av större negativa konsekvenser av att regeln finns.

Vilka förslag på förändringar har identifierats och vilka syften har de?

En regel som identifierats kunna förbättra förutsättningarna för cyklister är att

- Cyklister inte behöver stanna vid stoppskylt (men fortfarande har, liksom annan fordonstrafik, väjningsplikt.)

Syftet med regelförslaget är framförallt att förbättra cykeltrafikens framkomlighet.

Vilka negativa effekter ses med förslaget?

Om cyklister inte skulle behöva stanna där det finns stoppskylt finns risk att trafiksäkerheten försämras, men eftersom många cyklister verkar bryta mot stopplikten redan idag bedöms den direkta trafiksäkerhetseffekten bli liten. Cyklisters väjningsbenägenhet borde inte heller påverkas negativt i någon större

utsträckning även om de inte längre behöver stoppa helt, eftersom de själva drabbas hårdast vid en kollision. Cyklister har även relativt korta stoppträckor, jämfört motorfordon, och har därför större möjligheter att undvika kollision vid plötsligt upptäckta hinder eller faror.

Finns föreslagna regler i andra länder?

Vi har inte funnit trafikregler som säger att cyklister inte behöver stanna vid stoppskylt i något av de länder vi studerat.

6.5 Cykelfartsgata

Sammanfattning

Det finns möjlighet att reglera en gata i form av gångfartsområde, så att gående får nyttja hela ytan. Detta under förutsättning att det inte är lämpligt för fordon att köra med högre hastighet än ”gångfart”. Det finns en efterfrågan om att på motsvarande sätt kunna reglera gator för något högre hastighet (”cykelfart”), och med generell väjningsplikt gentemot cyklister. Detta är inte möjligt idag.

Trafikförordningen 10 kap. Lokala trafikföreskrifter m.m.

10 kap.8 §

En väg eller ett område får förklaras som gångfartsområde endast om det är utformat så att det framgår att gående nyttjar hela ytan samt att det inte är lämpligt att föra fordon med högre hastigheter än gångfart.

Vad gäller idag?

I Sverige finns inga generella regler som gör det möjligt att reglera gator som ”cykelfartsgata”. Sedan hösten 2007 pågår dock försök med cykelfartsgator i Linköping. Försöken genomförs i samarbete med bl.a. Malmö, Västerås och Örebro men det är endast Linköping som kommit igång med verksamheten.²²¹

Reglerna för cykelfartsgata skulle motsvara reglerna för gångfartsgata. På cykelfartsgator får motorfordonstrafik förekomma förutsatt att den håller cykelfart (20 km/h är skyltat i Linköping) och motorfordon har väjningsplikt gentemot cyklister.²²² I gångfartsområden gäller ingen formell väjningsplikt mot fotgängare, men grundtanken är att fordonstrafiken och fotgängartrafiken samsas på lika villkor, eftersom de nyttjar samma ytor (hela gatan) och färdas i samma hastighet.

Varför lyfter vi regeln?

I vissa fall saknas utrymme för att anlägga cykelbanor. Det är idag svårt att prioritera cykeltrafiken om det inte finns utrymme att anlägga cykelbanor, eftersom det saknas ett mellanting mellan cykelbana och gator.

Syftet med cykelfartsgator är att ge väghållare ett verktyg för att kunna prioritera cykeltrafiken på gator där cykeltrafiken dominerar framför motorfor-

²²¹ Lindberg (2008a).

²²² Lindberg (2008a).

donstrafiken. Cykelfartsgator anses vara ett bra koncept där väghållare vill ha cykelstråk men utrymmena är för trånga för att cykelbanor ska kunna anläggas.²²³

Enligt utvärderingar av försöken med cykelfartsgator i Linköping är ytterligare mål med cykelfartsgator att

- ”Skapa säkrare och tryggare cykelstråk längs trånga stadsgator eller i bostadsområden där separation av trafikslagen inte är möjlig.
- Att medvetandegöra andra trafikanter om cykelns egenskaper och betydelse och därmed förbättra samspelet mellan t.ex. bil och cykel inte bara på cykelfartsgatan utan även i övriga blandtrafikmiljöer.
- Höja statusen för cykeltrafiken.
- Ge cykeltrafikanterna formellt högre prioritet på gator där de idag redan är i klar majoritet.
- Attrahera cyklisterna och kanalisera cykeltrafiken till dessa lugnare stråk/gator.
- Öka tillgängligheten för äldre, barnfamiljer och funktionshindrade
- Att skapa säkrare skolvägar.”²²⁴

Vilka förslag på förändringar har identifierats och vilka syften har de?

I samband med utvärderingar av försöken och i intervjuerna har förslag framförts avseende att

- Reglerna om cykelfartsgata permanenteras

Utvärderingar som VTI gjort av försöken med cykelfartsgator i Linköping visar att hastigheterna på försöksgatorna inte sänktes nämnvärt (med 3 km/h till 25 km/h), men cyklisters faktiska företräde ökade trots detta markant (10-20 procent fler motorfordon gav cyklister företräde, och att antalet motorfordon minskade med 5-10 procent). Cyklisterna var den trafikantgrupp som var mest nöjd med åtgärden (de ansåg bl.a. att framkomligheten förbättrats), men de ansåg däremot inte att bilister förändrat sitt körbeteende. Bilister ansåg att cyklister fått ett större utrymme men också att de tog mindre notis om andra och ofta cyklade i bredd.²²⁵

Vilka negativa effekter ses med förslaget?

Ett av syftena med införande av cykelfartsområden är att sänka bilarnas hastighet. Detta syfte uppnåddes också i de genomförda försöken, och en naturlig konsekvens är därmed att biltrafiken får försämrad framkomlighet. Det finns

²²³ Lindberg (2008a).

²²⁴ Lindberg (2008a).

²²⁵ Lindberg (2008b).

också en viss risk att cyklisterna, när de erbjuds ökad framkomlighet, och lägre omgivande bilhastigheter, anpassar sitt beteende så att de blir mindre uppmärksamma, vilket också bilisterna ger uttryck för i utvärderingen (se ovan). Teoretiskt sett skulle den faktiska olycksrisken kunna öka till följd av en sådan anpassning. Generellt sett brukar dock alltid säkerhetseffekten av lägre hastigheter bli avsevärt sänkta olycksrisker.²²⁶ Det förefaller därför osannolikt att de sammantagna trafiksäkerhetseffekten av införandet av cykelfartsgator skulle bli negativ.

Finns regeln i andra länder?

- I Tyskland finns cykelfartsgator (vilket innebär att hastighetsgränsen är 30 km/h samt att cyklister har företräde).
- I Nederländerna finns cykelfartsgator samt generella regler som säger att motorfordonsförare ska alltid anpassa hastigheten efter cyklister i blandtrafik.

²²⁶ Elvik m.fl. (1997).

6.6 Bortvalda frågor

Sammanfattning

I vårt arbete har vi sökt efter trafikregler som kan vara aktuella att förändra i syfte att uppnå bättre villkor för cykeltrafiken. I flera fall har vi identifierat potentiella regelförändringar som vi funnit lovande nog för att analysera dem i de tidigare avsnitten i kapitel 6. För fullständighetens skull redovisar vi i detta avsnitt några frågor som lyfts i arbetet (t.ex. i de intervjuer som genomförts), men där vi redan i ett tidigt skede beslutat att inte gå vidare med fördjupade analyser.

Avstånd till framförvarande fordon

Någon av de intervjuade framhöll att det är ett stort och återkommande problem att cyklister cyklar för nära framförvarande fordon, t.ex. andra cyklister. Det förefaller dock osannolikt att någon regelförändring skulle kunna påverka detta beteende, och dessutom är det oklart på vilket sätt det utgör en olägenhet med sådana korta avstånd om/när de förekommer. Cyklister har generellt korta bromssträckor och goda möjligheter att väja för uppdykande hinder.

Cykla i bredd

Det är idag tillåtet för cyklister att cykla i bredd, om det kan ske ”utan olägenhet för trafiken”. Vi bedömer att detta ger tillräckliga möjligheter, med tillbörlig hänsyn till de krav som ställs av kravet på framkomlighet för omgivande trafik.

Cyklisters placering vid färd (i körbanan) i cirkulationsplats

I arbetet med att bevaka den internationella lagstiftningen har vi fått uppgift om att reglerna vad gäller cyklisters placering i cirkulationsplats nyligen ändrats, så att cyklister numera ska cykla i mitten av körfältet. Studier har visat att denna ändring är positiv och har lett till att olyckorna minskat. Ingen av de experter vi intervjuat har dock tagit upp denna regel, och vi har därför av tidsskäl valt att avstå från att analysera frågan vidare.

7 Enkätundersökning

I syfte att fånga in allmänhetens syn på och attityder kring utvalda trafikregler som gäller för cykling har en större enkätundersökning genomförts inom ramen för WSP:s uppdrag. Utformning av frågor och val av insamlings- och rekryteringsmetod är till viss del parallella processer. I följande avsnitt beskrivs de dock steg för steg.

7.1 Metod

Val av insamlingsmetod

Ett kriterium för undersökningen var att den skulle spegla hela landet. Områdesspecifika undersökningar valdes därför tidigt bort i processen. Att samla in rikstäckande svar kan göras på flera olika sätt, t.ex. genom telefonintervjuer, postala pappersenkäter och webbaserade enkäter. För denna undersökning bedömdes telefonintervjuer mindre lämpligt då vissa frågor rör regelefterlevnad, vilket kan vara känsligt att besvara per telefon. Mellan postal pappersenkät och webbenkät föll valet på att använda en webbenkät. Valet motiveras av att en webbenkät är betydligt enklare att svara på när vissa av frågorna endast ska besvaras av dem som svarat på ett visst sätt tidigare i enkäten. T.ex. ska den som cyklar få frågor om deras erfarenheter vad gäller cykling medan de som aldrig cyklar inte ska få det. En bedömning var att antalet hänvisningar av typen ”Om ja, gå till fråga x” skulle bli för många för att en postal enkät skulle vara ett bättre alternativ.

Val av rekryteringsmetod

Tre olika sätt att rekrytera deltagare till studien diskuterades inledningsvis; telefonrekrytering, postal rekrytering och webbpanel. Telefonrekrytering valdes bort då de har en tendens att ge ett större deltagande från äldre personer än vad som kan anses vara representativt. Det finns också en risk att felskrivningar görs vid insamling av e-postadresser. Vid postal rekrytering kan det vara svårt att få de svarande att ta steget från att se inloggningsuppgifter på papper till att sätta sig vid datorn, logga in och besvara enkäten. Erfarenheter från tidigare studier, t.ex. den nationella tidsvärdesstudien²²⁷, visar att metoden kräver många påminnelser och det tar lång tid att komma upp i en bra svarsfrekvens. Valet för denna undersökning föll istället på att använda metoden webbpanel. Fördelen med detta är att de ger tillgång till korrekta e-postadresser och att det går enkelt och snabbt att skicka ut påminnelser till dem som ännu inte besvarat enkäten. En

²²⁷ WSP (2010).

risk med att använda sig av en webbpanel är att deltagarna i panelerna inte är representativa för landet. I studien sänktes denna risk genom att enkäten skickades från en plattform med tillgång till drygt 60 olika svenska paneler, motsvarande en tillgänglighet till över 400 000 personer. Paneldeltagarna har rekryterats på olika sätt, t.ex. via telefon, tidningsannonser, webbförfrågningar och postala utskick. De svarande får också välja ersättningsform i form av exempelvis värdecheckar, välgörenhet, biobiljetter och bidrag till en idrottsförening. Detta ger en spridning som minskar risken för snedvridning av resultatet. Enkäten skickas till ett urval av paneldeltagarna viktat på ålder, kön och region enligt landets fördelning över dessa variabler. För att i efterhand kunna kontrollera hur representativa de svarande är gällande deras resvanor ställdes frågan ”Cyklade du igår?”. Svaren går att jämföra med statistiken i den nationella resvaneundersökningen RES 05/06, vilken används för att beskriva resmönstren i Sverige.²²⁸ Studien begränsades till deltagare i åldern 15 till 84 år. 15 år är den nedre gränsen för när det är tillåtet att besvara en enkät utan målsmans tillåtelse och 84 år är den övre åldersgräns som används i RES och ofta för annan statistik.

Val av frågor och utformning av enkäten

Det finns många frågeställningar gällande trafikregler för cyklister som är önskvärda att få besvarade. Dock är det inte möjligt att fånga alla dessa i en enda enkät. Dels finns sambandet att svarsfrekvensen blir lägre ju längre tid en enkät tar att besvara, dels finns det frågeställningar som lämpar sig bättre att undersöka genom andra metoder än en enkät. Vid utformningen av enkäten var det därför nödvändigt att genomföra prioriteringar och dessa genomfördes i samråd med utredningen. Frågeområden valdes ut utifrån kriteriet att de bedömdes vara mest intressanta att belysa ytterligare baserat på den kunskap som framkommit i förstudierna. En ytterligare begränsning var att enkäten helst inte skulle överstiga en genomsnittlig svarstid på 10 minuter.

Följande frågeområden togs med i enkäten:

Område 1 – Bakgrundsfrågor och frågor om trafikvanor

Bakgrundsfrågor ställs för att belysa vilka det är som besvarar enkäten och vilken trafikvana de har, om de exempelvis cyklar ofta eller har körkort för bil. Denna typ av bakgrundsfaktorer kan spela roll för hur man agerar och vad man tycker om reglerna.

Område 2 – Att cykla på trottoaren

Detta område bedömdes vara intressant att titta närmare på då det bl.a. framkommit att det i andra länder är tillåtet för barn att cykla på trottoaren. Frågor valdes att ställas kring dels vad man generellt tycker om regeln att det inte är

²²⁸ En beskrivning av RES ges i SIKA (2007).

tillåtet att cykla på trottoaren och dels om hur man ser på att barn inte får cykla på trottoaren. I enkäten uttrycktes det som ”barn (t.ex. upp till 8 år)”.

Område 3 – Att cykla på körbanan trots att det finns cykelbana

Området ansågs vara intressant att studera vidare då beteendet vad gäller regeln bedöms vara kopplad till många saker, såsom utformning och underhåll av vägar, samspel mellan andra trafikanter och hastighetsskillnader mellan olika trafikanter. Frågor ställdes för att bringa mer klarhet i ämnet. Gällande detta område råder vissa skillnader mellan Sverige och de länder som studerats. I Tyskland togs kravet på att cykla på cykelbanan bort 1997 och ersattes med en regel att cykelbanan bara måste användas när det finns skyltning som indikerar detta. Nederländerna har samma lagstiftning som Sverige men förutsättningarna är olika då cykelbanor i Nederländerna generellt är generöst utformade till skillnad mot många svenska.

Område 4 – Att cykla på vägar med vägren

Även detta område valdes ut att studera närmare då det är nära relaterat till utformning och underhåll av vägar. Respondenternas åsikter och erfarenheter kan vara intressanta för att ge vägledning i dels en eventuell regelförändring och dels i hur vägar bör utformas och skötas.

I tabellen nedan ses en principskiss över vilken typ av frågor som ställdes kring område två till fyra (exakt utformning av frågorna finns i Bilaga 3).

Tabell 1. Principskiss för frågeområde 2, 3 och 4

Typ av fråga	Vem får frågan?
Hur gör du? (Hur ofta bryter de mot regeln)	De som cyklar några gånger i månaden eller oftare
Känner du till regeln?	Alla
Varför gör du som du gör? Ges olika alternativ beroende på hur man svarat tidigare	De som cyklar några gånger i månaden eller oftare
Är det en bra regel? (I form av påstående)	Alla
Varför är det en bra regel? ²²⁹	De som instämmer helt eller delvis i påståendet om regeln
Varför är det en dålig regel? ²³⁰	De som tar helt eller delvis i påståendet om regeln

²²⁹ Frågan ställdes för område 2 och 3.

²³⁰ Frågan ställdes för område 2 och 3.

Område 5 – Att cykla mot enkelriktat

Vid förstudierna framkom att regeln att cyklister inte får cykla mot enkelriktat som ett intressant område för eventuell regelförändring. Dock bedömdes kunskapsläget gällande ämnet vara relativt högt varför den tidigare principskissen över frågor inte användes för detta område. En eventuell regelförändring handlar heller inte om att tillåta cykeltrafik på alla enkelriktade gator utan på de platser som trafikplanerare anser är tillräckligt trafiksäkra eller kan göras trafiksäkra. Frågor utformades istället för att belysa hypotesen att fler känner till betydelsen av vägmärket ”Förbud mot infart med fordon” jämfört med vägmärket ”Förbud mot trafik med annat motordrivet fordon än moped klass II”. Därtill togs en generell attitydfråga kring regeln med.

Område 6 – Att cyklister ska stanna vid rödljus även då de ska svänga till höger.

En eventuell förändring gällande regeln att cyklister ska stanna vid rödljus även då de ska svänga till höger bedömdes efter förstudierna inte som högst prioriterat att studera närmare. Delvis p.g.a. att cyklisters framkomlighetsproblem kopplade till detta går att underlätta genom utformningsmetoder, såsom tilläggs-ljus för cyklister eller att cykelbanor läggs till höger om trafikljuset. Emellertid lades ett generellt påstående kring regeln till för att fånga allmänhetens syn på regeln.

Följande områden togs inte upp i enkäten:

Väjningsplikt vid övergångsställen – detta område lämpar sig bättre för fältstudier då det är svårt att ställa frågor om det i en enkät. En exemplifiering med hjälp av bilder i en webbenkät visar inte på allt som kan påverka hur man beter sig, så som hastighet, variation av siktlinje m.m.

Korsningar med motorfordonstrafik – även detta område lämpar sig bättre för fältstudier.

Cykelfartsgata – Eftersom cykelfartsgator inte finns idag (frånsett några testplatser) är det svårt att ställa frågor om det och området valdes bort för att i denna enkät undvika hypotetiska frågor.

Generella frågor om samspelet i trafiken – Valdes bort då intresset var större för mer detaljerade frågor.

Bötesbelopp och bevakning – Även om det är ett intressant ämne som kan påverka regelefterlevnaden så bedömdes frågor kring detta inte få plats i enkäten. Några förändringsförslag kring bötesbelopp och bevakning som syftar till att förbättra förutsättningarna för att cykla har heller inte stötts på under utredningen.

Analys av svaren

I kommande avsnitt presenteras och analyseras svaren av enkäten. Tendenser och skillnader som är tillräckligt tydliga och intressanta lyfts fram och diskuteras i texten. I tabeller och diagram redovisas antalet svarande per fråga med n . Eftersom resultaten kommer från en urvalsundersökning är de behäftade med slumpmässiga fel. För att öka läsbarheten och minska analysarbetet har vi valt att inte presentera formella statistiska kvalitetsmått, t.ex. konfidensintervall eller signifikanstest, i anslutning till varje enskilt resultat.

Den läsare som själv vill försäkra sig om resultatens statistiska relevans kan ta hjälp av riktlinjerna i Tabell 2. De flesta av våra resultat uttrycks nämligen i form av andelar (t.ex. *andelen som anger att de bryter mot en viss regel*). Det slumpmässiga felet i sådana andelar beror dels på hur stor det datamaterial som uppskattningen baserar sig på är, och dels på hur stor själva andelen är. Det generella sambandet presenteras i Tabell 2.

Tabell 2. Riktlinjer för vilken noggrannhet enkätsvaren ger vid uppskattningen av andelar

Små och stora andelar, $\approx 10\%$ eller $\approx 90\%$	
Antalet observationer	Noggrannhet i uppskattad andel ²³¹
200	± 3 procentenheter
500	± 2 procentenheter
1400	± 1 procentenheter
Medelstora andelar $\approx 50\%$	
200	± 6 procentenheter
500	± 4 procentenheter
1400	± 2 procentenheter

I analyser som baseras på alla svarande, 1394 individer, är andelarna alltså uppskattade på någon procentenhet när (se Tabell 2). När vi studerar skillnader mellan sådana andelar (t.ex. skillnaden mellan svaren på olika frågor) ökar osäkerheten ytterligare, eftersom det handlar om skillnaden mellan två osäkra tal. Skillnaden kan då anses vara ”statistiskt säkerställd” om den uppgår till (minst) 2-3 procentenheter. När vi analyserar svaren för varje åldersgrupp separat, ingår det ca 200 personer i de flesta grupper. Skillnaderna mellan sådana grupper måste vara mer än dubbelt så stor (5-8 procentenheter), om vi på samma sätt skall kunna förlita oss på att det handlar om en *statistiskt säkerställd* skillnad.

²³¹ *Noggrannhet* används här synonymt med det statistiska begreppet ”det 90%-iga konfidensintervallets bredd”. Talen har avrundats till närmaste hela procentenhet.

I bilaga 3 finns enkäten i sin helhet inklusive introduktionssida och frekvenstabeller av svaren för respektive fråga samt alla de svar som skrivits in under svarsalternativet ”Annat” på frågor med öppna svarsalternativ. I avsnitt 7.8 presenteras generella reflektioner över enkätresultaten. I kapitel 8 ges förslag och rekommendationer till utredningen för respektive trafikregel. I arbetet med att ta fram dessa rekommendationer har enkätresultaten utgjort ett av underlagen.

7.2 De svarande och deras bakgrund

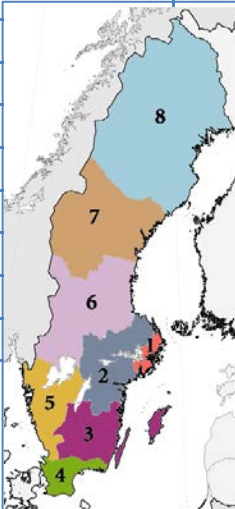
Efter interna piloter och ett extern tekniskt test skickades webbenkäten ut till 1 896 personer med en fördelning på kön, ålder och region motsvarande landets fördelning. Undersökningen var öppen mellan tisdag 20 september till måndag 26 september 2011 där en påminnelse gick ut fredag förmiddag den 23 september. 1 394 personer besvarade enkäten vilket motsvarar en svarsfrekvens på 74 procent. Det är en mycket bra svarsfrekvens för en enkätstudie. De svarande hade en jämn könsfördelning och en god representativitet över ålder och region. Detta ses i Tabell 3 vars uppgifter baseras på den bakgrundsinformation panelförtaget har om de svarande redan innan enkäten skickas ut. I Tabell 4 visas ytterligare bakgrundsinformation om respondenterna som baseras på de frågor som ställdes i enkäten. Där visas den åldersfördelning som använts i de vidare analyserna.²³²

Tabell 3. Bakgrundsdata och jämförelse med andelar i landet (n 1 394)

	Andel av svarande	Andelar i landet
Kön		
Man	51%	
Kvinna	49%	
Ålder		
15-22	12%	15%
23-35	22%	21%
36-55	34%	33%
56-80	32%	31%

²³² En viss hopslagning av grupper har dock senare genomförts för att inte erhålla för små grupper i analyserna.

	Andel av svarande	Andelar i landet
Region		
1	21%	21%
2	18%	17%
3	9%	9%
4	15%	15%
5	20%	19%
6	9%	9%
7	3%	4%
8	5%	6%



Störst andel bor i hushåll med två personer och 19 procent av de svarande bor i hushåll där det finns barn mellan 0 till 12 år. Jämfört den offentliga statistiken från 2009²³³ är enpersonhushåll något underrepresenterade i studien och de övriga således något överrepresenterade men detta bedöms inte påverka resultaten. Drygt hälften av de svarande bor i tätort men inte i stadskärna, medan 27 procent bor i stadskärna/innerstad och 21 procent utanför en tätort eller på landsbygden. En något större andel bor i lägenhet jämfört med i villa/radhus/kedjehus/parhus. Vad gäller utbildningsnivå så har 41 procent läst två år eller mer på högskola eller universitet. Jämförelser visar att utbildningsnivån är högre än riksgenomsnittet.²³⁴

Tabell 4. Mer bakgrundsinformation om de svarande

Bakgrund om de svarande	Antal	Procent
Aldersfördelning		
15-17 år	59	4%
18-24 år	165	12%
25-34 år	231	17%
35-44 år	214	15%
45-54 år	260	19%
55-64 år	42	3%
65-74 år	335	24%
75 år eller äldre	88	6%

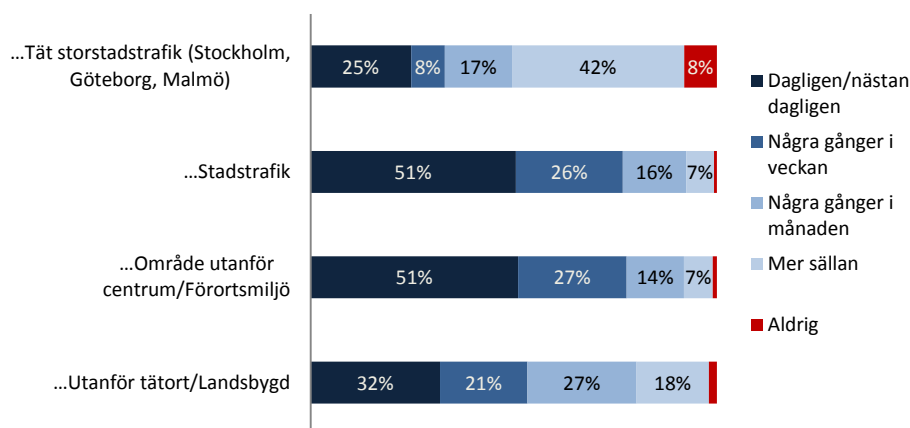
²³³ SCB (2010).

²³⁴ SCB (2011).

Bakgrund om de svarande	Antal	Procent
Hushållsstorlek		
1	352	26%
2	536	39%
3	194	14%
4	191	14%
5	75	5%
6 eller fler	28	2%
Hushåll med barn mellan 0 - 12 år		
	267	19%
Boendeområde		
Stadskärna/Innerstad	381	27%
I tätort men inte i stadskärna	709	51%
Utanför tätort/Landsbygd	296	21%
Bostadstyp		
Villa/radhus/kedjehus/parhus	637	46%
Bostadsrättslägenhet	290	21%
Hyreslägenhet	429	31%
Annat	28	2%
Högsta avslutade utbildning		
Grundskola eller motsvarande	199	14%
Gymnasium	421	30%
Eftergymnasial yrkesutbildning	167	12%
Upp till 2 års utbildning på högs- kola/universitet	149	11%
3 år eller mer på högskola/universitet	427	31%
Annan	27	2%

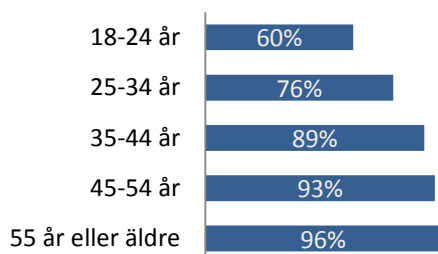
Respondenternas trafikvana

Figur 10 visar respondenternas vana av att röra sig i olika trafikmiljöer. Störst vana har man av att röra i stadstrafik och i områden utanför centrum eller förortsmiljö. 25 procent av de svarande rör sig dagligen eller nästan dagligen i tät storstadstrafik, 50 procent gör det några gånger i månaden eller mer. Resultaten tyder på en bra spridning över landet.



Figur 10. Hur ofta man rör sig i olika trafikmiljöer, (n 1303 – 1344)

Bland de svarande har 83 procent körkort för bil. Detta är något högre än i landet som enligt statistiken för 2010 ligger på 78 procent.²³⁵ Andelen som har körkort är naturligt lägre ju yngre man är. I åldersgruppen 55 år eller äldre har 96 procent körkort för bil medan 60 procent har det i åldersgruppen 18 till 24 år. 26 personer har körkort för Moped klass I (EU-moped med högsta tillåtna hastighet 45 km/h), varav 24 personer är mellan 15 och 24 år. I åldersgruppen 15 till 24 år har således 11 procent körkort för Moped klass I och av alla svarande är det knappt 2 procent. I vidare analyser har "körkort för bil" används som analysvariabel för om de svarande har en trafikutbildning eller inte.



Figur 11. Andel per åldersgrupp som har körkort för bil (n 165, 231, 214, 260 resp. 465)

De svarande är relativt vana vid att köra bil. 59 procent av de som har körkort för bil, kör bil dagligen eller nästan dagligen. 10 procent kör aldrig bil eller mer sällan än några gånger i månaden.

²³⁵ Trafikanalys (2011).

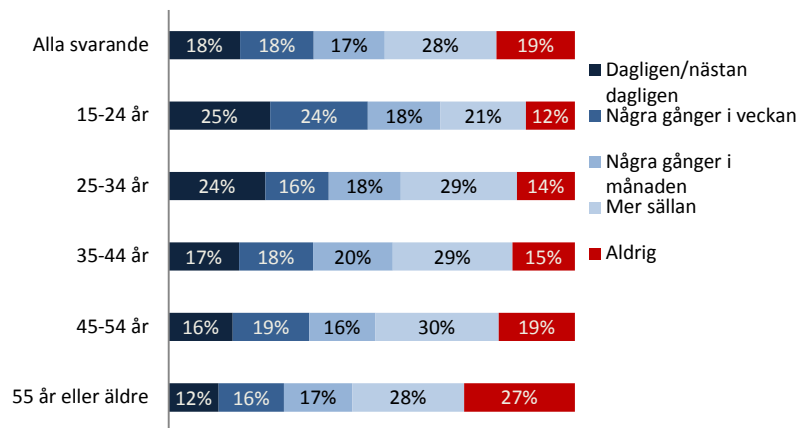
Respondenterna är vana vid cykeltrafik. Den stora merparten av de som har körkort, 82 procent anger att de varje gång eller nästan varje gång de kör bil måste ta hänsyn till cykeltrafik. Frågeställningen kan i och för sig diskuteras då det kan tyckas att en bilist alltid bör ta hänsyn till cykeltrafik oavsett om den finns där eller inte. Men noterbart är att yngre respondenter inte i lika stor utsträckning anser att de måste ta hänsyn till cykeltrafik jämfört med genomsnittsrespondenten. 36 procent av dem i åldern 18 till 34 år anger att de tar hänsyn till cyklister varje gång de kör bil. Motsvarande siffra för alla svarande är 45 procent. Detta kan delvis kanske förklaras av att de yngre åldersgrupperna kör bil i mindre utsträckning, men det tycks även röra sig om attityder då det inte ses något direkt samband med hur ofta man rör sig i olika trafikmiljöer.

18 procent av alla svarande cyklar dagligen eller nästan dagligen. 53 procent av respondenterna cyklar några gånger i månaden eller mer. Denna grupp kommer framöver att kallas för cyklister och de som cyklar mer sällan eller aldrig benämns som icke-cyklister. Läsaren bör komma ihåg att i vidare redovisade frågeställningar har frågor kring cykelvanor, regelefterlevnad och varför man gör som man gör endast ställts till dem som cyklar några gånger i månaden eller oftare, d.v.s. till gruppen ”Cyklister”.

Tabell 5. Fördelning över hur ofta de svarande cyklar

Cykelfrekvens	Antal	Procent	
Dagligen/nästan dagligen	246	18%	Cyklist
Några gånger i veckan	253	18%	Cyklist
Några gånger i månaden	243	17%	Cyklist
Mer sällan	383	27%	Icke-cyklist
Aldrig	269	19%	Icke-cyklist
Total	1 394	100%	

Som väntat är det de yngre åldersgrupperna som cyklar mest eftersom de i större utsträckning saknar körkort. Det syns tydligt att ju äldre man blir desto mer sällan cyklar man, se Figur 12.



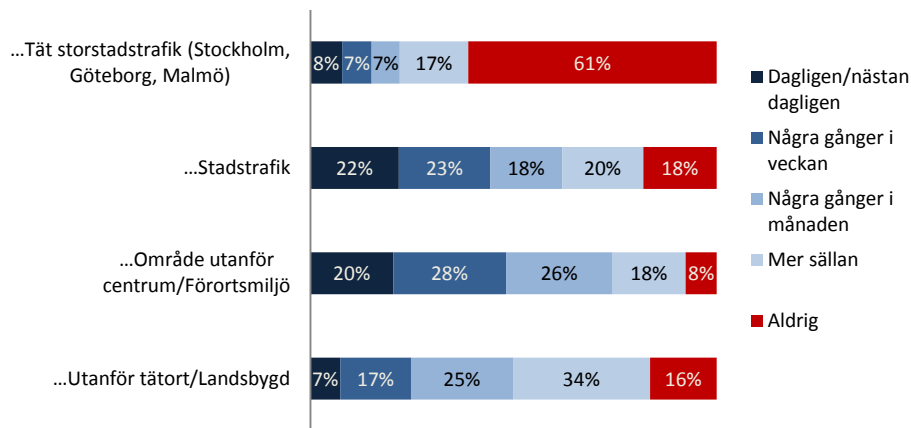
Figur 12. Hur ofta man cyklar beroende på ålder (n 1 394, 224, 231, 214, 260 resp. 465)

36 procent av cyklisterna, 265 personer, svarar ja på frågan om de cyklade igår. Sett till alla respondenter innebär det att 19 procent cyklade ”igår”.²³⁶ Denna siffra ligger i linje med den senaste nationella resvaneundersökningen RES 05/06 där siffran är 16,4 procent för motsvarande svarsperiod.²³⁷ Bedömningen är därmed att de svarande är representativa för landet i bemärkelsen hur ofta de cyklar.

Respondenterna cyklar främst i områden utanför centrum eller förortsmiljö, därefter i stadstrafik. En stor andel, 61 procent, cyklar aldrig i tät storstadstrafik.

²³⁶ I analysen har vi utgått från att de som cyklar mer sällan än några gånger i månaden inte cyklade ”igår”. Vilket bedöms vara ett rimligt antagande då de inte cyklar så ofta.

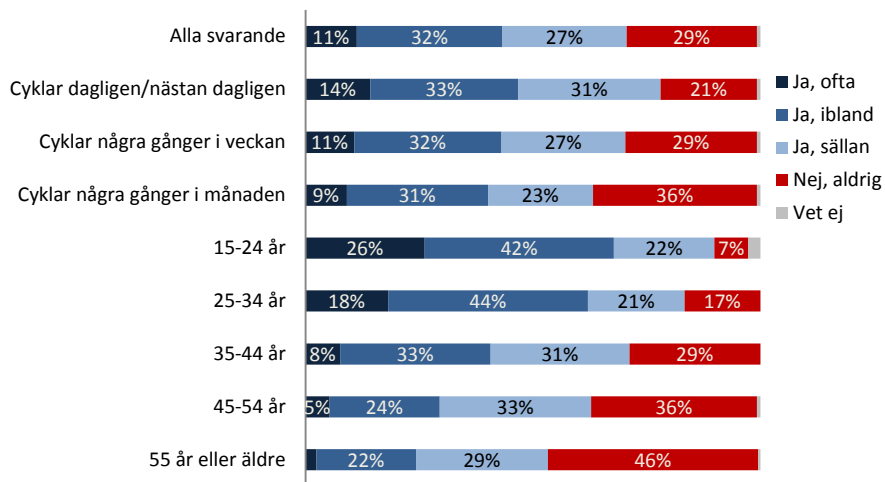
²³⁷ Siffran har tagits fram av WSP genom statistik bearbetning av databasen för RES 05/06.



Figur 13. Hur ofta man cyklar i olika trafikmiljöer (n 690, 713, 721, 706)

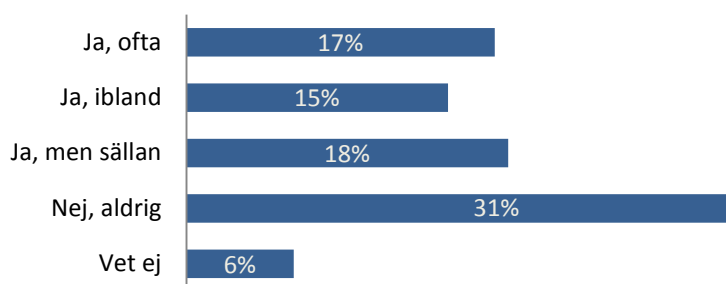
7.3 Om att cykla på trottoaren

Många av cyklisterna, 70 procent, anger att det händer att de cyklar på trottoaren. Ju oftare man cyklar desto oftare bryter man också mot regeln. Eftersom det är fler unga som cyklar är det de yngre åldersgrupperna som mest överträder regeln. De har dessutom i lägre utsträckning genomgått en trafikutbildning vilket kan påverka deras beteende. Det visar sig också att de har en lägre kännedom om regeln, diagram över detta visas längre fram i detta avsnitt.



Figur 14. Hur ofta det händer att man cyklar på trottoaren (n 741, 246, 253, 242, 149, 132, 118, 132 resp. 210)

Bland de 231 svarande som har barn i åldern 0 till 12 år²³⁸, anger 40 procent att det händer att de låter sina barn cykla på trottoaren, se Figur 15. Anledningen till varför de låter dem göra det är främst för att de tycker det är för trafikfarligt att cykla på annan plats, men också för att de promenerar bredvid barnet eller barnen som cyklar, se Tabell 6. De som inte låter sitt barn cykla på trottoaren uppger framförallt att de gör det därför att det är viktigt att barnen lär sig följa trafikreglerna, se Tabell 7. Resultaten bör dock tolkas med viss försiktighet då bara 132 respektive 82 personer svarade på frågorna. Eftersom antalet respondenter med yngre barn var relativt få är det inte möjligt att studera regelefterlevnad och åsikterna närmare, t.ex. om svaren skiljer sig mellan vilken typ av område man bor i.



Figur 15. Om det händer att man låter sitt barn/sina barn cykla på trottoaren (n 231)

Tabell 6. Anledningar till varför man låter sitt barn/sina barn cykla på trottoaren (flera alternativ var möjliga)

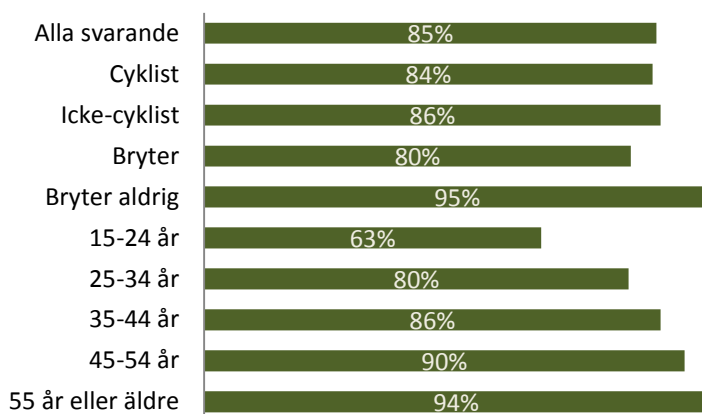
	Procent	Antal
Det är för trafikfarligt för barnet/barnen att cykla på annan plats	69%	91
Jag själv promenerar och barnet/barnen cyklar	51%	67
Jag anser inte att det är problem för någon om mitt barn/mina barn cyklar på trottoaren	14%	18
Annat	5%	7
Total	139%	n 132

²³⁸ Här har vi räknat bort de personer som bor i hushåll med barn i åldern 0 till 12 år men som uppger att de inte har några barn. Det kan t.ex. vara en 17 åring som har ett yngre syskon.

Tabell 7. Anledningar till varför man **inte låter** sitt barn/sina barn att cykla på trottoaren (flera alternativ var möjliga)

	Procent	Antal
Det är viktigt att barn lär sig följa trafikregler	56%	46
De ska inte störa fotgängare	29%	24
De för små för att cykla/de cyklar inte	23%	19
De rör sig i områden där det alltid finns cykelbana	22%	18
De klarar av att cykla på körbanan	15%	12
Annat	11%	9
Total	156%	n 82

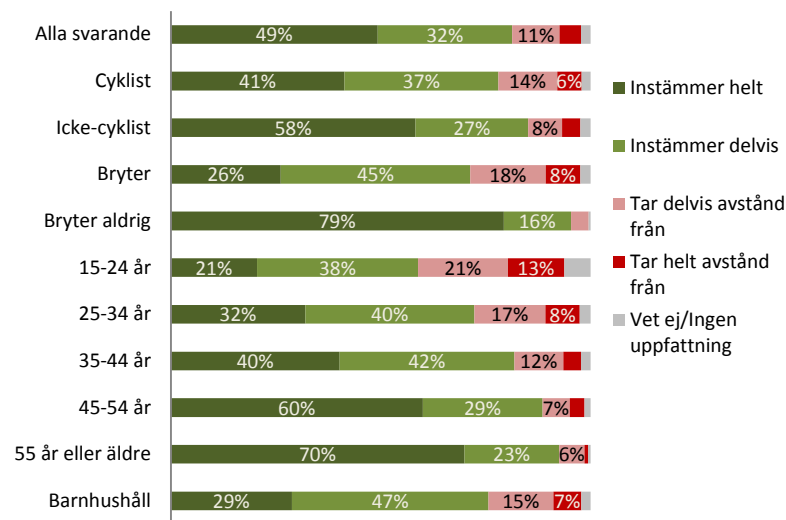
Merparten av respondenterna, 85 procent, känner till att man inte får cykla på trottoaren och det råder ingen större skillnad mellan de som cyklar och inte cyklar. De som bryter mot regeln uppger däremot i större grad att de inte känner till den jämfört med de som aldrig bryter mot regeln. Yngre personer har i lägre utsträckning kännedom om regeln och som nämnts tidigare bryter de oftare mot regeln. Detta bör kunna kopplas till att de i lägre utsträckning genomgått en körkortsutbildning.



Figur 16. Andel som känner till att man inte får cykla på trottoaren (n 1 386, 737, 649, 518, 212, 222, 229, 214, 260 resp. 461)

En majoritet av de svarande anser att det är en bra regel att man inte får cykla på trottoaren. I Figur 17 ses att 49 procent instämmer helt i att det är en bra regel och 32 procent instämmer delvis. Det är noterbart att de som cyklar är något mindre positivt inställda jämfört med de som inte cyklar. Det ses ingen skillnad i inställning mellan de som cyklar dagligen eller nästan dagligen jämfört med dem som cyklar några gånger i veckan eller i månaden. Den största skillnaden mellan cyklisterna finns istället i huruvida man bryter mot regeln eller inte. Ju äldre de svarande är desto mer positiva är de till regeln. Detta kan höras samman

med att de äldre rör sig mer sällan i trafiken som cyklist. De som bor i hushåll med barn i åldern 0 till 12 år är mindre instämmande i regeln.



Figur 17. Attityder kring påståendet att det är bra att man inte får cykla på trottoaren (n 1 394, 742, 652, 523, 212, 224, 231, 214, 260, 465 resp. 267)

De som instämmer helt eller delvis i påståendet anger att olycksrisken för fotgängare som den främsta anledningen till varför det är bra att man inte får cykla på trottoaren. De som tar helt eller delvis avstånd från påståendet anger å andra sidan att cyklister utsätts för en högre olycksrisk på körbanan som främst anledning, se Tabell 8 och Tabell 9. Här anger också 52 procent anledningen att regeln också omfattar barn.

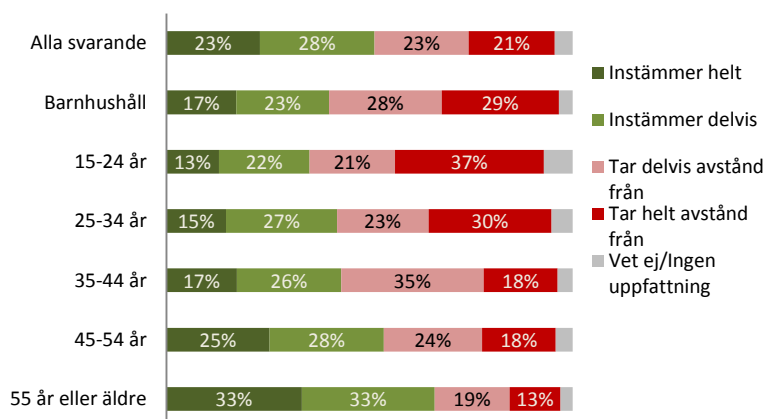
Tabell 8. Anledningar till varför det är det **bra** att man inte får cykla på trottoaren (flera alternativ var möjliga)

	Procent	Antal
Cyklister på trottoaren är en olycksrisk för fotgängare	88%	992
Det skulle bli för trångt med både fotgängare och cyklister på trottoaren	49%	550
Cyklister på trottoaren stör fotgängare	36%	404
Annat	4%	40
Total	175%	n 1133

Tabell 9. Anledningar till varför det är **dåligt** att man inte får cykla på trottoaren (flera alternativ var möjliga)

	Procent	Antal
Cyklister utsätts för en större olycksrisk om de cyklar på körbanan	78%	178
Regeln omfattar också barn	52%	119
Cyklister stör vägtrafiken när de cyklar på körbanan	50%	114
Cyklister hindras från att ta den kortaste vägen	15%	35
Annat	7%	16
Total	204%	n 227

Åsikterna går tydligt isär vad gäller attityden kring påståendet ”Det är bra att även barn (t.ex. upp till 8 år) omfattas av regeln att man inte får cykla på trottoaren”. 51 procent instämmer helt eller delvis i påståendet medan 44 procent tar helt eller delvis avstånd från det, resterande andel har ingen uppfattning i frågan. De som bor i hushåll med barn i ålder 0 till 12 år som är mindre instämmande i regeln jämfört med genomsnittet. Åldern spelar också en viss roll för inställningen, vilket också kan kopplas till huruvida man har barn eller inte och kanske även hur nyligen man har haft barn i åldern som frågan berör. Ju yngre man är desto lättare kan det också vara att minnas hur det var att cykla som barn.



Figur 18. Attityder kring påståendet att det bra att även barn (t.ex. upp till 8 år) inte får cykla på trottoaren (n 1 394, 267, 224, 231, 214, 260 resp. 465)

Även i detta fall anges olycksrisken för fotgängare som främsta anledning till varför de som instämmer helt eller delvis i påståendet tycker det är en bra regel. Man anser också att det är viktigt att samma trafikregler gäller för alla oavsett ålder. Resultaten ses i Tabell 10. Över 90 procent av de som helt eller delvis tar avstånd från påståendet anger barns ökade risk för olyckor om de cyklar på körbanan som främsta skäl till deras åsikt, se Tabell 11.

Tabell 10. Anledningar till varför man tycker det är **bra** att barn (t.ex. upp till 8 år) inte får cykla på trottoaren (flera alternativ var möjliga)

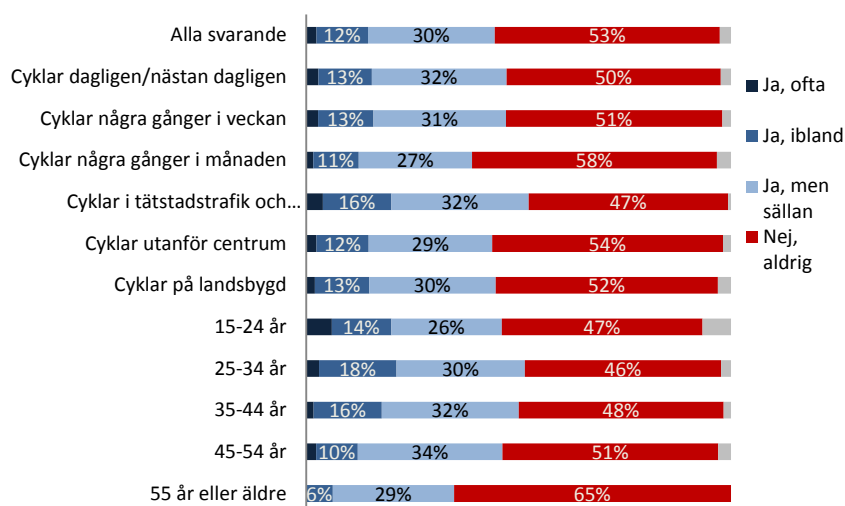
	Procent	Antal
Barn som cyklar på trottoaren är en olycksrisk för fotgängare	64%	454
Det är viktigt att samma regler gäller för alla cyklister oavsett ålder	61%	437
Det skulle bli för trångt med både fotgängare och cyklande barn på trottoaren	39%	276
Barn som cyklar på trottoaren stör fotgängare när de cyklar på trottoaren	32%	224
Annat	6%	40
Total	201%	n 711

Tabell 11. Anledningar till varför man tycker det är **dåligt** att barn (t.ex. upp till 8 år) inte får cykla på trottoaren (flera alternativ var möjliga)

	Procent	Antal
Barn utsätts för en större olycksrisk om de cyklar på körbanan	93%	574
Barn får inte möjlighet att cykla bredvid gående vuxen	56%	346
Barn stör vägtrafiken när de cyklar på körbanan	40%	245
Barn utsätts för en större olycksrisk om de samsas med snabbare cyklister på t.ex. cykelbanan	36%	222
Annat	4%	22
Total	228%	n 618

7.4 Om att cykla på körbanan

44 procent av cyklisterna uppger att det händer att de cyklar på körbanan trots att det finns en cykelbana. En viss trend ses att de som cyklar några gånger i månaden gör det något mer sällan än de som cyklar oftare. Det ses också att de som har erfarenhet av att cykla i tät storstadstrafik eller stadstrafik, några gånger i månaden eller oftare, har en tendens att oftare cykla i körbanan trots att det finns cykelbana. Resultatet är inte helt oväntat eftersom det kan vara trängre i städerna och svaren ger också vissa signaler om att utformningen har betydelse för hur man beter sig som cyklist. Det syns här inga större skillnader i beteende vad gäller ålder.



Figur 19. Andelar kring om man cyklar på körbanan trots att det finns cykelbana²³⁹ (n 741, 246, 253, 243, 594, 536, 352, 150, 132, 118, 132 resp. 210)

I enkäten ställdes frågan ”Känner du till att cyklister som huvudregel inte ska cykla på körbanan om det finns en cykelbana?” med undertexten ” Om det finns en cykelbana, ska du normalt använda den. Du får dock cykla på körbanan, även om det finns en cykelbana, när det är lämpligare med tanke på färdmålet. I så fall måste du vara extra försiktig.” 88 procent av de svarande uppgav att de kände till denna huvudregel. Det är en väldigt hög regelkännedom och man kan ifrågasätta om den verkligen är så hög då trafikregeln är tolkningsbar. Om frågan skulle ställts på ett annat sätt i en verklig situation är det troligt att kännedomen skulle vara en annan. Här är det återigen de som bryter mot regeln som har lägst kännedom om den. Noterbart är att regelkännedomen mellan cyklister och icke-cyklister skiljer sig åt även i det fall då båda grupperna har körkort för bil. Denna tendens ses också mellan de som inte har körkort men här är dock antalet observationer få. Dessa skillnader tycks spegla attityder som råder kring samspelet mellan olika trafikantgrupper. Åldern spelar en viss roll för regelkännedomen.

²³⁹ Kategorierna ”Cyklist trafikmiljö x” speglar om cyklisten har erfarenhet av att cykla i den specifika trafikmiljön. Notera att en cyklist kan ha erfarenhet av att cykla i flera trafikmiljöer. En ”Cyklist landsbygd” kan alltså ha erfarenhet av att cykla i miljön ”utanför centrum” och ingår således också i kategorin ”Cyklist utanför centrum”.



Figur 20. Andelar som känner till huvudregeln att cyklister inte ska cykla på körbanan om det finns en cykelbana. (n 1 386, 736, 650, 1 147, 239, 593, 554, 329, 389, 223, 230, 214, 259 resp. 460)

Tabell 12 visar de vanligaste skälen till varför man inte cyklar på cykelbanan trots att sådan finns. De tre främsta är att cykelbanan är blockerad, att man hindras av fotgängare som går på cykelbanan och att det går snabbare att cykla på körbanan. Många uppger också dåligt underlag, dålig skyltning som gör att man missar att det finns en cykelbana, att det är trångt på kombinerade gång- och cykelbanor samt höga kanter för att ta sig upp på cykelbanan som ett vanligt skäl till att inte cykla på cykelbanan. Att fotgängare i hög grad uppges hindra cyklisterna speglar återigen attityder kring samspelet i trafiken. Att cyklister vill komma fram snabbt ses också i flera andra studier t.ex. i en tidsvärdesstudie från 2009.²⁴⁰

²⁴⁰ Börjesson och Sundbergh (2009).

Tabell 12. Vanligaste skälen till varför man **inte cyklar på cykelbanan** trots att sådan finns (flera alternativ var möjliga)

	Procent	Antal
Cykelbanan är blockerad av t.ex. parkerade bilar, varutransporter	45%	150
Jag hindras av fotgängare som befinner sig på cykelbanan	45%	149
Det går snabbare att cykla på körbanan	41%	135
Det är dåligt underlag på cykelbanan	37%	123
Jag missar att det finns en cykelbana p.g.a. t.ex. dålig skyltning	36%	119
Det är trångt bland cyklister och fotgängare på delade gång- och cykelbanor	31%	103
Det är för höga kanter för att ta mig upp på cykelbanan	31%	102
Det är trångt bland cyklister på cykelbanan	16%	53
Det är för tvära svängar för att ta mig till cykelbanan	10%	32
Annat	8%	27
Jag är ett irritationsmoment för andra cyklister och fotgängare på delade gång- och cykelbanor	8%	26
Jag är ett irritationsmoment för andra cyklister på cykelbanan	5%	16
Total	314%	n 330

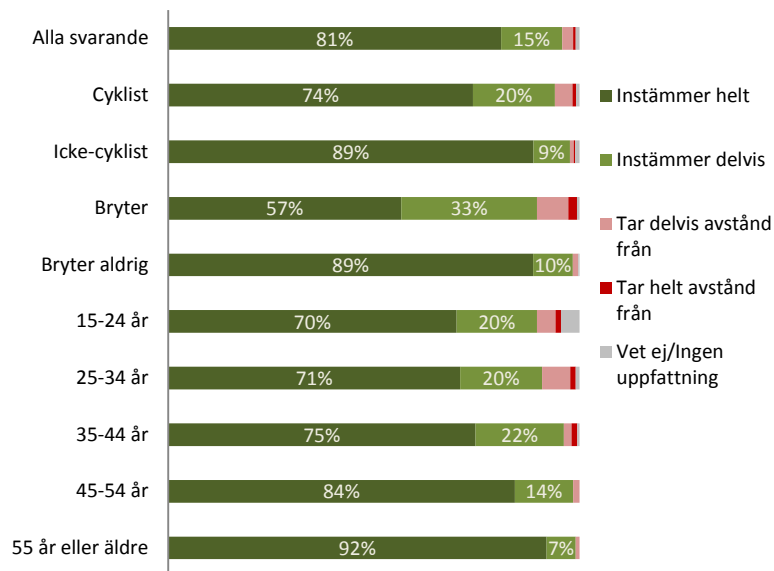
Det bör noteras att även om man cyklar på körbanan trots att det inte finns en cykelbana så innebär det inte att en regel har brutits eftersom det finns undantag från regeln. Detta svarsalternativ fanns inte men detta skäl anges ofta under svarsalternativet annat.

De som alltid cyklar på cykelbanan uppger säkerhet som främsta skäl till varför de gör det. Många uppger också att det är bekvämast att cykla på cykelbanan, se Tabell 13.

Tabell 13. Främsta skälen till varför man **alltid cyklar på cykelbanan** om sådan finns (flera alternativ var möjliga)

	Procent	Antal
Det är säkrast att cykla på cykelbanan	89%	350
Det är bekvämast att cykla på cykelbanan	52%	203
Cyklister ska inte störa vägtrafiken i onödan	45%	178
Det är viktigt att följa trafikregler	31%	122
Annat	1%	3
Total	218%	n 392

De allra flesta av de svarande instämmer helt eller delvis i påståendet ”Det är bra att vi har en trafikregel som säger att cyklister ska cykla på cykelbanan om sådan finns”. Dock ses återigen vissa skillnader mellan de som cyklar och inte cyklar. De som är minst instämmande är de som cyklar på körbanan trots att cykelbana finns.



Figur 21. Attityder kring påståendet att det är bra att cyklister ska cykla på cykelbanan om sådan finns (n 1 394, 742, 652, 330, 393, 224, 231, 214, 260 resp. 465)

De som instämmer helt eller delvis i påståendet anger att den som cyklar på körbanan löper större risk att råka ut för en olycka som främsta anledning till varför regeln är bra, se Tabell 14.

De som tar helt eller delvis avstånd från påståendet är få, 47 personer. De anger som främsta skäl till varför de tycker regeln är dålig att cyklister bör kunna välja från fall till fall vilken väg som är den bästa. Notera dock att antalet svar är få och det går därför inte att dra några starka slutsatser kring detta men det lyfter emellertid fram problemet med att regeln inte uppfattas som bra i alla lägen. Samtliga svar redovisas i Tabell 15.

Tabell 14. Skäl till varför det är **bra** att cyklister ska cykla på cykelbanan om sådan finns (flera alternativ var möjliga)

	Procent	Antal
Den som cyklar på körbanan löper större risk att råka ut för en olycka	81%	1079
Trafiken fungerar bäst om alla fordonstyper håller sig där de ska vara	61%	817
Den som cyklar på körbanan är en olycksrisk för andra trafikanter	57%	762
Den som cyklar på körbanan stör vägtrafiken	48%	634
Annat	1%	11
Total	248%	n 1332

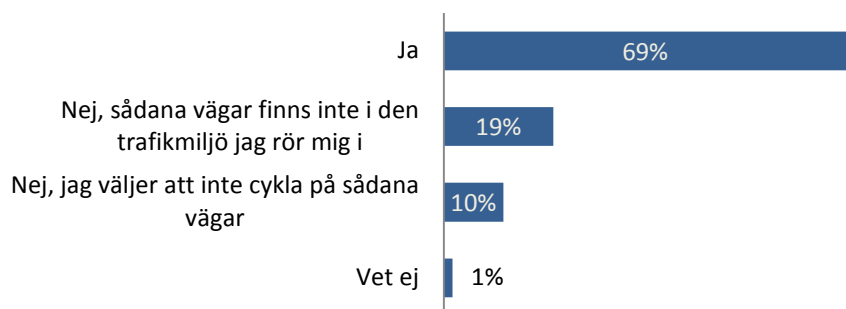
Tabell 15. Skäl till varför det är **dåligt** att cyklister ska cykla på körbanan om sådan finns (flera alternativ var möjliga)

	Procent	Antal
Cyklister bör kunna välja från fall till fall vilken väg som är den bästa	72%	34
Cyklister hindras från att cykla snabbt	32%	15
Snabba cyklister stör långsammare cyklister och fotgängare på delade gång- och cykelbanor	38%	18
Snabba cyklister stör långsammare cyklister på cykelbanan	28%	13
Annat	9%	4
Total	179%	n 47

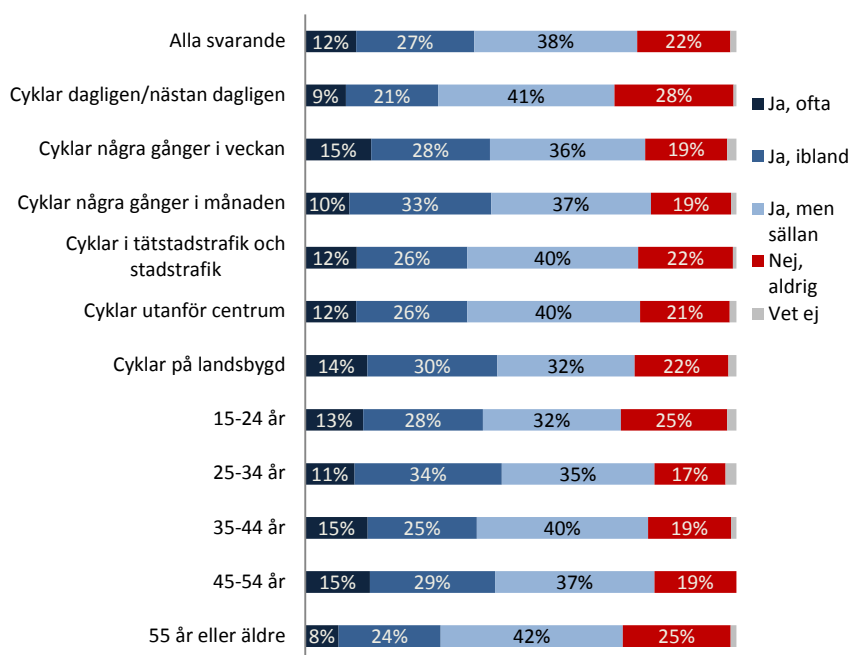
7.5 Om att cykla på vägar med vägren

69 procent av de 742 respondenter som cyklar några gånger eller mer i månaden uppger att det händer att de cyklar på vägar med vägren, se Figur 22. Av dessa personer svarar en övervägande majoritet, 77 procent, att det händer att de cyklar i körbanan istället för vägrenen, se Figur 23. Det syns inga tydliga skillnader i beteende mellan exempelvis ålder²⁴¹ och i vilka trafikmiljöer man har erfarenhet av att cykla i.

²⁴¹ Antalet observationer per åldersgrupp är relativt få.

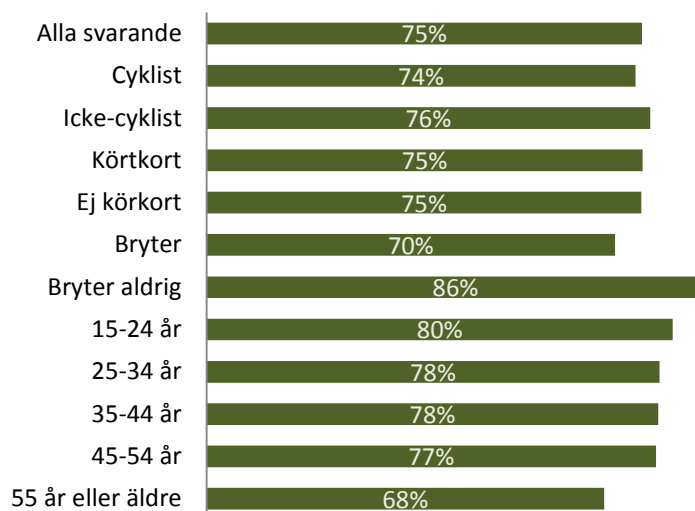


Figur 22. Om det händer att cyklisterna cyklar på vägar med vägren (n 742)



Figur 23. Svansfrekvens för frågan "Om du cyklar på vägar med vägren, händer det att du cyklar utanför vägrenen och cyklar på körbanan istället?" (n 515, 159, 189, 167, 378, 389, 285, 97, 79, 83, 100 resp. 156)

Tre fjärdedelar av alla svarande känner till att på vägar med vägren ska cyklister cykla i vägrenen, vilket ses i Figur 24. Jämfört med de tidigare reglerna är det något färre som känner till denna regel. Det ses ingen skillnad i regelkännedom mellan cyklister och icke-cyklister eller om man har körkort eller inte. En viss skillnad ses emellertid likt tidigare mellan de som bryter mot regeln och de som inte gör det. Det verkar generellt som att man vill förklara varför man inte följde reglerna med att man inte känner till dem. Gällande ålder så tyder svaren på att de äldre har lägre kännedom om regeln. Någon bakomliggande förklaring till detta har inte gått att finna.



Figur 24. Andel som känner till att på vägar med vägren ska cyklister cykla i vägrenen (n 1 387, 737, 650, 1 150, 237, 396, 110, 221, 230, 214, 259 resp. 463)

De som väljer att inte cykla på vägar med vägren, 76 personer, svarar att det inte känns trafiksäkert att cykla på den typen av väg, flera uppger också att den är för smal, se Tabell 16. En annan anledning som dock inte fanns med som svarsalternativ kan också vara att man faktiskt inte har behovet att cykla på sådan väg, kanske för att målpunkten för ens resa känns för långt att ta sig till med cykel.

Att vägrenen är för smal var också det vanligaste skälet till varför de som cyklar på vägar med vägren, cyklar på körbanan istället för i vägrenen, 87 procent av de som svarat på frågan kryssar för detta alternativ. Att vägrenen har dåligt underlag är även ett vanligt skäl, svarsfrekvensen ses i Tabell 17.

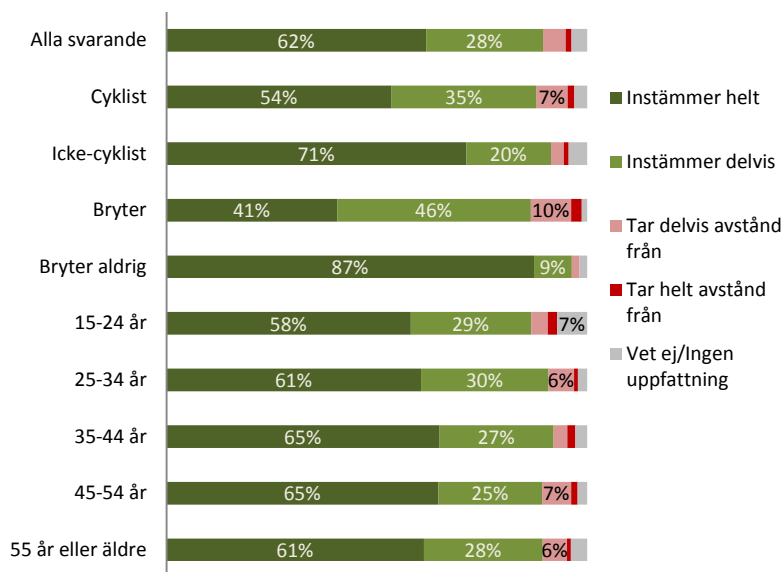
Tabell 16. Främsta skälen till varför man väljer att inte cykla på vägar som har vägren (flera alternativ var möjliga)

	Procent	Antal
Det inte känns trafiksäkert att cykla på den typen av väg	79%	60
Vägrenen är för smal	46%	35
Vägrenen har dåligt underlag	29%	22
Jag vill inte vara ett irritationsmoment för annan trafik	24%	18
Det ofta finns hinder, såsom långsamma fordon i vägrenen	7%	5
Annat	3%	2
Total	187%	n 76

Tabell 17. De vanligaste skälen till varför man cyklar på körbanan istället för vägrenen (flera alternativ var möjliga)

	Procent	Antal
Vägrenen är för smal	87%	345
Vägrenen har dåligt underlag	69%	275
Det finns ofta hinder, såsom långsamma fordon i vägrenen	16%	63
Annat	6%	24
Jag vill synas bättre	4%	14
Total	182%	n 397

Många av de svarande, 62 procent, instämmer helt i påståendet att det är bra att vi har en regel som innebär att på vägar med vägren ska cyklister cykla i vägrenen. Cyklister är återigen mindre instämmande och de som är minst instämmande är de som bryter mot regeln. För detta område ställdes inga följdfrågor om varför de tycker som de tycker om regeln. Men svaren på påståendet och tidigare frågor sänder signalen om att det inte är regeln som är dålig utan att det är utformning och bristande underhåll som leder till att regeln bryts.



Figur 25. Attityder kring påståendet "Det är bra att vi har en trafikregel som säger att på vägar ned vägren ska cyklister cykla i vägrenen" (n 1 394, 742, 652, 397, 111, 224, 231, 214, 260, 465)

7.6 Kännedom om utvalda vägmärken

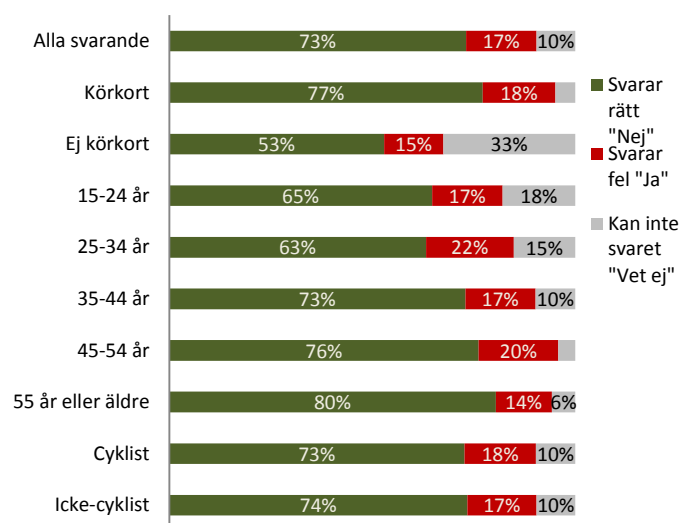
I enkäten ställdes frågan ”Är det tillåtet att för något/några av följande fordon att köra in på en gata där detta vägmärke finns uppsatt?”



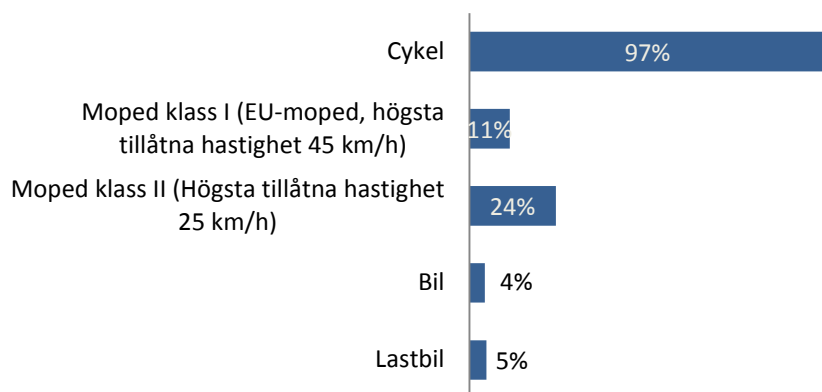
- Cykel
- Moped klass I (EU-moped, högsta tillåtna hastighet 45 km/h),
- Moped klass II (hösta tillåtna hastighet 25 km/h),
- Bil
- Lastbil

Rätt svar är nej, vilket också 73 procent av respondenterna svarade. 17 procent svarade felaktigt ”Ja” på frågan och 10 procent svarade ”Vet ej”, se Figur 26. De som inte har körkort svarade som väntat i högre utsträckning fel på frågan och de känner i högre grad inte till svaret. Att yngre personer i högre grad saknar körkort är en trolig förklaring till varför de inte känner till vad märket betyder. Om man är cyklist eller inte har ingen betydelse för om vet vad märket betyder eller inte. Hur ofta man cyklar eller kör bil har heller ingen större betydelse för kännedomen.

Värt att notera är att av de som svarade fel på frågan tror nära på alla att cyklar får köra in på gatan när vägmärket sitter uppe, se Figur 27.



Figur 26. Om man svarar rätt eller fel på vad vägmärket "Förbud mot infart med fordon" betyder (n 1 394, 1 154, 240, 224, 231, 214, 260, 465, 742, 652)



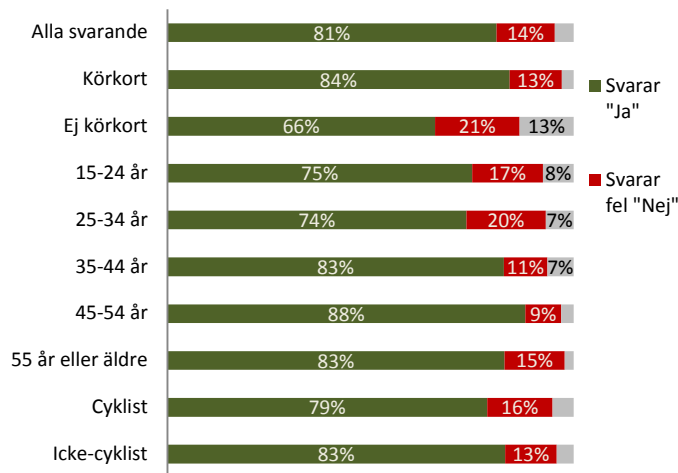
Figur 27. Fördelning över vilka fordon man felaktigt tror får köra in på en gata med vägmärket "Förbud mot infart med fordon" (n 237)

I enkäten ställdes också frågan ”Är det tillåtet att för något/några av följande fordon att köra in på en gata där detta vägmärke finns uppsatt?”



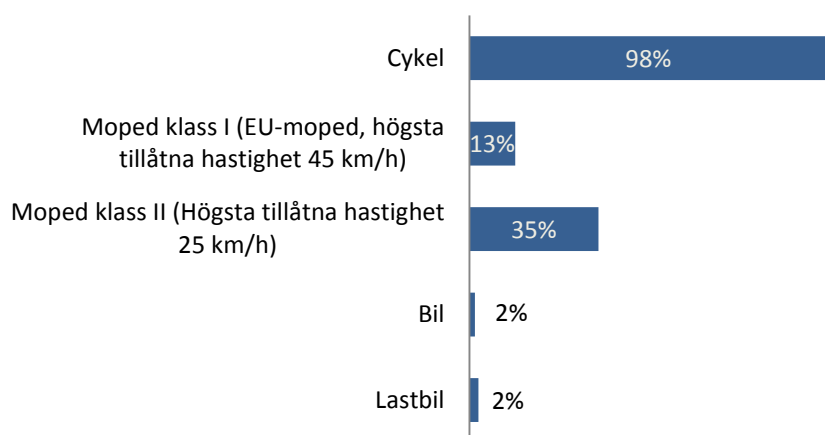
- Cykel
- Moped klass I (EU-moped, högsta tillåtna hastighet 45 km/h),
- Moped klass II (hösta tillåtna hastighet 25 km/h),
- Bil
- Lastbil

Här svarar 81 procent ”Ja”, 14 procent ”Nej” och 5 procent ”Vet ej”. Att svara ”Ja” behöver i detta fall dock inte betyda att man vet vad märket betyder, medan svaret ”Nej” är fel. De som saknar körkort svarar oftare ”Nej” på frågan eller känner inte till svaret, se Figur 28.



Figur 28. Om man tror/vet om några fordon får köra in på gatan då vägmärket "Förbud mot trafik med annat motordrivet fordon än moped klass II" är uppsatt (n 1394, 1154, 240, 224, 231, 214, 260, 465, 742, 652)

Vid följdfrågan om vilka fordon som får köra in då vägmärket sitter uppsatt framkommer att många känner till att cykel får köra in på gatan, medan färre känner till att moped klass II tillåts köra in. En del tror att det är tillåtet för moped klass I, se Figur 29. Sett till de båda frågorna om vägmärket så kan det konstateras att endast 28 procent till fullo vet vad vägmärket betyder. 80 procent känner dock till att vägmärket innebär att det är tillåtet att cykla in på gatan.



Figur 29. Vilka fordon man tror/vet får köra in på gatan då vägmärket "Förbud mot trafik med annat motordrivet fordon än moped klass II" är uppsatt (n 1128)

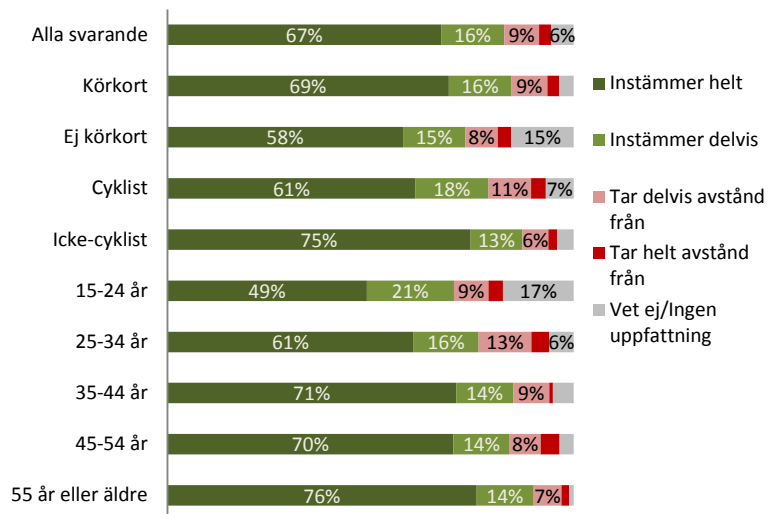
Tabell 18. Kunskap om vägmärket "Förbud mot trafik med annat motordrivet fordon än moped klass II"

	Procent	Antal
Känner till vad skylten betyder (cykel och moped klass II)	28%	384
Känner till att cyklister får köra in	52%	721
Känner till att moped klass II får köra in	1%	14
Svarar att inget fordon får köra in	14%	199
Vet ej	5%	65
Total	100%	n 1383

En hypotes inför enkäten var att regelkännedomen om de båda vägmärkena skulle skilja sig åt och att fler skulle känna till vad märket "Förbud mot infart med fordon" betyder. Så var också fallet. Men något fler känner till vad som gäller för cyklister vid vägmärket "Förbud mot trafik med annat motordrivet fordon än moped klass II" jämfört med "Förbud mot infart med fordon". Skillnaden beror troligtvis på utseendet av skyltarna då det ena ger en tydligare bild av vad som gäller och kan vara lättare att förstå för den som saknar körkort. Trots att det finns indikationer på att bilister i större utsträckning bryter mot skylten "Förbud mot trafik med annat motordrivet fordon än moped klass II" visar inte enkäten några signaler på att man tror att det är tillåtet för bilister att köra in då vägmärket är uppsatt. Bilisters regelefterlevnad vad gäller skyltarna är inte något som kan fångas i en enkät utan bör om så önskas studeras i fält.

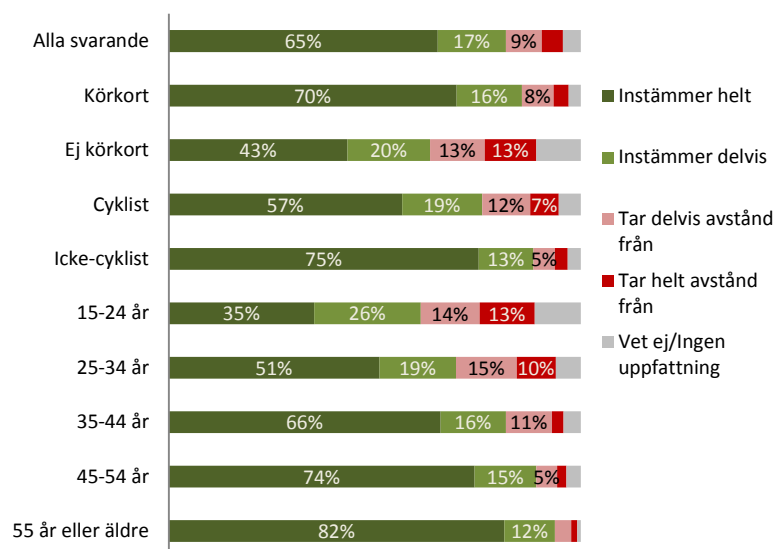
7.7 Ytterligare attityder kring regler

På påståendet ”Det är bra att vi har en trafikregel som säger att cyklister ska stanna vid röd trafiksignal även då de ska svänga till höger” är de allra flesta instämmande. Skillnader ses mellan de som cyklar och inte cyklar samt de som har och inte har körkort. Skillnader i ålder kan som tidigare nämnts förklaras av att yngre personer i lägre grad har körkort och av att de cyklar oftare.



Figur 30. Fördelning över påståendet "Det är bra att vi har en trafikregel som säger att cyklister ska stanna vid röd trafiksignal även då de ska svänga till höger" (n 1394, 1154, 240, 224, 231, 214, 260, 465, 742, 652)

Sist i enkäten, för att inte direkt följa efter frågorna om vägmärkena, ställdes respondenterna inför påståendet ”Det är bra att vi har en trafikregel som säger att cyklister inte får cykla mot enkelriktat”. Nedan ses hur svaren fördelade sig.



Figur 31. Svarsfördelning över påståendet "Det är bra att vi har en trafikregel som säger att cyklister inte får cykla mot enkelriktat" (n 1394, 1154, 240, 224, 231, 214, 260, 465, 742, 652)

De flesta instämmer helt eller delvis i påståendet och de skillnader som ses känns igen från tidigare frågor. Attityderna skiljer sig till viss del om man har körkort eller körkort, om man är cyklist eller inte och således också beroende på ålder. Det har inte tagits med i diagrammet ovan, men man kan se också en viss tendens till att de som ofta kör bil är mer instämmande än de som kör mer sällan. I vilken typ av område man bor eller i vilken typ trafikmiljöer man rör sig i spelar mindre roll för åsikterna, emellertid ses att de som bor utanför en tätort eller på landsbygden och därmed rimligtvis inte har lika stor erfarenhet av enkelriktade gator är mer instämmande i regeln.

7.8 Reflektioner över enkätresultaten

Kännedomen om de undersökta reglerna verkar vara tämligen hög. Regelkännedomen varierar emellertid något mellan reglerna. Den regel som minst antal svarande känner till är den om var cyklister ska cykla på vägar med vägren. Det kan höra samman med erfarenheten av att röra sig av den typen av trafikmiljö.

Vidare visar resultaten att de flesta av respondenterna i stort tycker att dagens trafikregler för cyklister är bra. Detta skulle kunna användas som argument för att reglerna bör behållas som de är. Men det är ett genuint svårt att ställa frågor kring regler och det är lätt att vara instämmande och acceptera de regler vi har idag eftersom det kan vara svårt att föreställa sig något annat. Man vet vad man har och inte vad man får. Enkäten visar dock på intressanta variationer i attityder, dels mellan olika grupper och dels mellan olika regler.

De respondenter som cyklar är mindre instämmande i reglerna jämfört med dem som inte cyklar. Erfarenhet av att cykla spelar således en viktig roll för hur väl man anser att gällande trafikregler fungerar. De som framförallt ifrågasätter reglerna är de cyklister som ibland bryter mot dem. Att cyklisterna bryter mot reglerna kan kanske delvis förklaras av att de inte känner till reglerna (och vissa verkar använda det som försvar för sitt agerande) men svaren visar också tydligt att utformning och underhåll har betydelse för om de följer reglerna eller inte.

Jämförs attityderna mellan de undersökta reglerna är det påståendet om det är bra att barn inte får cykla på trottoaren som skiljer ut sig. Här går åsikterna tydligt isär om regeln är bra eller inte. Resultaten pekar på att området är intressant för regelöversyn.

Studien visar att de som känner till reglerna och följer dem tycker att reglerna är bra. Det bör dock alltid diskuteras vad en regel är till för och vilket syfte den har att fylla. Att ha regler bara för reglerandets skull fyller ingen funktion och kan skapa onödig irritation i trafikmiljön.

8 Diskussion och förslag

I detta kapitel finns sammanfattande diskussioner kring planerings- och trafikregelverkets betydelse samt förslag till regeländringar att gå vidare med. Diskussionen och förslagen baseras på de litteratur-, intervju- och enkätstudier som har gjorts inom uppdraget.

I de flesta fall visar den sammantagna analysen att varje regelförändring kan förväntas få såväl positiva som negativa konsekvenser. Vår prioritering av förslag baseras på en sammantagen bedömning av de direkta och indirekta, positiva och negativa effekter ändringsförslagen väntas ge. Vi tar då hänsyn till inte bara hur cyklister berörs, utan också vilka konsekvenser förslagen får för andra trafikanter, planerare/beslutsfattare och allmänheten/medborgarna. För att systematisera bedömningsprocessen har förslagen stämts av mot en lista av kriterier som bedömts som relevanta. De kriterier vi har använt oss av i effektanalysen återfinns i bilaga 1, Kriterier för prioritering mellan olika regeländringsförslag. De effekter (kriterier) som har beaktats är bl.a.:

Effekter för cyklister: Det talar för en regelförändring om den väntas medföra att trafiksäkerheten för cyklister ökar, om den väntas ge cyklister bättre framkomlighet (t.ex. om cyklister kan få en genare resväg, färre störningar eller ökad reshastighet), om den kan ge cyklister en ökad trygghet och/eller om regelförändringen kan ge cyklister större friheter och möjligheter att anpassa sitt beteende efter individuella förutsättningar och avvägningar.

Effekter för andra trafikanter: Det talar för en regelförändring om den väntas medföra att trafiksäkerheten för andra trafikanter ökar, om den väntas ge andra trafikanter bättre framkomlighet och trygghet och/eller om den väntas minska andra trafikanters irritation gentemot cyklister.

Effekter för planerare/beslutsfattare: Det talar för en regelförändring om den ger bättre möjligheter att anpassa utformning och föreskrifter efter lokala omständigheter, om regelförändringen kan genomföras utan stora institutionella hinder eller avsevärt höjda kostnader samt om den är etablerad/testats utomlands med positivt resultat. Det talar även för en regelförändring inom planeringsområdet om den väntas ge ökad kostnadseffektivitet med avseende på planeringsprocessen.

Effekter för allmänheten: Det talar för en regelförändring, eller en omprövning av regeln, om den kan öka regelefterlevnaden, eftersom

regler som efterlevs dåligt kan urholka allmänhetens förtroende för trafikregelsystemet. Det talar även för en regelförändring om den ger en ökad konsistens och enkelhet i regelsystem samt om den nuvarande regeln har begränsat stöd hos allmänheten.

För alla kriterier gäller naturligtvis att om man förutser effekter i motsatt riktning mot dem som är önskvärda enligt ovan, så talar det istället emot att regeln införs/förändras.

8.1 Planeringssystemets betydelse

En del i WSP:s uppdrag har varit att studera det regelverk som används vid planering av cykelinfrastruktur. Det finns i sammanhanget i huvudsak två frågor som behöver besvaras:

- Finns det regler som förhindrar, försvårar, fördyrar eller på annat sätt hämmar tillkomsten av en ändamålsenlig cykelinfrastruktur?
- Saknas det regler som kräver, underlättar, förbilligar eller på annat sätt främjar tillkomsten av en ändamålsenlig cykelinfrastruktur?

Vår bedömning är att det med ett undantag inte finns regler som hämmar tillkomsten av en ändamålsenlig cykelinfrastruktur. Undantaget är att cykelbanor enbart definieras som väganordningar i väglagen. Cykelvägar som inte har en direkt funktionell tillhörighet till en väg kan därmed inte byggas med stöd av väglagens bestämmelser. Däremot menar vi att det på några centrala områden saknas regler eller andra förutsättningar som främjar tillkomsten av en ändamålsenlig cykelinfrastruktur. Detta förhållande har knappast uppkommit av en slump, utan är ett resultat av hur kommuner, regioner, Trafikverk, riksdag och regering under årtionden har uppfattat cykelns roll i transportsystemet.

Bristerna i cykeltrafikens infrastruktur, liksom vikten av att hantera dem, har kommit att uppmärksammas mer under de senaste åren och det kan vara så att detta förhållande räcker långt även utan regelförändringar relaterade till planeringen. Vi tror emellertid att eftersläpningen i genomförandet av ändamålsenlig cykelinfrastruktur är så stor att cykeln och cykelinfrastrukturen kan behöva förtydligas, både i regelverket och vad gäller ansvarsfördelningen på området, för att underlätta och snabba på processen. I de fall då bristerna inte bedöms kunna avhjälpas på ett ändamålsenligt sätt med hjälp av regeländringar eller förändringar i ansvar, kan andra typer av initiativ vara nödvändiga för att inom ”rimlig” tid uppnå en god och trafiksäker tillgänglighet för cykeltrafiken i landets alla delar. Detta behov av särskilda ansträngningar understryks av att kostnads-effektiva förbättringar för ett trafikslag är så mycket svårare att genomföra i ett redan utbyggt trafiksystem.

Slutsatserna från den internationella litteraturstudien pekar framförallt på vikten av en gen, säker och sammanhållen cykelinfrastruktur för att främja cykelns attraktivitet som färdmedel. En annan viktig framgångsfaktor är att cykeln ses som en naturlig komponent i ett hela resan-perspektiv. Detta manifesteras främst i trygg och säker cykelparkering i anslutning till större kollektivtrafiknoder och möjligheten att ta med cykeln på kollektivtrafiken. Hänsyn har tagits till dessa förutsättningar i våra förslag relaterade till planeringsförutsättningar.

8.2 Förslag kring planeringsförutsättningar

Våra förslag presenteras i punktform nedan, tillsammans med en kort redogörelse för vilka effekter som vi tror är de viktigaste i respektive sammanhang. För mer utförlig problembeskrivning och diskussion, se kapitel 4.

Förslag med hög prioritet

Statliga cykelvägar bör kunna byggas utan att höra till statliga bilvägar

Vi menar att regelförändringar och andra åtgärder bör genomföras som främjar tillskapandet av övergripande och sammanhängande cykelnät på lokal och regional nivå. För att få till stånd detta menar vi att följande förslag är nödvändigt och bör ha hög prioritet.

- Väglagen bör ändras så att dess bestämmelser också kan tillämpas på regionala cykelvägar.

Vår bedömning är att en sådan förändring skulle bidra till en ökad framkomlighet och tillgänglighet för cyklister. Visserligen indirekt och långsiktigt, men ändå som en mycket betydelsefull komponent. Ett bättre sammanhängande nät kan också öka förutsättningarna att åtgärda brister relaterade till trafiksäkerhet. Ur ett planerarperspektiv ökar åtgärden möjligheten att bygga cykelväg enligt väglagen. Ett antal respondenter i vår enkät till planerare upplever att planering enligt väglagen är omständligt och därmed inte kostnadseffektiv. Vi tolkar detta som att man för att lägga till en cykelbana längs en väg måste inleda med förstudie och sedan gå vidare med arbetsplan (även om det finns vissa förenklingmöjligheter). Om samma process används för att bygga ett helt nytt cykelstråk är detta kanske varken omständligt eller dyrt. Oaktat det menar vi att förändringen är nödvändig eftersom staten idag inte har något alternativ, och att processens kostnadseffektivitet är en separat fråga.

Cykelinfrastrukturen bör klassificeras, ”cykeltrafikled” bör kunna inrättas

Ytterligare åtgärder med hög prioritet i detta sammanhang bör vara att klassificera cykelinfrastrukturen efter t.ex. funktion i vägtransportsystemet och trafikteknisk standard. Till skillnad från bilinfrastrukturen saknar cykelinfrastruk-

turen till stora delar sådan kategorisering och i princip finns bara ett fåtal centrala klassificeringsbegrepp definierade. Samtidigt används ett ganska stort antal begrepp, både i vardagsspråket och i regelverkens mer allmänna texter, utan att de är fastlagda till sin betydelse. Hit hör bl.a. GC-bana, cykelväg, cykelled och regionalt cykelstråk. Detta förhållande måste inte med nödvändighet vara negativt, men den mycket stora variation i standard som cykelvägnätet med några undantag uppvisar – ofta utan synbar koppling till trafikmängder och behov – talar för att en klassificering borde vara värdefull.

- Transportstyrelsen och Trafikverket bör ges i uppdrag att gemensamt och i samråd med bl.a. Sveriges kommuner och landsting utarbeta lämpliga klassificeringar av samhällets cykelinfrastruktur avseende trafiknät och trafiktekniska standarder. Dessutom bör uppdraget omfatta en allmän översyn, liksom förslag på en ändamålsenlig samordning, av de olika regelverkens begreppsanvändning.
- Det bör införas en möjlighet att med stöd av lokal trafikföreskrift utpeka en viss cykelväg eller cykelvägsträcka som cykeltrafikled, d.v.s. en cykelväg som är särskilt avsedd för cykeltrafik med hög hastighet och prioriterad framkomlighet. Trafikverket bör därför ges i uppdrag att i samverkan med Transportstyrelsen utarbeta bestämmelser om cykeltrafikled i trafikförordningen samt i förordning om vägtrafikdefinitioner. Förslaget är kopplat till föregående punkt om att utarbeta klassificeringar av cykelinfrastrukturen.

Även dessa förslag bör framförallt innebära förbättrad framkomlighet och tillgänglighet för cyklister, kanske främst genom att ett enhetligt cykeltrafiknät är lättare att "förstå" och blir mer förutsägbart än ett system där vägars standard, utformning och underhåll många gånger varierar utan synbar logik. Än en gång verkar åtgärden indirekt och långsiktigt, men potentiellt kraftfullt. En klassificering av cykelinfrastrukturen bör också öka kostnadseffektiviteten i planeringen och ger, i fallet cykeltrafikled, ökade möjligheter att där det bedöms lämpligt prioritera cyklister. Eventuellt kan möjligheten till lokala utformningslösningar försämrats och det är viktigt att en klassificering ändå lämnar utrymme för viss flexibilitet.

Tillgängligheten för cykeltrafik längs mötesfria vägar bör förbättras

För regionala cykelresor tror vi att regler som medför att fler mötesfria landsvägar förses med cykelfält eller cykelväg är en nyckelfråga.

- En inventering bör göras av behovet av cykelfält eller cykelbana längs befintliga mötesfria vägar. Bestämmelser bör införas i vägkungörelsen som tillförsäkrar att mötesfria vägar (2+1) förses med cykelfält eller fri-

liggande cykelbana om andra gena, funktionella och säkra cykelvägar saknas. Sådana bestämmelser bör formuleras så att kraven på tillgänglighet för cykel i normalfallet ökar i förhållande till dagens situation, men samtidigt så att en flexibilitet bibehålls i beslut om lösning och utformning relativt behov och potential i det enskilda fallet.

Frågan om framkomlighet för cyklister längs mötesfria vägar berör ett betydligt mindre antal cyklister än åtgärder som förbättrar framkomlighet för cyklister i tätort. Samtidigt rör det sig här om stora förändringar i tillgänglighet för de cyklister och potentiella cyklister som berörs. Effekterna för andra trafikanter bör vara mycket små men positiva, då den upplevda tryggheten bör öka något när cyklister längs dessa vägar i ökad utsträckning separeras eller flyttas längre från motortrafiken. En ökad hänsyn till cyklisters behov längs dessa vägar medför potentiellt stora investeringskostnader. Men som vi har argumenterat tidigare är det längs många av dessa allmänna vägar idag så att trafikantgruppen cyklister i praktiken inte kan använda dem, samtidigt som det logiskt sett borde finnas en lägsta tillåtna nivå på framkomlighet och säkerhet för alla trafikantgrupper/fordonsslag vid ny- eller ombyggnad av allmän väg.

Förslag med medelhög prioritet

Ansvar för en övergripande cykelinfrastruktur bör förtydligas

Ytterligare en prioriterad fråga bör vara att reda ut ansvarsförhållandet vad gäller en övergripande cykelinfrastruktur. Anledningen till att vi ändå placerar detta påstående under en rubrik om *medelhög* prioritet är att det inte är alldeles klart vilken väg som är bäst att gå. Kanske räcker de regelförändringar som vi förespråkar ovan, tillsammans med en i transportpolitiken ökad prioritering av cykeln som färdmedel, för att en sådan övergripande cykelinfrastruktur av hög kvalitet och enhetlig standard och skyltning ska skapas. Bland experter och planerare tycks det emellertid finnas en uppfattning om att detta ansvarsförhållande trots allt behöver förtydligas och kanske stärkas.

- Det bör övervägas om ansvaret för en övergripande cykelinfrastruktur på regional och lokal (i första hand mellankommunal) nivå behöver förtydligas ytterligare. En möjlighet är att ge Trafikverket ett utökat ansvar avseende både investering, planering, byggande och drift och underhåll av ett sådant övergripande nät.

Ett tydligt ansvar för en övergripande cykelinfrastruktur torde vara en grundläggande förutsättning för att en sådan infrastruktur verkligen ska skapas, genom att färre cykelplaneringsfrågor faller mellan stolarna och genom att ansvaret lättare kan utkrävas. Det bör också ha stor positiv påverkan på planeringens kostnadseffektivitet, liksom på effektiviteten i drift och underhåll. En tydlig an-

svarsfördelning spelar alltså mycket stor roll ur cyklistens perspektiv, främst kanske för framkomlighet och tillgänglighet, men sannolikt också för trafiksäkerhet, trygghet och frihet att göra egna avvägningar mellan huvudnät och lokalnät.

Medfinansiering kopplad till utredningskrav kan ge ökad effektivitet

Stora delar av investeringsmedel för regional infrastruktur har i åtgärdsplaneringen placerats i potter med olika namn, med resultatet att investeringsmedlen i fråga dels riskerar att försvinna in i investeringsprojekt med andra syften, dels inte utsätts för lika detaljerad utredning med avseende på bl.a. behov och samhällsekonomisk lönsamhet.

Investeringar i cykelparkeringar av god kvalitet är enligt utländska erfarenheter en nyckelfaktor för att öka cyklingen, det gäller inte minst cykelparkering vid kollektivtrafiknoder. Samtidigt är just sådan cykelparkering svår att få till p.g.a. de komplexa ansvarsförhållanden som ofta gäller i dessa sammanhang. Eftersom förutsättningarna samtidigt skiljer sig mellan olika platser, och flera aktörers deltagande kan vara nödvändigt för att få till stånd bra lösningar, menar vi att ett mer tydligt utpekat ansvar för cykelparkering ändå inte är rätt väg.

Dessa båda problembilder borde båda kunna hanteras genom följande förslag.

- Möjligheten bör övervägas att under en begränsad period reservera investeringsmedel från åtgärdsplaneringen för medfinansiering av ett övergripande regionalt och lokalt cykelvägnät, liksom för cykelparkeringar vid i första hand kollektivtrafiknoder av nationell betydelse. Till skillnad från de potter relaterade till cykelinvesteringar som finns i läns-transportplanerna, bör kraven på beslutsunderlag relaterat till behov och nytta vara större. Som underlag till beslut om sådan statlig medfinansiering av cykelparkeringar, bör behovet av cykelparkeringar vid kollektivtrafiknoder av nationell betydelse inventeras.

Medfinansiering av övergripande cykelinfrastruktur kan, om den kopplas till uppfyllande av ett antal kriterier relaterade till behov, efterfrågan och kvalitet, öka takten i genomförandet av övergripande cykelinfrastruktur och öka sannolikheten för att den övergripande cykelinfrastruktur som byggs är den mest samhällsekonomiskt lönsamma. Detta skulle i sin tur avsevärt förbättra framkomlighet/tillgänglighet, trafiksäkerhet och trygghet för cyklister (jämfört med ett alternativ där infrastrukturen byggs längre fram i tiden och väljs utifrån mindre strikta krav).

Medfinansiering av cykelparkering vid kollektivtrafiknoder bör påskynda tillgängligheten till god cykelparkering avsevärt, vilket ger positiva effekter på

framför allt trygghet för cyklister. I praktiken kan också säker cykelparkering vara avgörande för om en trafikant anser att det ”går” att cykla till en viss målpunkt, även om det inte ger några direkta effekter på tillgängligheten. Förbättrad cykelparkering ger (utöver att investeringsmedel tas i anspråk) endast mycket små effekter på andra trafikanter, och då dels kopplat till färre felparkerade cyklar, dels till att kollektivtrafiknära mark tas i anspråk.

Cykelns ställning som fordonslag bör tydliggöras i regelverken

Vi menar att det med ett undantag (väglagen) inte finns några regler som aktivt hindrar eller försvårar för ansvariga institutioner att planera och bygga god cykelinfrastruktur. Däremot har infrastrukturplaneringen varit så fokuserad på motordriven vägtrafik under så många decennier att många infrastrukturrelaterade begrepp i lagstiftningen, även om den egentligen är fordonsneutral, implicit tolkas som att gälla just motorfordon. Så länge det i lagstiftningen inte ställs explicita krav på att hänsyn tas också till cyklisternas behov, blir det därför också lätt att förbise dem. Och i den mån hänsyn ändå tas till tillgänglighet med cykel, blir det lätt så att alternativ för cyklister ordnas först efter det att motortrafikens behov är tillgodosedda. Detta ökar sannolikheten för sämre lösningar i termer av t.ex. genhet, tillgänglighet eller trafiksäkerhet för cyklister. Mot denna bakgrund menar vi att cykelplaneringens förutsättningar i praktiken skulle förbättras om cykeln i större utsträckning än idag omnämns och behandlas som ett eget, fullvärdigt transportslag i lagstiftning och andra regelverk. Vi har redan nämnt detta i några av våra förslag ovan, nu fokuserar vi på Plan- och bygglagen, PBL.

- Det bör övervägas om cykelinfrastrukturen kan lyftas fram tydligare i plan- och bygglagen. För exempel, se avsnitt om PBL i kapitel 4.

Tydligare krav på tillgänglighet för cykel i PBL ger i högsta grad indirekta men potentiellt positiva effekter på både trafiksäkerhet, framkomlighet/tillgänglighet och trygghet för cyklister. För andra trafikanter kan förtydligade krav antas spela mindre roll. I vissa fall kan dock separeringen mellan cyklister och andra trafikanter antas komma att förbättras, i andra fall kan en tydligare prioritering av cykeltrafiken innebära marginellt försämrad framkomlighet för biltrafiken. Ökade investeringar i cykelinfrastruktur medför naturligtvis också kostnader som i motsvarande grad minskar utrymmet för andra investeringar. Samtidigt ger fokus på cykelinfrastruktur tidigt i planeringsprocessen bättre förutsättningar för kostnadseffektiva lösningar, än när lösningar för cyklister ordnas senare, i mer eller mindre färdigplanerade områden.

Förslag med lägre prioritet

Möjligheterna att ta med cykeln på tåget bör förbättras

Möjligheterna att ta med cykeln på tåget är betydligt sämre i Sverige än i många andra länder. Erfarenheter från andra länder tyder på att sådana tjänster är populära och att varken andra resenärer eller ombordpersonal störs. Det är önskvärt att möjligheterna att ta med cykeln på tåg förbättras också i Sverige. En sådan utveckling kan kollektivtrafikoperatörerna själva ansvara för; ett ansvar som ligger i linje med den nuvarande transportpolitiska inriktningen mot ökad avreglering och marknadslösningar. Om detta emellertid inte sker, menar vi att staten bör kunna fungera som katalysator genom att t.ex. informera och utreda cyklisters betalningsvilja för cykeltransport, liksom genom följande förslag.

- Möjligheterna för Transportstyrelsen eller annan statlig aktör att i tillståndsgivning ställa krav på att cykel kan tas med i kollektivtrafiken bör övervägas.

Det är troligt att ökade möjligheter att ta med cykeln på tåget skulle ge mindre effekter på cykelresandet än de övriga förslag vi har framfört här. Däremot ökar sådana möjligheter friheten för cyklister – främst för resor under fritiden – och för personer som inte har möjlighet att ha bil eller som inte vill ha det. Därigenom kan en sådan utveckling marginellt minska bilinnehavet, eller möjligen senarelägga det första bilinköpet för yngre hushåll. Samtidigt förutsätter det kostnader för kollektivoperatörerna att iordningställa platser för cyklar, men innan betalningsviljestudier har gjorts går det inte att säkert avgöra om åtgärden i första hand innebär nettokostnader eller nettointäkter för operatörerna.

8.3 Trafikreglernas betydelse

Trafikreglernas syfte är att skapa förutsättningar för framkomlighet, tillgänglighet, säkerhet och trygghet. I utformningen av reglerna döljer sig också en rad avvägningar som ska underlätta samspelet mellan olika grupper av trafikanter. Cyklister är fordonstrafikanter och omfattas därför av de regler som gäller för fordon generellt. Vissa regler kan därför vara relevanta för de flesta fordonsförare, men passa sämre för cyklister, p.g.a. de särskilda förhållanden som gäller för trafikantgruppen.

Om trafikreglerna är olämpligt utformade kan det direkt ge upphov till t.ex. följande typer av effekter för cyklisterna:

- Försämrad framkomlighet; tidsförluster
- Försämrad tillgänglighet; sämre möjlighet att enkelt kunna nå önskade målpunkter

- Försämrad säkerhet: ökad risk för olyckor och skador
- Försämrad trygghet; ökad oro för att drabbas av olyckor

Gemensamt för ovanstående effekter är att de minskar cyklingens attraktivitet och riskerar att leda till färre cyklister.

Ofta konkurrerar olika kvaliteter med varandra. Ett visst trafikantbeteende kan vara det bästa ur framkomlighetssynpunkt, medan ett annat beteende kan vara aningen säkrare. Varje cyklist gör (omedvetet) sådana avvägningar många gånger längs en cykelresa, genom att t.ex. välja när hon skall korsa vägen eller vilken hastighet hon ska hålla. I sådana individuella avvägningar får framkomligheten ofta hög prioritet: cyklister är angelägna om att spara både tid och ansträngning genom att kunna minska antalet stopp och hålla hög genomsnittlig hastighet. Bra regler kan hjälpa cyklisterna att göra kloka avvägningar, t.ex. när de inte kan förväntas förstå vilken betydelse deras beteende har för deras egen trafiksäkerhet.

Inte minst påverkas trafikanterna av hur trafikmiljön är utformad. Detta betyder att man inte kan förvänta sig att regelförändringar som ensam åtgärd ska få en helt genomgripande effekt på hur cyklister väljer att bete sig i kritiska situationer. Det är bara om reglerna kombineras med en utformning av trafiksystemet som gör att det eftersträvade beteendet upplevs som naturligt, som man kan hoppas på en hög grad av regelefterlevnad. Detta är också något som bekräftas av den internationella litteraturstudien. T.ex. måste cyklister i både Nederländerna och Sverige använda cykelbanor där dessa finns. Skillnaden är dock att utformningen av cykelbanorna i Nederländerna gör att de saknas incitament för cyklister att använda körbanan, medan bristen på utrymme på de svenska gör att många cyklister söker sig ut i körbanan. Regelverket är detsamma men förutsättningarna skiljer sig. Detta är något som vi har tagit hänsyn till i de fall vi ansett det motiverat att överväga att införa en lag eller regel från något av de länder som ingick i den internationella litteraturstudien även i Sverige.

Utöver de regler och lagar som skiljer sig från andra länder så har resultaten från den stora enkätstudien i flera fall varit vägledande i beslutet att föreslå en lag eller regeländring.

8.4 Förslag relaterade till trafikregler

Regeländringsförslag presenteras i punktform nedan, tillsammans med en kort redogörelse för vilka effekter som bedöms vara de viktigaste i respektive sammanhang. För mer utförlig problembeskrivning och diskussion, se kapitel 6.

Högt prioriterade frågor

- **Cyklister bör tillåtas att cykla på körbanan.** Det finns flera anledningar att tillåta cyklister att cykla på körbanan även om det finns cykelbana, framförallt därför att cykelbanan i många fall erbjuder dålig framkomlighet och tvingar till onödiga omvägar. Två alternativa regeländringsförslag har identifierats för detta syfte. Vi förespråkar det förslag som innebär att grundregeln är att cyklister får cykla på körbanan även om det finns cykelbana, men att cykeltrafik samtidigt kan förbjudas på gator genom lokala trafikföreskrifter och vägmärke som anger detta, likt de regler som gäller i Tyskland. Vi bedömer att en sådan möjlighet skulle ge tydliga regler och samtidigt ge väghållarna bättre flexibilitet när det gäller att styra cykeltrafiken till cykelbanor där det bedöms vara nödvändigt.

Att tillåta cyklister att cykla på körbanan i större utsträckning än idag ökar cyklisters tillgänglighet samt framkomlighet generellt, i synnerhet för snabba cyklister. Resultaten från enkätundersökningen styrker uppfattningen att det finns anledning att tillåta cyklister att använda körbanan eftersom relativt många upplever att de hindras på cykelbanan. I enkätundersökningen svarade knappt hälften av de som ibland cyklar på körbanan trots att det finns cykelbanan att skälet är att *cykelbanan är blockerad av t.ex. parkerade bilar, varutransporter*. Ungefär lika många angav också skälet *jag hindras av fotgängare som befinner sig på cykelbanan*. Många svarade också t.ex. att det går snabbare att cykla på körbanan och att det är trångt på kombinerade gång- och cykelbanor. Det verkar generellt som att regeln efterlevs relativt dåligt, eftersom nästan hälften av respondenterna svarade att det händer att de cyklar på körbanan även om det finns cykelbana.

Man kan befara en oro för att regelförändringen försämrar trafiksäkerheten. En sådan oro bör emellertid bara vara befogad i vissa speciella fall, eftersom studier indikerar att regelförändringen generellt inte försämrar trafiksäkerheten. Om reglerna formuleras så att cykeltrafik kan förbjudas på vissa gator, likt reglerna i Tyskland, bör trafiksäkerheten inte försämrats. Ett alternativ/komplement till denna regel är att ändra reglerna så att cyklister generellt bara får cykla på körbanan på gator med låga hastighetsgränser (t.ex. upp till 50 km/h).

- **Barn bör tillåtas att cykla på trottoaren.** Det finns stora fördelar med att tillåta barn att cykla på trottoaren och denna regeländring bör därför utredas vidare. I vissa andra länder får barn cykla på trottoaren, t.ex. Tyskland, Finland och Norge (där även vuxna under vissa förutsättningar får cykla på trottoaren), vilket talar för att regeländringen är ge-

nomförbar. Enkätundersökningen visar att betydligt fler är kritiska till regeln som säger att barn inte får cykla på trottoaren än till de andra regler som undersöktes. Endast ca hälften av respondenterna *instämmer helt* eller *instämmer delvis* i påståendet att *det är bra att även barn (t.ex. upp till 8 år) inte får cykla på trottoaren*. De främsta motiven till en ändring är att det sannolikt förbättrar trafiksäkerhet eftersom barn inte är "trafikmogna" och att det ökar tillgänglighet för barn genom att göra det tryggare att cykla. Av de som inte instämmer i att dagens regler om att barn inte får cykla på trottoaren anger 93 procent att barn utsätts för en större olycksrisk om de cyklar på körbanan som anledning till varför inte regeln är bra.

Enkätundersökningen stärker också litteratur- och intervjuresultaten om att det är relativt vanligt att barn idag cyklar på trottoaren trots att det inte är tillåtet. Den främsta anledningen är enligt enkätundersökningen att det upplevs trafikfarligt att barn cyklar på annan plats, d.v.s. i körbanan eller på cykelbanor. En annan relativt vanlig anledning att tillåta sitt/sina barn att cykla på trottoaren är att föräldrar promenerar och barnet cyklar (bredvid). Om barn tillåts cykla på trottoaren skulle således både tryggheten och regelefterlevnaden förbättras. Regeländringen kan även ha positiva effekter för bilister i de fall där det idag saknas separat cykelbana och cyklande barn är hänvisade till körbanan. Detsamma gäller för vuxna cyklister, i synnerhet snabba, då dessa inte i lika stor utsträckning behöver dela cykelbanan med cyklande barn.

En risk med regelförslaget är att det kan leda till försämrad framkomlighet och otrygghet för i synnerhet funktionshindrade och äldre när de vistas på trottoaren. Regeländringsförslaget skulle knappast innebära några direkta krav eller kostnader för väghållare eftersom antalet cyklande barn är så få att trängsel på trottoarerna bara i enstaka undantagsfall kan förväntas leda till att dessa kan behöva byggas om.

- **Cykling mot färdriktning på enkelriktade gator bör möjliggöras.**
Enligt Wienkonventionen, som Sverige har förbundit sig till, verkar det idag inte möjligt att ha tilläggstavla till den traditionella enkelriktningsskylten *förbud mot infart med fordon*. Därmed är det inte möjligt att tillåta cykling i den riktning där denna skylt används för att enkelrikta gatan. En alternativ möjlighet att reglera med skylten *förbud mot trafik med annat motorfordon än moped klass II* (som tillåter infart med cykel) finns visserligen redan, men både svenska och internationella erfarenheter visar att väghållarna inte anser att det alternativet är likvärdigt. Det finns därför skäl för vidare utredning av möjligheten att (samt konsekvenserna av att) tillåta cykling mot färdriktningen på enkelriktade

gator. För detta krävs möjlighet att ha tilläggstavla *gäller ej cykel* på gator där det inte bedöms nödvändigt att cykeltrafiken enkelriktas trots att motorfordonstrafik behöver enkelriktas. Motorfordonstrafik bör då uppmärksammas på att mötande cyklister kan förekomma genom skyltar som anger detta. Eftersom det finns en efterfrågan och stora fördelar med att reglerna ändras så att cyklister kan undantas från enkelriktningar föreslår vi att skrivelserna i Wienkonventionen undersöks mer noggrant av juridisk expertis och att förutsättningarna för att driva frågan i UNECE (United Nations Economic Commission for Europe) eventuellt utreds.

Föreslagen regelförändring bör medföra att vägnätet för cyklister blir mer komplett och gent. Enkelriktade gator har stor betydelse för cyklisters framkomlighet och kan tvinga cyklister till betydande omvägar. Regeländringsförslaget kan också förbättra trafiksäkerheten, i de fall där cyklister idag behöver korsa flera vägar för att komma runt en enkelriktad sträcka. Effekterna av föreslagen regeländring kan bli stora för cykeltrafiken i termer av framkomlighet och tillgänglighet, om väghållare väljer att utnyttja möjligheten.

Vi förespråkar däremot inte en regelförändring som gör att cyklister generellt undantas från enkelriktningar (*förbud mot infart med fordon*) eftersom det kan finnas anledningar att också enkelrikta cykeltrafiken på vissa gator.

- **Förändring av väjningsreglerna vid cykelöverfarter.** Väjningsreglerna för cykelöverfarter bör ses över. Reglerna behöver ändras för att trafikanternas regelefterlevnad och därmed trafiksäkerheten ska öka. Under de intervjuer som genomförts inom ramen för vårt uppdrag har förslag lagts fram om att testa olika förslag på väjningsregler i en stad och noga övervaka effekterna.

Transportstyrelsen har lagt fram förslag till nya regler vid cykelöverfarter, som innebär att motorfordonsförare, men inte cyklister, har väjningsplikt vid cykelöverfarter. Samtidigt ställs krav på att cykelöverfarter ska ha en viss utformning (vara hastighetssäkrade eller signalreglerade). Förslaget har den fördelen att det ger cyklister företräde. Samtidigt medför det en risk för att trafiksäkerheten försämras genom att den nya väjningsplikten inte respekteras, samt genom att cykelöverfarter tas bort om väghållare inte vill ordna så att de uppfyller utformningskraven, t.ex. av ekonomiska skäl eller p.g.a. prioritering av andra trafikslag. Där cykelöverfarter tas bort bedöms cyklisters framkomlighet försämras, eftersom cykelöverfarter i praktiken verkar ge cyklister ett visst

företräde (trots att cyklister enligt dagens trafikregler har lite företräde) och bidra till ökad uppmärksamhet hos bilförarna.

Av dessa skäl förespråkar vi alltså inte Transportstyrelsens förslag. Vi föreslår istället att möjligheten att införa två olika typer av cykelöverfarter utreds, en typ där cyklister har hundra procentig väjningsplikt och motorfordonsförare aldrig har väjningsplikt, samt en typ där det motsatta gäller. För att minska risken att väghållarna väljer att ta bort cykelöverfarter, föreslås att den första typen av cykelöverfart ska vara grundregel och att väghållare kan välja att använda den andra, t.ex. längs prioriterade cykelstråk, huvudcykelstråk etc. Reglerna för prioriterade cykelöverfarter bör formuleras med krav på att cykelöverfarten är bevakad eller är ”trafiksäkert utformad”, exempelvis genom krav på att ha en viss utformning som gör att det inte är lämpligt att föra fordon i högre hastigheter än 30 km/h. Det bör gälla att väjningspliktsskyltar, eller en ny skylt för cykelöverfart, måste finnas vid prioriterade cykelöverfarter medan inga väjningspliktsskyltar får finnas för motorfordonstrafiken vid andra cykelöverfarter. Eventuellt kan man samtidigt utreda om det är en bra idé att införa krav på väjningspliktsskyltar och väjningslinje (som dock inte alltid syns, t.ex. när det är snö på marken) för cykeltrafiken vid cykelöverfarter som inte är prioriterade (d.v.s. de allra flesta cykelöverfarter), så att det blir tydligare för cyklister som närmar sig en cykelöverfart vilken typ av cykelöverfart det är.

Även om det presenterade förslaget innebär att det ska finnas två varianter av cykelöverfarter anser vi att det bidrar till ett mer konsistent trafiksystem och en enkelhet och tydlighet i trafik-/regelsystemet jämfört med dagens system. Det presenterade förslaget väntas totalt sett vara trafiksäkrare framfört dagens väjningsregler och Transportstyrelsens förslag, genom tydliga väjningsregler samt genom att både den trafikant som har väjningsplikt och den som har företräde väntas vara uppmärksam i korsningspunkten. Jämfört med Transportstyrelsens förslag innebär det presenterade förslaget troligen en försämrad framkomlighet för cyklister regelmässigt, men i och med risken att antalet cykelöverfarter minskar är det svårt att förutspå sådana effekter. Vårt förslag ger också väghållare större möjligheter att anpassa reglerna efter olika förhållanden.

- **Införande av cykelfartsgator.** Idag saknas ett mellanting mellan cykelbana och gata, vilket gör att det är svårt att prioritera cykeltrafiken om det inte finns utrymme att anlägga cykelbanor. Samtidigt är det av stor vikt att cykelvägnätet är sammanhängande. Möjlighet att skapa cykelfartsgator bör därför införas. Reglerna för cykelfartsgata bör mot-

svara reglerna för gångfartsgata, d.v.s. motorfordonstrafik får förekomma förutsatt att den håller *cykelfart*. På cykelfartsgata bör motorfordon också ges väjningsplikt gentemot cyklister.

Cykelfartsgator finns idag i t.ex. Tyskland och Nederländerna och antalet cykelfartsgator har kontinuerligt utökats.

Lägre prioriterade frågor

- **Krav på att cyklister ska använda vägrenen avskaffas.** Vi anser att det finns få argument mot att ta bort kravet på att cyklister ska cykla i vägrenen om det saknas cykelbana. Kravet på att cykla i vägrenen skulle t.ex. kunna ersättas med ett krav på att hålla till höger (likt reglerna i t.ex. Tyskland). Det ger cyklister en något större frihet att välja färdväg samtidigt som det troligen inte skulle ge betydande effekter vare sig för motorfordonstrafikens framkomlighet eller trafiksäkerheten.

Samtidigt tror vi att en sådan ändring skulle ge liten effekt, eftersom relativt lite cykling sker på denna typ av vägar. Om kravet på att cyklister ska cykla i vägrenen ersätts av ett krav på att hålla till höger, är bedömningen att det skulle innebära en liten skillnad i praktiken. Det verkar som att cyklister i stor utsträckning redan väljer att cykla på körbanan på vägar med vägren, t.ex. om vägrenen är för smal eller har dåligt underhåll. I enkätundersökningen svarade 77 procent av de respondenter som cyklar på vägar med vägren (69 procent, n 742) att det händer att de inte cyklar i vägrenen utan på körbanan.

Den främsta anledningen bakom den föreslagna regeländringen är att vägrenar generellt har dålig standard och kan vara en orsak till att cyklister faller och skadar sig. Av de som svarat att de cyklar i körbanan uppger 87 procent att anledningen är att *vägrenen är för smal* och 69 procent att *vägrenen har dåligt underhåll*. Cyklister bör själva få avgöra om vägrenen är en lämplig färdväg eller ej. Regelförändringen skulle inte innebära några krav eller kostnader för väghållare.

- **Utreda om kravet att cyklister ska stanna vid stoppskylt kan avskaffas.** Vi anser att det finns få argument för att cyklister ska behöva stanna *helt* vid stoppskylt, samtidigt som regeln har betydande effekt på cyklisters framkomlighet där det finns stoppskylt. Vi anser att det finns anledning att ersätta regeln om att cyklister ska stanna med att cyklister har väjningsplikt vid stoppskylt. Det är dock relativt ovanligt med stoppskyltar, varför vi inte tycker att frågan bör prioriteras. Vi har inte studerat formuleringar kring regeln i Wienkonventionen men förslår att man undersöker om det finns hinder mot regeländringen där. Vi har inte

funnit att det föreslagna undantaget för stoppregeln när det gäller cyklister finns i något av de länder vi studerat. Detta talar mot den föreslagna förändringen, och innan regelförändringen genomförs bör den utredas grundligare, och förslagsvis testas i en stad innan den ändras nationellt.

Om reglerna ändras så att cyklister inte behöver stanna vid stoppskylt finns en risk att trafiksäkerheten försämras men vi bedömer den risken som relativt liten eftersom cyklister borde vara uppmärksamma och iaktta väjningsplikt där det finns stoppskylt, eftersom de drabbas hårdast i en kollision. Föreslagen regelförändring innebär inte att ändra en hundraprocentig regel eftersom regeln bara gäller för fordon (jämför resonemang om att tillåta cyklister att cykla mot rött vid högersväng). Om cyklister undantas från stopplikten vid stoppskylt bedöms därför risken för felbeteenden i andra situationer som mycket liten, eftersom motorfordonsförare inte bör missförstå regeln eftersom de har utbildning i trafikregler.

Ett alternativ till att utreda ett generellt undantag för cyklister vid stoppskylt är att utreda möjligheterna att ha tilläggstavla ”gäller ej cykel” till stoppskylt. Vi förespråkar emellertid inte detta alternativ eftersom det skulle medföra avsevärda kostnader, samtidigt som vårt ifrågasättande av varför cyklister ska omfattas av regeln gäller generellt, och inte enbart på vissa platser.

Bortprioriterade frågor

- **Tillåta cyklister att cykla mot rött vid högersväng.** Vi bedömer att det föreligger stora risker att trafiksäkerheten försämras och barns inlärning försvåras om cyklister tillåts cykla mot rött vid högersväng. Vi föreslår därför att detta förslag på regelförändring primärt inte utreds vidare. Vi föreslår således inga regelförändringar för att minska de (betydande) negativa effekter som trafiksignaler innebär, i form av hinder för cyklisters framkomlighet och en bristande regelefterlevnad bland cyklister, som troligen skapar en irritation bland andra trafikanter. Vi föreslår istället att man ser över utformningsriktlinjer så att metoder som cykelbana dragen till höger om trafiksignaler, särskilda trafiksignaler med andra signalscheman används för cyklister eller signalinställningar som är mer anpassade till cyklister och att cykelboxar används där det är möjligt (och finns anledning). Vi tror att om signalkorsningar bättre anpassas till cyklister så att cyklister bara behöver stanna där det finns anledning kan förbättra cyklisters acceptans och regelefterlevnad mot trafiksignaler generellt. Vi föreslår också att man parallellt med

bättre utformningar för cyklister arbetar med att förbättra cyklisters regel efterlevnad t.ex. genom ökad övervakning.

8.5 Fler faktorer påverkar cykelandelen

WSP:s uppdrag fokuserar på regelförändringar som underlättar för cykelplanering och cyklister, men utan att innebära försämringar för övriga trafikanter. D.v.s. att analysen fokuserar på absoluta förbättringar för cykelplanering och cyklister som kan åstadkommas i huvudsak genom regeländringar, även om vi också i någon mån har berört finansiering och ansvarsfördelning. Indirekt är syftet att regeländringarna ska påverka framkomlighet och tillgänglighet för cyklister, liksom trafiksäkerhet, trygghet och frihet att välja färdväg; faktorer som vi vet påverkar trafikanters benägenhet att välja cykeln som färdmedel.

Men hur mycket påverkas cykelandelen av förändringar inom andra trafikslag? Även om antalet cykelresor ökar, är det troligt att också cykelresandets andel av det totala transportarbetet ökar?

Vi vet att en betydande andel av nya cyklister kommer från kollektivtrafiken, medan en mindre andel normalt är biltrafikanter; trots att en överflyttning av de senare torde ge störst samhällsekonomisk nytta. Vi vet också att ökade inkomster tenderar att öka bilinnehavet och minska cykelandelen, se t.ex. Parkin m.fl. (2007). En sådan påverkan av höjda inkomster kan å andra sidan reduceras om trängseln i vägnätet blir mer besvärande än idag i våra storstadsregioner, och/eller om den pågående hälsotrenden står sig samtidigt som cykeln status som fordon höjs. Redan idag kan vi se att vissa högutbildade och inkomststarka grupper väljer cykeln för exempelvis arbetsresor även om de har tillgång till bil. Dessa faktorer relativa vikt är svåra att uppskatta utan mer fördjupade analyser och undersökningar. Vår bedömning är att dessa båda förhållanden samverkar, men sambandet mellan ökat bilinnehav och ökad körd sträcka när inkomsterna ökar tycks fortfarande vara betydligt starkare än hälsotrenden.

Mot denna bakgrund verkar det möjligt eller till och med troligt att åtgärder som förbättrar villkoren för att cykla är en förutsättning för att nuvarande cykelandel av det totala transportarbetet ska kunna bibehållas. För att uppnå ökning i cykelandelen är det viktigt att också se till relativa förändringar, alltså till den totala uppoffringen för en cykelresa i förhållande till den totala uppoffringen för resor med andra färdslag. Enligt Svensson och Hedström (2010) är t.ex. åtgärder relaterade till priset på och tillgången till bilparkering helt centrala för att kunna påverka färdmedelsvalen inom stadstrafiken. Resonemanget stöds också av erfarenheter från länder och städer med höga cykelandelar, som visar att den säkraste strategin för att öka cykelandelen är att långsiktigt och konsekvent prioritera cykeln som färdmedel.

Referenser

Skriftliga källor

Andersen, T. (2005). Odense: The National Cycle City of Denmark. PowerPoint-presentation på "Conference of the Bicycling Federation of Australia", Brisbane, 6 October 2005.

Banverket (2007). Åtgärder för att öka kombinerade resor med cykel och tåg. Diarienumr HK065474/SA20. Daterad 2007-10-03. Banverket, Borlänge.

Björnstig, J. och Björnstig, U. (2011). Barn upp till 12 års ålder lever farligt i trafiken, Läkartidningen 26-28 2011, volym 108.

Boverket (2009a). Att samordna kommunal planering med utbyggnad av vägar och järnvägar, 2009.

Boverket (2009b). Planera för cykelparkering vid stationer och resecentra! Redovisning av regeringsuppdrag (M2009/2355/H) att utarbeta vägledning för hur frågan om cykelparkering ska beaktas i den fysiska planeringen. Boverket, Karlskrona.

Boverket (2010). Gör plats för cykeln. Vägledning och inspiration för planering av cykelparkering vid stationer och resecentra. Boverket, Karlskrona.

Brodén E. (2008). Cykel på tåg: Hur ser efterfrågan ut? C-Uppsats i kulturgeografi, Institutionen för Ekonomi och Samhälle, Högskolan Dalarna, Borlänge.

Börjesson, M. och Sundbergh, P. (2009). Värdering av tid och bekvämlighet vid cykling, WSP Analys & Strategi, Stockholm.

City of Amsterdam (2007). Choosing for the Cyclist: Bicycle Program 2007–2010 (Amsterdam: Gemeente Amsterdam).

CROW (1993). Sign up for the bike - design manual for a cycle-friendly infrastructure.

CROW (2006). Ontwerprijzer fietsverkeer. Publicatie 230. CROW kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur, Ede.

Cykelframjandet (2011). Frågeformulär "Cyklar/bilar, måste vi slåss om gatorna?" www.cykelframjandet.a.se.

Dagens Nyheter, 2011-09-28, Nu lever de farligare än andra i trafiken, Erik Olsson.

Dellensten B. (2009). SJ motarbetar cykel på tåg. Artikel publicerad på debattsajten Newsmill 2009-05-28. www.newsmill.se.

Dijkstra (2005). Rotondes met vrijliggende fietspaden ook veilig voor fietsers? R-2004-14. SWOV, Leidschendam.

Doumen, M.J.A. och Weijermars, W.A.M. (2009). Hoe duurzaam veilig zijn de Nederlandse wegen ingericht? Een vragenlijststudie onder wegbeheerders. D-2009-5. SWOV, Leidschendam.

Dufwa, A. (1985). Stockholms tekniska historia: Trafik, broar, tunnelbanor, gator (Stockholm: Kommittén för Stockholmsforskning, 1985), s 75–78.

Dutch Bicycling Council (2006). Continuous and Integral: The Cycling Policies of Groningen and other European Cities.

Eijgelaar, E., Peeters, P., och Piket, P. (2011). European Cycle Tourism: Tool for Sustainable Regional Rural Development?, NHTV Breda University of Applied Sciences.

Elvik, R., Borgen Mysen, A., och Vaa, T. (1997). Trafiksikkerhetskåndbok. Transportökonomisk Institutt, Oslo.

Emanuel, M. (2011). Planning the urban bicyclist in Stockholm 1930-1970. Paper for "Re/Cycling Histories: Users and the Paths to Sustainability in Everyday Life", München 27-29 maj 2011. Kungliga tekniska högskolan, Stockholm.

Englund, A-C. (1997). Att cykla mot rött ljus. En enkätstudie bland cyklister i Uppsala. C-uppsats 10 p. Institutionen för psykologi. Uppsala Universitet, Uppsala.

Envall, P., Båth, M., och Jansson, K. (2011). Parkering i storstad. Litteraturstudie om cykelparkering. Slutversion 22 mars 2011.

Envall, P., och Lindberg, K. (2009). Cykelparkering vid kollektivtrafiknoder, Slutlig version daterad 2009-12-17, WSP Sverige AB, Stockholm.

Eriksson, L. (2009). Tema cykel: Faktorer som påverkar cykelanvändning utifrån ett individperspektiv. En litteraturstudie. Rapport 652. VTI, Linköping.

European Conference of the Ministers of Transport (2004). National Policies to Promote Cycling (Paris: Organization for Economic Cooperation and Development).

Evans, L. (1991). Traffic safety and the driver. VanNostrand Reinhold, New York.

Federal Ministry of Transport (2002). National Cycling Plan 2002-2012, Ride your bike! Measures to Promote Cycling in Germany.

Fietsberaad (2006). Continuous and integral; The cycling policies of Groningen and other European cycling cities, Fietsberaad Publication no.7.

Finska Kommunikationsministeriet (2011). Nationell strategi för gång och cykling 2020, Helsingfors.

Fukuda, D., och Morichi, S. (2006). Incorporating aggregate behavior in an individual's discrete choice: an application to analyzing illegal bicycle parking behavior. Transportation Research Part A: Policy and Practice Volume 41, Issue 4, May 2007, sid. 313-325.

Förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur.

Förordningen (2001:651) vägtrafikdefinitioner.

Förordning (2009:236) om nationell plan för transportinfrastruktur.

Förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket.

German Federal Ministry of Transport (1998). Erster Bericht der Bundesregierung über die Situation des Fahrradverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland 1998 [First Report about the State of Cycling in Germany, 1998] (Berlin: German Federal Ministry of Transport).

Halvarsson, P. (2005). Cykelhantering vid järnvägsstationer, Banverket, Borlänge.

Holgersson, C. (2011). Attityder, sociala normer och regelbrott i trafiken. En rättssociologisk studie om varför cyklister byter mot trafikregler i högre grad än bilister. Kandidatuppsats i Rättssociologi, 76-90 hp. Rättssociologiska enheten, Lunds universitet, Lund.

Hovrätten över Skåne och Bleking (2011). Mål nr B 2818-10.

Hunt, J.D. och Abraham, J.E. (2007). Influences on bicycle use. *Transportation* 34, sid. 453-470.

Hydén, C. (red.) (2008). *Trafiken i den hållbara staden*. Holmbergs i Malmö AB, Malmö.

Hörlén A., Kvistberg E. och Forslund S. (2009). *Cykelgarage: inspiration, idéer & hårda fakta för dig som planerar för cykel i stan*. Malmö stad, Malmö.

Ingelström, A. (2005). *Tåg och cykel*. Banverket, Borlänge.

Jacobsen, P. L. (2003). Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling. *Inj. Prev.* 9, sid. 205–209.

Jansson K. (2010). *Kunskap och studier om cykelparkeringar i andra länder: bevakning av Velo City-konferensen i Köpenhamn, juni 2010*. WSP arbetsrapport. WSP Samhällsbyggnad, Stockholm. Rapporten tillgänglig från författaren.

Jonsson L., och Hydén C. (2007). *Utformning och trafikregler för cykeltrafik (arbetsrapport)*. Institutionen för Teknik och samhälle, Trafik och väg, Lunds universitet, Lund

Koucky, M., Envall, P. och Backelin, D. (2010). *Cykel på tåg, möjligheter och svårigheter*. Banverket.

Koucky, M. (2007). *Cykelturismen i Europa*. Koucky och Partners AB, Göteborg.

Kågeson, P. (2009). *Cykelinfrastruktur i de slutliga förslagen till länstransportplaner 2010-2021*.

Lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner

Lindberg, H. (2008a). *Försök med cykelfartsgata*. Linköpings kommun, Teknik och samhällsbyggnadsförvaltningen, Linköping.

Lindberg, H. (2008b). *PM: Cykelfartsgatan, Hunnebergsgatan*. Linköpings kommun, Teknik och samhällsbyggnadsförvaltningen, Linköping.

Lindelöw, D. (2009). Strategier för ett ökat gående och cyklande: - en litteraturstudie om olika faktorerers betydelse. Bulletin 249. Institutionen för Teknik och samhälle, Institutionen för Teknik och samhälle. Lunds universitet, Lund.

Lunds Tingsrätt (2010). Mål nr B 3272-10, Dom 2010-09-29, Södra Skånes åklagarkammare. Lunds Tingsrätt, Brottmålsenheten, Lund.

Länsstyrelsen i Västra Götaland och Trafikverket (2010), Hur planerar kommunerna i Västra Götalands län för cykel?, Rapport 2010:51.

Martens, K. (2007). Promoting bike-and-ride: the Dutch experience. Transportation research A. Vol. 41., Sid 326 -338.

Miljöbalken (1998:808).

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2007). Cycling in the Netherlands.

Morrison, D., Thomson, H. och Petticrew, M. (2004). An evaluation of the health effects of a neighborhood traffic calming scheme, Journal of Epidemiology and Community Health, 58, sid. 837-840.

Nilsson, N. (2009). Förslag till trafikregler vid cykelöverfarer och på cykelbanor. Beteckning TSV 2009:2856. Transportstyrelsen, Borlänge.

Niska, A. och Thulin, H. (2009). Tema cykel – skadade cyklister, Analys baserad på sjukvårdsregistrerade skador i STRADA, VTI rapport 644, Linköping.

Pauna J., Hydén C. och Svensson Å. (2009). Motorfordonsförarens väjningsbeteende gentemot cyklande. Bulletin 244. Institutionen för Teknik och samhälle, Trafik och väg, Lunds universitet, Lund.

Plan- och bygglagen (2010:900).

Prop. 1971: 123, Kungl. Maj:ts proposition med förslag till väglag m.m.

Prop. 2001/02:20, Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem.

Prop. 2008/09:35, Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt.

Prop. 2008/09:93, Mål för framtidens resor och transporter.

Pucher J. och Dijkstra L. (2000) Making Walking and Cycling Safer: Lessons from Europe Transportation Quarterly, Vol. 54, No. 3, summer 2000

Pucher, J. och Buehler, R. (2008). Making Cycling Irresistible: Lessons from The Netherlands, Denmark and Germany, Transport Reviews, 28:4, 495 – 528.

Pucher J., Dill J. och Handy S. (2010). Infrastructure programs, and policies to increase cycling: an international review. Preventive Medicine, Vol. 50, sid. 106-125.

Regeringen (2010). Reviderat regleringsbrev 2 för Trafikverket, N2010/2632/TE.

Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990)

Rietveld, P. och Daniel, V. (2004). Determinants of bicycle use: do municipal policies matter? Transportation Research A, 38, pp. 531–550.

Riksåklagarens föreskrifter (1999:178) om ordningsbot för visa brott

Robinson. D. (1998). Helmet laws and health, Injury prevention 1998 4: 170-172.

SCB (2010). Hushåll (HEK) fördelade efter hushållsstorlek och boendeform, år 2006-2009 (tabell). Hämtad på http://www.scb.se/Pages/GsaSearch____287280.aspx?QueryTerm=hush%c3%a5llsstorlek&PageIndex=1&hl=sv (2011-09-29).

SCB (2011). Befolkningens utbildning 2010 – Sveriges officiella statistik, statistiska meddelanden (UF37SM1101). Hämtad på http://www.scb.se/Pages/PublishingCalendarViewInfo____259923.aspx?publobjid=15074 (2011-09-28).

Schepers J.P. och Voorham, J. (2010). Oversteekongevallen met fietsers. Het effect van Infrastructuurkenmerken op voorrangssintersections. Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Dienst Verkeer en Scheepvaars DVS, Delft.

SIKA (2007). Den nationella resvaneundersökningen RES 2005/2006, SIKA Rapport 2007:19.

Snöberg, H. (2006). Cykelolyckor I Kalmar kommun 2003-2005 – orsaker. Gatu- och parkkontoret, Kalmar kommun.

SOU 2007:10. Hållbar samhällsorganisation med utvecklingskraft, Ansvarskommitténs slutbetänkande.

SOU 2010:57. Effektivare planering av vägar och järnvägar, Betänkande av Transportinfrastrukturkommittén.

SOU:2011:49. Medfinansiering av transportinfrastruktur, Medfinansieringsutredningens slutbetänkande.

Statens Vegvesen (2007). Nasjonal transportplan 2010-2019, Nasjonal sykkelstrategi - attraktivt å sykle for alle.

Statens Vegvesen, Vegdirektoratet (2000). Sykling mot kjøreretningen i envegsregulerte gater - litteraturundersøkelse om trafikksikkerhetsvirkninger (revidert utgave).

Stockholms stad (2004). Att cykla i Stockholms innerstad. Gatu- och fastighetskontoret, Stockholm stad, Stockholm.

Stockholms stad (2009). Cykeln i staden. Utformning av cykelstråk i Stockholms stad. Trafikkontoret, Stockholms stad.

Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) 1. März 1971 Letzte Änderung durch: Art. 1 VO vom 1. Dezember 2010(BGBl. I S. 1737) Inkrafttreten der letzten Änderung: 4. Dezember 2010(Art. 2 VO vom 1. Dezember 2010)

Svensson, T. och Hedström, R. (2010). VTI notat 23-2010, Parkering – politik, åtgärder och konsekvenser för stadstrafik, VTI Linköping.

Svensson Å., Engel S. och Koglin T. (2011). Råd och riktlinjer för cykelinfrastruktur – en litteraturstudie med avseende på korsningspunkter mellan cyklande och motorfordonstrafik. Bulletin 262-2011. Institutionen för Teknik och samhälle, Trafik och väg, Lunds universitet, Lund.

Sveriges Kommuner och Landsting samt Trafikverket (2010). Gcm-handbok. Utformning, Drift och underhåll med gång-, cykel- och mopedtrafik i fokus. Åtta45, Solna

Sveriges Kommuner och Landsting, Vägverket, Banverket samt Boverket (2007), Trafik för en Attraktiv Stad, TRAST, Utgåva 2.

SWOW (2006). Advancing Sustainable Safety National Road Safety Outlook for 2005-2020.

Trafikanalys (2010). Publikation 2010:18. Vägtrafikskadade i sjukvården 2009.

Trafikanalys (2011). Fordon 2010 (Excel-fil). Tabell KÖ1 – Innehav av körkort klass B (personbil och lätt lastbil) i andel av befolkningen efter län och ålder vid slutet av år 2010. Hämtad på <http://www.trafa.se/publikationer> (2011-09-28).

Trafikförordning (1998:1276).

Trafikverket (2010a). Cykelorganisationer och myndigheter i samverkan för ökat cyklande.

Trafikverket (2010b). Förslag till nytt planeringssystem för transportsystemet, Slutrapport 2010-02-26

Trafikverket (2011a). Ökad och säker cykling – delredovisning av regeringsuppdrag, PM, ärendenummer TRV 2011/19633.

Trafikverket (2011b). Nationell plan för transportsystemet 2010-2021.

Transport for London (2003). Impacts of 20 mph Zones in London Boroughs, London.

Transport- og Energiministeriets (2007). Flere cykler på sikker vej i staten Transport- og Energiministeriets cykelstrategi, maj 2007.

Vejdirektoratet (2007). Model for cykelstiprioritering på statsvejnettet.

VTI (2009). Uppföljning av mötesfria vägar, rapport 636, 2009.

Väggörelse (1971:954).

Väglagen (1971:948).

Vägmärkesförordning (2007:90)

Vägverket (2000). Mer cykeltrafik på säkrare vägar, Nationell strategi för ökad och säker cykeltrafik, Vägverket publikation 2000:8.

Vägverket (2003). Vägverkets föreskrifter om tekniska egenskapskrav vid byggande på vägar och gator, VVFS 2003:140.

Vägverket och Svenska Kommunförbundet (2004). Väggar och gators utformning, VGU, Vägverket Publikation 2004:80.

Vägverket (2006). Cykelledsplan för Skåne 2006-2015, Publikation 2006:137. Vägverket.

Vägverket (2008). Effektsamband för vägtransportsystemet: Kollektivtrafik – Effektkatalog. Mars 2008. Vägverket, Borlänge.

Vägverket Region Skåne (2006). Cykelledsplan för Skåne 2006 - 2015, Publikation: 2006:137.

Wardman, M., m.fl. (2007). Factors influencing the propensity to cycle to work. Transportation Research Part A: Policy and Practice. Vol. 41, Issue 4, sid. 339-350.

Wilde, G. (1982). The theory of risk homeostasis: implications for safety and health. Risk Analysis (2) 209-225.

WSP (2010). Trafikanterns värdering av tid – den nationella tidsvärdesstudien 2007/2008, Rapport 2010:11.

WSP (2007). Utvecklingsplan för att möjliggöra samhällsekonomiska kalkyler av cykelåtgärder, Rapport 2007:15.

Zaal D. (1994) Traffic Law enforcement: a review of the literature. Monash university accident research centre, report documentation page. Report no. 53. Page 212. Sponsring Organisation. Institute for road safety research (SWOV)

Personlig kommunikation

Baard, Christer Trafikpolis, Stockholm city 2011-06-16

Envall, Pelle, WSP Samhällsbyggnad, juni, augusti och september 2011

Jensen, Niels, Københavns kommune, mars 2011

Johnsson, Lisa, WSP Analys & Strategi, september 2011

Jönsson, Leif, Cykelansvarig, Malmö stad, 2011-06-28

Lindqvist, Malin, WSP, september 2011.

Niska, Anna, Tekn Dr, Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI 2011-06-23

Norén, Jenny, WSP Samhällsbyggnad, f.d. Transportstyrelsen, 2011-09-13

Poignant, Erik Cykelsamordnare Örebro kommun 2011-06-20

Svensson, Åse Tekn Dr, Universitetslektor, Lunds Tekniska Högskola 2011-06-28

Eriksson, Örjan tidigare SKL, juni 2011

Webb-adresser

<http://www.adfc.de/Verkehr--Recht/Recht/Regeln-fuer-Radfahrer/Bussgeldkatalog/Bussgeldkatalog-fuer-Radfahrer> 2011-09-06

<http://bundesrecht.juris.de/bundesrecht/stvo/gesamt.pdf> 2011-09-06

www.cycity.se

<http://www.dcf.dk/composite-1311.htm>

<http://www.dsb.dk/s-tog/kampagner/s-tog-og-cykler/>

<http://www.dr.dk/Regioner/Kbh/Nyheder/Koebenhavn/2008/04/08/082409.htm>

http://www.ecf.com/4548_12 2011-09-06.

<http://epn.dk/brancher/transport/article2523879.ece?partner=pol>

<http://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/1982/19820182>

<https://www.muenster.de/Stadt/stadtplanung/verkehrsplanung.html>

www.trafikverket.se

http://www.verkehrsportal.de/stvo/anlage_2.php

**Bilaga 1 – Kriterielista för prioritering
mellan olika regeländringsförslag**

Bilaga 2 – Svar till Enkät till planerare

Bilaga 3 – Svar till Enkät till trafikanter

**Bilaga 4 – Sammanställning av trafikreg-
ler som gäller för cyklister**

WSP är ett globalt företag som erbjuder kvalificerade konsulttjänster för samhälle och miljö. Med drygt 250 kontor världen över och mer än 9 500 medarbetare är WSP ett av de största konsultföretagen i Europa och bland de tio största i världen. Verksamheten bedrivs huvudsakligen i Storbritannien och Sverige, men också i övriga Europa, USA, Afrika och Asien.

I Sverige är WSP ett rikstäckande konsultföretag med ca 1900 medarbetare. Verksamheten bedrivs inom följande affärsområden: WSP Analys & Strategi, WSP Byggprojektering, WSP Environmental, WSP International, WSP Management, WSP Samhällsbyggnad och WSP Systems.



UNITED
BY OUR
DIFFERENCE



Bilaga 1: Kriterier för prioritering mellan olika regeländringsförslag 2011-10-31

Reglers påverkan på förutsättningarna för cykelplanering och cykling
– underlag till Cyklingsutredningen

Bilaga 1: Kriterier för prioritering mellan olika regeländringsförslag

Bilaga 1: Kriterier för prioritering mellan olika regeländringsförslag, till *Reglers påverkan på förutsättningarna för cykelplanering och cykling - underlag till Cyklingsutredningen*

I tabellen nedan presenteras de kriterier som använts vid bedömningen av och prioriteringen mellan olika regeländringsförslag som identifierats i studien.

Målgrupp: <i>Cyklister</i>	Kriterier	Betydelse för rekommendation	Kommentar	Påverkan på benägenheten att cykla
	Trafiksäkerhet	Det talar för en regelförändring om den väntas medföra att trafiksäkerheten för cyklister ökar (och omvänt)	Trafiksäkerhet är viktig för cyklister. Cyklister kan dock inte alltid förväntas ha korrekt trafik-säkerhetsinformation. Därför grundar sig det spontana beteendet snarast på känslan av trygghet (se nedan). Det kan därför finnas anledning att reglera för att styra cyklister att välja beteenden som beaktar deras egen trafiksäkerhet i tillräckligt hög grad.	Benägenheten att cykla påverkas inte av trafiksäkerheten direkt, men däremot av tryggheten (se nedan). Ökad trafiksäkerhet kan emellertid bidra indirekt genom att (1) öka tryggheten och därmed öka cyklandet (2) och öka de positiva effekterna av ett eventuellt ökat cyklande
	Framkomlighet/ Tillgänglighet	Det talar för en regelförändring om den väntas medföra att cyklister kan få genare resväg, färre störningar och ökad reshastighet (och omvänt)	Framkomlighet är en viktig kvalitet för cyklister minst lika viktig som för bilister. Särskilt påverkas cyklister negativt av att behöva stanna. Cyklisterna kan dock själva skaffa sig en god uppfattning om vilka beteenden (t.ex. vägval) som ger	Benägenheten att cykla påverkas i hög grad av framkomligheten

Bilaga 1: Kriterier för prioritering mellan olika regeländringsförslag, till *Reglers påverkan på förutsättningarna för cykelplanering och cykling - underlag till Cyklingsutredningen*

			korta restider. Det finns därför liten anledning att <u>styra</u> mot beteenden som ger god framkomlighet. Däremot finns stor anledning att <u>erbjuda</u> god framkomlighet	
	Trygghet	Det talar för en regelförändring om den kan ge cyklister ökad trygghet (och omvänt)	Trygghet är en viktig kvalitet för cyklister. Cyklisterna kan dock själva skaffa sig en god uppfattning om vilka beteenden (t ex vägval) som ger god trygghet. Det finns därför liten anledning att <u>styra</u> mot beteenden som ger god trygghet. Däremot finns stor anledning att <u>erbjuda</u> god trygghet	Benägenheten att cykla påverkas i hög grad av tryggheten.
	Frihet att göra egna avvägningar*	Det talar för en regelförändring om den kan ge cyklister ökad möjlighet att anpassa sitt beteende efter sina individuella förutsättningar och avvägningar (och omvänt)	Cyklistgruppen är heterogen med avseende på ålder, kunskap och förmåga. Det finns därför anledning att erbjuda cyklister olika beteende alternativ, jämfört med andra trafikantgrupper	Med valfrihet får enskilda cyklister möjlighet att optimera sitt cyklande efter sina egna förutsättningar. Detta bör indirekt kunna öka benägenheten att cykla.

*mellan t.ex. framkomlighet och trygghet

Bilaga 1: Kriterier för prioritering mellan olika regeländringsförslag, till *Reglers påverkan på förutsättningarna för cykelplanering och cykling - underlag till Cyklingsutredningen*

Målgrupp: <i>Andra trafikanter</i>	Kriterier	Betydelse för rekommendation	Kommentar	Påverkan på benägenheten att cykla
	Trafiksäkerhet	Det talar för en regelförändring om den väntas medföra att trafiksäkerheten för andra trafikanter ökar (och omvänt)		
	Framkomlighet	Det talar för en regelförändring om den väntas medföra att andra trafikanter kan få genare resväg, färre störningar och ökad reshastighet (och omvänt)		
	Trygghet	Det talar för en regelförändring om den kan ge andra trafikanter ökad trygghet (och omvänt)		
	Irritation (föga gentemot cyklister)	Det talar för en regelförändring om den kan minska andra trafikanters irritation gentemot cyklister (och omvänt)		Om irritationen mellan trafikantslagen minskar kan man förvänta sig att den allmänna acceptansen för att erbjuda cyklister "förmåner" i form av god utformning, egen infrastruktur etc. ökar. Detta kan i så fall indirekt öka benägenheten att cykla.

Bilaga 1: Kriterier för prioritering mellan olika regeländringsförslag, till *Reglers påverkan på förutsättningarna för cykelplanering och cykling - underlag till Cyklingsutredningen*

Målgrupp: <i>Planerare/ beslutsfat- tare</i>	Kriterier	Betydelse för rekommendation	Kommentar	Påverkan på benägenheten att cykla
	Möjlighet att anpassa utformning och föreskrifter lokalt	Det talar för en regelförändring om den kan ge möjlighet att anpassa utformning och andra förutsättningar för cyklande till lokala omständigheter (och omvänt)	Trafikmiljöer är långt ifrån standardiserade. Olika platser ger helt olika förutsättningar vad gäller trafikmängder, tillgängligt utrymme, biltrafikens hastighet osv. Regler som är för stelbenta begränsar planerarnas möjligheter att erbjuda cyklisterna bästa möjliga förutsättningar på varje enskild plats.	
	Praktisk genomförbarhet (t.ex. ekonomi)	Det talar för en regelförändring om den kan genomföras utan stora institutionella hinder eller avsevärt höjda kostnader (och omvänt)		
	Testat (t.ex. utomlands)	Det talar för en regelförändring om den nya regeln redan finns etablerad utomlands (och omvänt)		
	Ökad kostnadseffektiviteten i			

Bilaga 1: Kriterier för prioritering mellan olika regeländringsförslag, till *Reglers påverkan på förutsättningarna för cykelplanering och cykling - underlag till Cyklingsutredningen*

	cykelplanering- en*			
	Förbättrad kostnadseffektivitet med avseende på planeringsprocessen.*	Det talar för en regelförändring om åtgärden leder till en ökad effektivitet i planeringsprocessen	Otydlig ansvarsfördelning, många inblandade parter och en bristande standardisering i termer av trafikteknisk standarder ger förutsättningar för låg kostnadseffektivitet	Endast indirekt påverkan. Å andra sidan potentiellt mycket omfattande.

* Framförallt relevant för regeländringsförslag inom planeringsområdet

Bilaga 1: Kriterier för prioritering mellan olika regeländringsförslag, till *Reglers påverkan på förutsättningarna för cykelplanering och cykling - underlag till Cyklingsutredningen*

Målgrupp: <i>Allmänheten</i>	Kriterier	Betydelse för rekommendation	Kommentar	Påverkan på benägenheten att cykla
	Regelefterlevnad	Det talar för en regelförändring om den kan förväntas öka regelefterlevnaden, t.ex. därför att den nuvarande regeln efterlevs dåligt (och omvänt)	Det är skadligt med regler som inte efterlevs, bl.a. eftersom de urholkar allmänhetens förtroende för rättssystemet. Därför bör man vara mer beredd till omprövning av de regler som har dålig efterlevnad.	
	Generella principer, konsistens	Det talar för en regelförändring om den ger en ökad konsistens och enkelhet i regelsystemet	Komplexa regelsystem med många undantag är svåra att lära sig. Det kan vara särskilt problematiskt för barn och cyklister, som inte genomgår formaliserad utbildning.	
	Allmän acceptans/ Rättsmedvetande	Det talar för en regelförändring om den nuvarande regeln har begränsat stödet hos allmänheten.	Lagar och regler formuleras i ett demokratiskt beslutsfattande, där allmänhetens inställning är grunden. Dessutom kan det urholka allmänhetens förtroende för rättssystemet om regelverket omfattar regler som uppfattas som olämpliga.	

WSP är ett globalt företag som erbjuder kvalificerade konsulttjänster för samhälle och miljö. Med drygt 250 kontor världen över och mer än 9 500 medarbetare är WSP ett av de största konsultföretagen i Europa och bland de tio största i världen. Verksamheten bedrivs huvudsakligen i Storbritannien och Sverige, men också i övriga Europa, USA, Afrika och Asien.

I Sverige är WSP ett rikstäckande konsultföretag med ca 1900 medarbetare. Verksamheten bedrivs inom följande affärsområden: WSP Analys & Strategi, WSP Byggprojektering, WSP Environmental, WSP International, WSP Management, WSP Samhällsbyggnad och WSP Systems.



UNITED
BY OUR
DIFFERENCE



Bilaga 2: Svar på Enkät till planerare 2011-10-31

Reglers påverkan på förutsättningarna för
cykelplanering och cykling
– underlag till Cyklingsutredningen

Bilaga 2: Svar på Enkät till planerare

Svar på Enkät om regler för cykelplanering

Enkäten skickades ut i augusti 2011.

Totalt antal utskickade enkäter (per e-post): **109**

Totalt antal inkomna svar (per e-post och per post): **51**

För "kryssfrågorna" anges antalet svar för varje alternativ i fetstil. I några fall summerar inte antalet svar med antalet besvarade enkäter. Detta beror på att alla respondenter inte har svarat på alla frågor, liksom på att några respondenter i några fall har lämnat mer än ett svar.

Del 1 Bakgrundsfrågor

1. I vilken typ av organisation arbetar du?

- 2** Trafikverket
- 5** Region/Regionförbund/Länsstyrelse
- 26** Kommunalt trafikkontor/ tekn. förvaltning eller motsvarande
- 14** Kommunalt stadsbyggnadskontor eller motsvarande
- 2** Kommunalt miljökontor eller motsvarande
- 2** Annan typ av organisation, v.g. ange:

Samhällsbyggnadsförvaltning _____

2. Vilken är din nuvarande yrkesroll?

- 6** Chef/ beslutande tjänsteman
- 43** Utredande/ handläggande tjänsteman
- 1** Assisterande tjänsteman
- 1** Annan, v.g. ange:

Beskriv gärna kort dina huvudsakliga arbetsuppgifter och framförallt hur du kommer i kontakt med cykelfrågor.

Svaren på denna fråga lämnas inte här men finns dokumenterade i separat excel-fil.

3. Vilken är din huvudsakliga utbildningsinriktning?

- 20** Ingenjör inriktning trafik (t.ex. väg och vatten, Samhällsbyggnad)
- 0** Ingenjör inom lantmäteri
- 3** Ingenjör inom annat område

- 8** Fysisk planerare
- 3** Arkitekt med inriktning stadsbyggnad/ fysisk planering
- 0** Jurist
- 13** Samhällsvetare (t.ex. nationalekonom, statsvetare, kulturgeograf)
- 7** Annan, v.g. ange: **Gymnasielärare, miljö- och samhällsplanerare, miljövetare, marknadskommunikatör, ekologisk ekonom**_____

4. Hur många år har du i din yrkesroll kommit i kontakt med cykeltrafikfrågor?

- 3** ≤ 1 år
- 7** 1-2 år
- 9** 3-5 år
- 15** 6-10år
- 6** 11-20år
- 11** 21+år

5. Ungefär hur stor andel av din arbetstid har *det senaste året* gått till cykelplanering / direkt berört cykeltrafikfrågor?

- 6** 61-100 % av arbetstiden (> 136 heltidsarbetsdagar/ år)
- 5** 41-60 % (91-135 dagar/ år)
- 10** 21-40 % (46-90 dagar/ år)
- 17** 6-20 % (11-45 dagar/ år)
- 13** ≤ 5 % (< 10 dagar/ år)

6. I vilken typ av område/-n arbetar du med *mest när det gäller cykel*frågor? (fler svar möjliga)

- 15** Storstad/ storstadsregion (innerstadsområde)
- 21** Storstad/ storstadsregion (ytterstad/ förort)
- 17** Mellanstor stad (ca 30 000 - 100 000 invånare)
- 10** Mindre stad/ städer (ca 6 000 - 29 000 invånare)
- 4** Mindre tätort/ -er (upp till ca 5 000 invånare)
- 12** Länkar mellan orter
- 9** Glesbygd

Del 2 Cykelplanering och genomförande av cykelåtgärder

7. Vilka finansieringsformer används främst inom din kommun/region för utbyggnad av cykelinfrastruktur? (Fler val möjliga)

a) I det lokala cykelvägnätet

- 16** Finansiering med bidrag/anslag o. dyl.
- 39** Finansiering med kommunala budgetmedel
- 29** Finansiering med medel från exploateringsavtal och motsv.
- 6** Finansiering genom gatukostnadsregleringar enligt PBL
- 1** Andra sätt
- 7** Vet ej

b) I det övergripande cykelvägnätet

- 32** Finansiering med bidrag/anslag o. dyl.
- 37** Finansiering med kommunala budgetmedel
- 17** Finansiering med medel från exploateringsavtal och motsv.
- 3** Finansiering genom gatukostnadsregleringar enligt PBL
- 2** Andra sätt
- 9** Vet ej

c) I det regionala cykelvägnätet (regionala stråk)

- 33** Finansiering med bidrag/anslag o. dyl.
- 22** Finansiering med kommunala budgetmedel
- 4** Finansiering med medel från exploateringsavtal och motsv.
- 0** Finansiering genom gatukostnadsregleringar enligt PBL
- 4** Andra sätt
- 7** Vet ej

8. Skulle du vilja se en ökad användning av någon form av finansiering? I så fall, ser du några hinder till varför det inte sker idag?

Mer statlig investering på delar av lokalt cykelnät som används för regional transport. Finansiering av cykelvägar som inte följer statliga vägar.

Finansiering med bidrag

Jag tror att en samordning / integrering med större infrastrukturprojekt vad gäller finansiering skulle underlätta cykelplanering och genomförande av projekt. Ex Förbifarten samt ombyggnad av E18-E4 vid norra Sthlms infarter.

Ökning av skattefinansierade delen.

OPS skulle kunna vara något även för cykelinfrastruktur.

Generellt sett behövs större belopp för att bygga allt som behövs, om det inte ska ta så lång tid (vi räknar med att det tar minst 10 år för att få till hela vårt huvudcykelnät). Men formerna är nog ok, dvs kommunala budgetmedel, statliga/regionala budgetmedel samt exploateringsbidrag i samband med att nya områden byggs.

Trafikverket borde öka sin finansiering av cykelvägar längs med sina vägar i närheten av storstäder. Trafikverkets vägar är alltid huvudvägar med höga hastigheter och oftast låg säkerhet för oskyddade trafikanter. I storstäderna bor det mycket folk som reser till arbetsplatser, skolor och även för rekreation i kombination med kollektivtrafik. Här finns en stor potential att öka cyklingen. Av tradition tänker

Trafikverket till nästan 100 % att transporter utförs av personbilar och tung trafik. Ett alternativ är att Trafikverket öppet söker om medfinansiering från kommunerna för större cykelprojekt. Problemet för kommunerna är att det blir på bekostnad av kommunens egna satsningar men det är en avvägning man får göra.

Det regionala cykelvägnätet finansieras fullt ut av Trafikverket i vår region. De har dock väldigt liten budget för detta och utbyggnadstakten därmed väldigt låg. Detsamma gäller för cykelvägar längs statliga vägar i byarna på landsbygden.

Ja, de hinder som är av störst vikt är att de centrala myndigheterna, regionen och Trafikverket, inte har några medel, vare sig personellt eller ekonomiskt att hantera alternativa finansieringar.

Staten borde satsa en större del av vägbyggnadspengarna på cykelvägar. Det är betydligt lättare att finansiera cykelbanor längs kommunala gator än längs statliga vägar.

Ser det viktigt att alla väghållare känner ansvar för alla trafikantgrupper. En väsentlig förändring är på G inom Trafikverket till det bättre.

När det gäller det regionala vägnätet skulle det vara bra om Trafikverket kunde satsa mer. Vid exploatering är det viktigt att cykelfrågorna inte glöms bort, även till och från området är viktigt för att få nätet att hänga ihop.

Ökade kommunala medel. Nu när vi har en ny cykelplan så kanske det kommer att bli lättare att lobba för ökad budget.

Exploateringar bör kunna ta fler kostnader, men de vill inte alltid det. Då vågar politikerna inte säga ifrån och kommunen betalar de åtgärder vi tycker ska finnas för cykeltrafiken.

Staten borde satsa mer.

Att ha tillgång till en bra investeringsbudget är alltid viktigt. Av de kommunala medlen satsar det på fysiska åtgärder ungefär vartannat år en flerårig satsning skulle ses tydligare o då troligtvis lättare att påverka allmänheten som kör bil att prova på andra färdmedel.

Möjlighet till EU-finansiering bör undersökas för bl.a. turistcykelleder. Borde satsas mer från nationellt håll.

Trafikverkets investeringar i gc-vägar lokalt och regionalt bör öka.

Trafikverket bör i högre grad finansiera utmed det vägnät där de är väghållare. Majoriteten av utbyggnaden längs Trafikverkets nät sker med kommunala medel.

Ökade anslag från kommunala budgetmedel. Man har från politiker valt att inte

satsa mer på utbyggnad av cykelinfrastrukturen.

Statsbidrag. Är helt enkelt för små!

Ökad delaktighet ekonomiskt från Trafikverket gällande cykelvägar på landsbygden.

Att cykelvägar utmed statliga vägar ska bekostas av Trafikverket och inte via kommunala medel vilket är vanligt i storstadsregionen. Att cykelvägar ska ingå i stora vägprojekt (t.ex. Förbifart Stockholm) och bekostas via projektet och inte vara en fråga som måste diskuteras om cykelväg är ekonomiskt försvarbar eller ej.

Kostnadsprioriteringar - Trafikverkets minskade resurser.

Mer pengar/ resurser behövs alltid, vilka hinder som hindrar är svåra att specificera.

Statlig finansiering - Trafikverket vill oftast lägga över ansvaret på kommunerna, både investering och DoU.

Att Trafikverket tar ett ökat ansvar för cykelvägar längs statliga vägar (både drift och byggande).

Nya exploateringar påverkar cykelinfrastrukturen långt utanför bebyggelseområdet, men det går delvis att ta pengar ur exploateringen för det ändå, men hade man kunnat ta betalt även från befintliga fastigheter hade man fått ekonomiskt stöd från fler potentiella brukare.

Har inte jobbat tillräckligt länge för att veta säkert. Men både bidrag o kommunala bidrag skulle vara önskvärt om det var större. Kommunen satsar sällan fullt ut på cykelvägar/ cykelsatsningar.

Större möjlighet att söka statliga bidrag. Kommunen borde avsätta medel för genomförandet av detaljplaner i och med att de blir antagna. Vi lever idag med 1-års-budgetar, vilket innebär att t.ex. planskildheter som inte ansetts kunna finansieras via exploateringsavtal, skall tas ur årets budget för investering. Detta medför att många planskildheter aldrig blir byggda!

Staten, dvs Trafikverket, behöver ta ett större ansvar för utveckling av det regionala cykelvägnätet och avsätta mer resurser. Har inte kommunen 50% att bidra med i regionala projekt, så blir det inget projekt genomfört.

Ökning av skattefinansierade delen.

9. Upplever du att det finns regler som förhindrar, försvårar, fördyrar eller på annat sätt hämmar genomförandet av bra cykelinfrastruktur? (Exempel kan vara bestämmelser i plan- och bygglagen, kommunallagen, väglagen eller trafikförordningen.)

- 6 Ja, i hög grad 12 Nej, förmodligen inte 14 Vet ej
15 Ja, i någon mån 6 Nej, inte alls

Om du har svarat "Ja, i hög grad" eller "Ja, i någon mån", vilka typer av åtgärder menar du har hämmats, och på vilket sätt?

(Svarat Ja, i någon mån.) Tillgänglighets- och trygghetsaspekten kan t.ex. omöjliggöra/ försvåra en annars bra lösning.

(Svarat Ja, i någon mån.) Sträckor genom naturområden - naturhänsyn försvårar av naturliga skäl.

(Svarat Vet ej) Saknas ofta medel.

(Svarat Ja, i någon mån.) Möjlighet att reglera gator så att de tydligt och enkelt prioriterar cykeltrafiken skulle kunna innebära att befintlig infrastruktur på ett billigt sätt kan användas för cykeltrafik. T.ex. cykelfartsgator, tillåtet att cykla mot enkelriktat, enklare och tydligare regler vid cykelöverfarter (som prioriterar cykeltrafiken).

(Svarat Ja, i hög grad.) Trafikverket är i regel bara aktuella då det går att komma fram med en gc-väg parallellt med vägen, hittar man billiga, enkla lösningar, genom att använda befintliga enskilda vägar, så krånglar regelverket till det. Arbetsplanekrav, upphandlingar m.m. gör också att alternativa enklare och billigare lösningar försvåras. Vi vill bygga så mycket gc-väg som möjligt för pengarna.

(Svarat Ja, i någon mån.) Trafikverkets planeringsprocess är överdrivet omständlig när det gäller enkla projekt som gång- och cykelbanor längs befintliga vägar. Även den ekonomiska planeringen är omständlig och ramarna för cykelåtgärder är alldeles för små.

(Svarat Ja, i någon mån.) När en regional cykelled passerar kommungränsen kan det innebära hinder, ex att cykelleden fortsätter på andra sidan vägen vilket medför ett motstånd och "hinder" för cyklisten, nästan oavsett om cykelvägen går att utforma trafiksäkert. Viktigt se till grannkommunernas ÖP och passa på att bidra/ anpassa när ÖP:er är på remiss. Bra om det finns en regional samordning, även över länsgränser. Även bra om det finns en turism- och barnaspekt i planeringen.

(Svarat Ja, i någon mån.) Trafikförordningen bör moderniseras. Cyklisterna hamnar ofta "mitt emellan" bilister och fotgängare, mer tydlighet krävs.

(Svarat Ja, i någon mån.) Länstransportplan

(Svarat Ja, i någon mån.) Placering av bilparkering vid fastighet kan hindra bra passager till skola etc.

(Svarat Ja, i någon mån.) Vägarna och husens placering i gamla planer gör att det ej finns plats för ny cykelinfrastruktur i befintliga områden.

(Svarat Ja, i någon mån.) Det är oklart om väglagen är tillämpbar för att etablera vägrätt för cykelvägar som inte ligger i direkt anslutning till allmänna vägar.

(Svarat Ja, i hög grad) Berörda tjänstemän suckar ofta över både bestämmelser (PBL, väglag, parkeringsnormen) o politiska beslut som motarbetar cykling!

(Svarat Ja, i någon mån.) Synsättet att bilar *alltid* prioriteras i första rummet hämmar utvecklingen för cykel. Det är "häftigare" att bygga bilvägar än cykelvägar.

(Svarat Ja, i någon mån.) Markfrågor åtkomst.

(Svarat Ja, i hög grad.) Projekteringskostnaderna blir orimligt höga - Trv projekterar enligt väglagen.

(Svarat Ja, i någon mån.) Svårt att prioritera cykel i korsningar med nuvarande trafikförordning med oklara företrädesregler. Cykelfartsgata eller motsvarande saknas i den svenska lagstiftningen.

(Svarat Ja, i någon mån.) Tillgänglighetsregler försvårar för cykelparkering vid entréer, svårt med framkomlighet vid enkelriktat, blandtrafik i större korsningar pga "platsbrist" leder till osäkerhet hos cyklister.

(Svarat Ja, i någon mån.) Varför måste plan tas fram för att anlägga GC-väg längs en väg utanför detaljplanelagt område, om markintrången redan är reglerat med markägaren?

10. Upplever du att det saknas regler som underlättar, förbilligar eller på annat sätt främjar genomförandet av bra cykelinfrastruktur? (Exempel kan vara bestämmelser i plan- och bygglagen, kommunallagen, väglagen eller trafikförordningen.)

5 Ja, i hög grad

9 Nej, förmodligen inte

18 Vet ej

11 Ja, i någon mån

5 Nej, inte alls

Exemplifiera/ kommentera gärna

(Svarat Ja, i någon mån) Möjlighet att reglera gator så att de tydligt och enkelt prioriterar cykeltrafiken skulle kunna innebära att befintlig infrastruktur på ett billigt sätt kan användas för cykeltrafik. T.ex. cykelfartsgator, tillåtet att cykla mot enkelriktat, enklare och tydligare regler vid cykelöverfarter (som prioriterar cykeltrafiken).

(Svarat Vet ej) Inte så insatt i regelverket. Men en tanke är att kommunerna och Trafikverket alltid skulle tänka huvudgata - eller huvudväg = gc-väg intill i tätbefolkade områden.

(Svarat Ja, i hög grad) Trafikverket är i regel bara aktuella då det går att komma fram med en gc-väg parallellt med vägen, hittar man billiga, enkla lösningar, genom att använda befintliga enskilda vägar, så krånglar regelverket till det. Arbetsplanekrav, upphandlingar m.m. gör också att alternativa enklare och billigare lösningar försvåras. Vi vill bygga så mycket gc-väg som möjligt för pengarna.

(Svarat Ja, i någon mån) Det skulle kunna bli tydligare att infrastrukturen ska byggas ut även för cykel. Fortfarande är det självklart att bilen ska fram men cykeln glöms ofta bort.

(Svarat Ja, i någon mån) Gemensamma riktlinjer för standarder etc.

(Svarat Ja, i hög grad) Ex. bör cykelparkeringar vara lika självklara

(Svarat Ja, i någon mån) Cykelparkeringsnorm och krav på bra maskvidd och målpunkter vid dragning av gc-nät.

(Svarat Ja, i hög grad) Klimatmål borde göra att cykelinfrastrukturen skulle förbättras.

(Svarat Ja, i hög grad) Väglagen ställer samma krav på cykelvägar som traditionella vägar.

(Svarat Ja, i någon mån) Se svaret på föregående fråga (Svårt att prioritera cykel i korsningar med nuvarande trafikförordning med oklara företrädesregler. Cykelfartsgata eller motsvarande saknas i den svenska lagstiftningen.) + hårdare/ tydligare krav i PBL att lösa cykelplaneringsfrågan för nya arbetsplatser och bostäder.

(Svarat Ja, i någon mån) Parkeringsnorm för cykel varierar kraftigt mellan olika kommuner. Cykelkörning mot enkelriktat hade gett ökad framkomlighet.

Lättare att få statsbidrag.

(Svarat Ja, i hög grad) Cykling mot enkelriktat måste tillåtas för att kunna parkera bilar på båda sidor av gata.

11. Tror du att det skulle underlätta för planeringen och/eller genomförandet av cykelinfrastruktur om väglagen och vägkungörelsen ändrades så att friliggande GC-bana räknades som väg? (En GC-bana räknas som väganordning och kan inte byggas med stöd av väglagen om den inte utgör en del av en allmän väg).

- 13** Ja, i hög grad **3** Nej, förmodligen inte **17** Vet ej
 17 Ja, i någon mån **0** Nej, inte alls

Kommentera gärna

(Svarat Ja, i hög grad) Allmänt bör cykelväg omdefinieras och lyftas som en del av infrastrukturen för en effektivare pendling och ökad tillgänglighet i regionen.

(Svarat Vet ej) I kommunerna bygger vi nya gång- och cykelvägar utan problem på allmän platsmark som klassats som natur eller park eller gata. För privat mark krävs avtal eller nya detaljplaner.

(Svarat Ja, i hög grad) I de fall då man vill bygga enligt väglagen, så skulle det ju självfallet vara enklare om det gick att genomföra oavsett om den ligger i anslutning till väg eller är friliggande.

(Svarat Ja, i hög grad) Skulle nog göra det lättare för Trafikverket att satsa mer på cykel.

(Svarat Ja, i någon mån) Kanske, då GC-vägar inte har samma status.

(Svarat Ja, i någon mån) Det är lättare att få igenom nya vägar jämfört med cykelvägar.

(Svarat Ja, i hög grad) Oklarheter med upphöjda cykelbanor bör utredas. Vad gäller? Vem har "företräde". Olika lösningar utförs i alla kommuner och regelverket är otydligt.

(Svarat Ja, i någon mån) Allt som höjer cykelvägars status är bra.

(Svarat Ja, i någon mån) För Trafikverket möjligen när allmänna vägar berörs, inom det kommunala vägnätet är det ett mindre problem -> detaljplan används.

(Svarat Ja, i hög grad) Eller så *skall* gc-bana byggas om vissa rekvisit uppfylls.

12. Tror du att en sådan förändring av väglagen kunde leda till några negativa effekter?

- 0 Ja, i hög grad 19 Nej, förmodligen inte 24 Vet ej
3 Ja, i någon mån 7 Nej, inte alls

Exemplifiera/ kommentera gärna

(Svarat Ja, i någon mån) Risken finns att det blir än mer komplicerat att driva ett sådant projekt, då man är överens med markägare och skulle vilja ha ett enkelt förfarande.

(Svarat Ja, i någon mån) Vi skulle bli ännu mer beroende av den omständliga statliga planeringsprocessen.

(Svarat Nej, förmodligen inte) Markägare kan känna sig överkörda.

(Svarat Nej, förmodligen inte) Så länge inte någon säkerhetsaspekt urholkas är *alla* förändringar som främjar cykling o byggande av GC-vägar (o helst speciella cykelvägar) positivt! Bilen är alldeles för ofta norm!

13. Bilvägar är kategoriserade dels utifrån deras funktion (länsväg, riksväg, kommunala gator), dels utifrån deras trafiktekniska standard (motorväg, motortrafikled, landsväg). Någon reglerad indelning av cykelinfrastrukturen finns däremot inte. Tror du att det skulle underlätta planeringen och byggandet av cykelinfrastruktur och/eller på något annat sätt främja cyklandet om det fanns en motsvarande kategorisering av cykelvägar?

- 15 Ja, i hög grad 10 Nej, förmodligen inte 5 Vet ej
18 Ja, i någon mån 1 Nej, inte alls

Kommentera gärna

(Svarat Ja, i någon mån) Bra med en gemensam begreppskatalog.

(Svarat Ja, i hög grad) Finns såvitt jag känner till (inte) något som heter cykelvägar utan det blandas ihop med annan kategori och benämns slarvigt GC-vägar. Redan där ett bekymmer att det blandas ihop med gångtrafik som har helt andra behov än cykelpendlare etc.

(Svarat Ja, i någon mån) Kanske kunde det tydliggöras att det är (utifrån trafikanterna) stor skillnad på en gemensam GC-väg och en GC-väg där gående och cyklister separeras. Det har hittills tyvärr byggts för många GC-vägar som är för smala för att åstadkomma en bra separering med tillräckliga ytor för både gående och cyklister. Vi vet nämligen att detta är efterfrågat av trafikanterna.

(Svarat Ja, i någon mån) En klassning i huvudnät och lokalnät för gc-trafik kan underlätta för bättre drift i första hand tror jag. Enklare att prioritera huvudnätet då både i drift och nybyggnation av saknade länkar.

(Svarat Ja, i hög grad) Vi avser i vår kommun att differentiera cykelnätet i ett övergripande nät för 30 km/h och med företräde för cykeltrafiken, samt ett lokalt nät för 20 km/h

(Svarat Ja, i någon mån) Att lyfta fram viktiga cykelstråk kan höja cykelns status i planeringsprocessen. Vissa län har identifierat regionala cykelstråk. Jag vet dock inte om detta har medfört ökat byggande av cykelstråk.

(Svarat Ja, i någon mån) Ja, det kan innebära att åtminstone vissa cykelvägar (De med högst standard) får samma prioritet som bilvägar.

(Svarat Ja, i hög grad) Då skulle en nationell överblick skapas och bristanalys (ex. orter emellan) skulle mycket lättare kunna göras.

(Svarat Ja, i någon mån) Bra att standarder sätts men kan användas som ursäkter av kommuner att strunta i byggnation av gc.

(Svarat Ja, i hög grad) Tydliga signaler om prioriterade cykelvägar. Lättare ur vägvisningssynpunkt.

(Svarat Ja, i hög grad) Statusen på vissa cykelvägar skulle höjas och underhållet på dessa skulle sannolikt prioriteras högre. Exempel som finns idag är stomcykelnät som prioriteras högre och har högre kvalitet.

(Svarat Ja, i hög grad) Absolut! Se ex i Tyskland, Holland, Danmark! Många olika kategorier av cyklister -> olika behov av infrastruktur! En cykelpendlare ska *ej* behöva samsas med en barnvagn på en GC-väg!

(Svarat Ja, i hög grad) Höj statusen för cykling -> en cykelväg kan se mycket olika ut, bra med *tydlighet*.

Ser inte att problemen ligger där. Inte för kommunen i alla fall - då vi tillämpar en variant av detta i vårt cykelvägnät.

(Svarat Nej, förmodligen inte) Eventuellt för turistcykelvägar. I övrigt är de flesta cykelvägar till för korta vardagsresor.

(Svarat Ja, i någon mån) Om man delar in cykelvägnätet i kategorier och med olika standarder tror jag det underlättar för cyklisterna. Om du väljer "E4:an" att cykla på kan man då som cyklist förvänta sig "toppstandard" dvs snöröjt tidigt och att man även kan förvänta sig bra beläggning. En "mindre" cykelväg är av grus och snöröjs inte alls (sommarcykelväg).

(Svarat Ja, i någon mån) Det skulle nog höja statusen på cykelinfrastruktur vilket skulle ge mer resurser. Trafikverket skulle inte kunna "ducka" på samma sätt som nu.

(Svarat Nej, förmodligen inte) Jag har svårt att se att standard eller funktion varierar så mycket att det behövs.

(Svarat Ja, i hög grad) Det skulle bli lättare att kommunicera vad som förväntas av cyklisterna, lättare att skylta och lättare att orientera sig.

(Svarat Ja, i någon mån) Det skulle vara enklare att definiera cykelvägarna o uppfylla mål för dessa.

(Svarat Ja, i någon mån) Olika områden/ vägar har olika förutsättningar, så kategorier för cykelvägar kanske skulle kunna underlätta planeringen och "öppna upp" för olika lösningar som är anpassade till platsen.

(Svarat Ja, i hög grad) Cykelvägar borde alltid klassas utifrån användningsgrad och syfte A = pendlingsstråk B = lokala c-nätet, C = övriga tex parkvägar.

(Svarat Ja, i hög grad) Det kan bidra till att förenkla prioriteringar vid val av åtgärder. Sedan kan funktion/väggklass användas för att sätta standard på drift & underhåll.

(Svarat Ja, i hög grad) Skulle bli lättare att hävda krav på vägens standard om den hade en "hög" klassificering!

14. Tror du att en sådan kategorisering av cykelinfrastrukturen kunde leda till några negativa effekter?

1 Ja, i hög grad

18 Nej, förmodligen inte

17 Vet ej

7 Ja, i någon mån

8 Nej, inte alls

Exemplifiera/ kommentera gärna

(Svarat Ja, i någon mån) Möjligt att man missar viktiga gc-vägar som exempelvis barn använder på väg till skolan och förskolan. Men en prioritering innebär att någon blir mindre prioriterad.

(Svarat Vet ej) Kanske att cykelvägarna med lägre standard inte prioriteras och att man därför bara vill bygga "cykelmotorvägar" som inte alltid är nödvändigt.

(Svarat Ja, i någon mån) Risken är att det med lägst tal/sämst klass skulle utformas med undermålig kvalitet.

(Svarat Nej, förmodligen inte) Se p 13 (Bra att standarder sätts men kan användas som ursäkter av kommuner att strunta i byggnation av gc.) Som zebiralagen ungefär att övergångsställen tas bort.

(Svarat Nej, förmodligen inte) Bara den är tydlig.

(Svarat Ja, i någon mån) Det blir mindre byggt av den högsta, och därmed dyrare, klassen.

(Svarat Vet ej) Eventuellt kan det kanske uppstå missförstånd kring cykelvägens användning.

15. När en motorväg byggs finns det krav på att det finns en alternativ väg för trafik med långsamtgående fordon, som t.ex. cykeltrafik. Motsvarande krav finns inte när en landsväg görs mötesfri med mitträcke (så kallad 2+1-väg), trots att vägrenen normalt minskar i bredd. Även om det inte finns något krav har man på vissa platser ändå valt att iordningställa cykelväg längs nya 2+1-vägar, på andra platser har man valt att inte göra det. Tror du att det skulle underlätta för planeringen och/eller genomförandet av cykelinfrastruktur om det ställdes krav på att cykelvägar byggs längs nya 2+1-vägar mellan tätorter som ligger på cykelavstånd från varandra?

43 Ja, i hög grad

1 Nej, förmodligen inte

0 Vet ej

5 Ja, i någon mån

1 Nej, inte alls

Kommentera gärna

(Svarat Ja, i hög grad) Det skulle det nog, samtidigt som det skulle fördröja det viktiga arbetet med att bygga om farliga vägar till 2+1.

(Svarat Ja, i hög grad) Det är en skam att det inte är gjort och visar på ett väldigt tydligt sätt hur man tänker på Trafikverket, dvs att vägarna i stort sett är till för bilar. Kostnaden kan helt plötsligt inte bäras. Det är underligt men så är det.

(Svarat Ja, i hög grad) Det är ju närmast att betrakta som självmord att ge sig ut på en 2+1-väg med cykel. Det är helt självklart att gc-väg eller ledning till alternativ väg ska genomföras i sammanhang med att en 2+1-väg planeras.

(Svarat Ja, i hög grad) Utrymmet för cykeltrafik minskas drastiskt när man bygger om en 13m-väg till 2+1. Att cykla på 2+1-väg känns mer eller mindre som självmordsförsök. Det borde vara obligatoriskt att bygga gc-väg när man bygger 2+1.

(Svarat Ja, i hög grad) Inte så aktuellt i just vår kommun men ställer mig positiv till det i ett regionalt cykelperspektiv.

(Svarat Ja, i hög grad) Ledande fråga, men jag håller nog med er till 100%. Har själv varit ute och joggat på en 2+1-väg (E22), vilket inte är kul - men inga alternativ fanns.

(Svarat Ja, i hög grad) Ja, varför ska man egentligen inte få cykla?

(Svarat Ja, i hög grad) I vårt län tas dålig hänsyn till cyklisterna utmed dessa vägar.

(Svarat Ja, i hög grad) Kostnadseffektivt sätt att bygga cykelvägar. Viktigt för tillgänglighet/ framkomlighet.

(Svarat Ja, i hög grad) Annars prioriteras inte att satsa på en separat cykelväg trots att det ur trafiksäkerhetssynpunkt behövs.

(Svarat Nej, förmodligen inte) Det är inte alls säkert att det är effektivt att anlägga cykelvägar just vid 2+1-vägar.

(Svarat Ja, i hög grad) *Viktigt* påpekande! Glöm ej bort cyklisterna!

(Svarat Ja, i hög grad) 2+1-vägar är livsfarliga för cyklister. Det är självklart att det ska byggas cykelvägar längs de där avstånden gör att man kan välja cykeln som alternativ. Görs detta inte begär man att alla som vill cykla ska göra det med livet som insats och det leder förmodligen till att de väljer bilen istället = dåligt för klimat och miljö.

(Svarat Nej, förmodligen inte) Behovet måste vägas från fall till fall. Att bygga cykelvägar som ingen/mycket få använder är slöseri med skattemedel vilket gör att investeringarna blir onödigt dyra.

(Svarat Ja, i hög grad) Cykelvägar längs 2+1 bör byggas oftare än idag - men i vissa fall kanske det inte finns några cyklister pga lokala förhållanden.

(Svarat Ja, i hög grad) Det borde vara självklart men görs inte idag.

(Svarat Ja, i någon mån) Men det kanske också finns olika förutsättningar från fall till fall.

(Svarat Ja, i hög grad) I det regionala cykelprogrammet för Skåne står att vid all om- och nybyggnad skall cykelbana längs sträckan övervägas. Detta har dock inte följts upp på ett bra sätt!

(Svarat Ja, i hög grad) Det är vansinne att inte erbjuda cyklister annan väg än en 2+1-väg med 100

(Svarat Ja, i hög grad) När nya vägar byggs eller befintliga vägar byggs ska gång- och cykelväg också byggas ut. Detta bidrar till att på lång sikt åstadkomma ett täckande regionalt/nationellt cykelvägnät.

(Svarat Ja, i hög grad) Det är ju också en viktig säkerhetsfråga.

Speciellt med tanke på alla nya tekniker, elcyklar t.ex., som kommer att göra det möjligt att cykelpendla längre sträckor.

16. Plan- och bygglagen, PBL, är en generell lagstiftning som inte lyfter ut enskilda trafikslag. Nedan följer dock några exempel på hur paragrafer i PBL delvis skulle kunna omformuleras för att markera en höjd ambitionsnivå för planeringen av cykelinfrastruktur. Tilläggen är i fet, kursiv stil.

a) Skulle ett tillägg till PBL:s andra kapitel, i stil med exemplet i rutan nedan, kunna verka pådrivande för planering och/eller förbättrande av cykelinfrastruktur?

PBL 2 kap. Allmänna och enskilda intressen

5 § Vid planläggning och i ärenden om bygglov eller förhandsbesked enligt denna lag ska bebyggelse och byggnadsverk lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till

1. människors hälsa och säkerhet,
2. jord, berg- och vattenförhållandena,
3. möjligheterna att ordna trafik, vattenförsörjning, avlopp, avfallshantering, elektronisk kommunikation samt samhällsservice i övrigt,

4. möjligheterna att förebygga vatten- och luftföroreningar samt bullerstörningar, och
5. risken för olyckor, översvämning och erosion.

Bebyggelse och byggnadsverk som för sin funktion kräver tillförsel av energi ska lokaliseras på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till energiförsörjningen och energihushållningen.

Bostads-, arbetsplats- och handelsområden ska lokaliseras på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till områdets tillgång till cykelförbindelser och kollektivtrafikförsörjning.

7 § Vid planläggning enligt denna lag ska hänsyn tas till behovet av att det inom eller i nära anslutning till områden med sammanhållen bebyggelse finns

1. gator och vägar,
2. torg,
3. parker och andra grönområden,
4. lämpliga platser för lek, motion och annan utevistelse,
5. ***möjligheter att anordna cykelförbindelser, och***
6. möjligheter att anordna en rimlig samhällsservice och kommersiell service.

21 Ja, i hög grad

2 Nej, förmodligen inte

3 Vet ej

24 Ja, i någon mån

0 Nej, inte alls

Kommentera gärna

(Svarat Nej, förmodligen inte) Så länge det inte är kvantifierbara "skall-krav" tror jag inte det gör någon skillnad.

(Svarat Ja, i någon mån) Ev skulle även ett tillägg i kap 3 om översiktsplan där regional cykelstråk definieras kunna införas med syfte att uppmärksamma cykelstråk i den regionala och översiktliga planeringen.

(Svarat Ja, i någon mån) Om det efterlevs.

(Svarat Vet ej) 5§ Möjligen kan ordet trafik utvecklas. 7§ Möjligtvis kan orden gator och vägar kompletteras med gång- och cykelbanor. Men det är inte alltid det behövs gång- och cykelbanor. Men man kan förstås alltid tolka vad är inom eller i nära anslutning???

(Svarat Ja, i någon mån) Det borde bli ett kraftfullare tryck på politiker, planerare och exploatörer om en sådan paragraf fanns, men det krävs att den är kraftfull och att den används i planarbetena.

(Svarat Ja, i hög grad) I huvudsak arbetar nog de flesta kommuner redan på detta sätt. Men en kodifiering i PBL skulle stärka kraven på hänsyn till gc-trafiken.

(Svarat Ja, i hög grad) Mycket viktigt med en lagstiftning i denna riktning! Idag har vi

bara denna möjlighet när vi säljer kommunal mark. Vi har problem i bilorienterade köpområden utanför staden, men har genom ett samarbete och lobbyism lyckats få dem att förstå vinsten med att satsa även på cyklister och andra icke bilburna.

(Svarat Ja, i hög grad) Ja, då går det inte att motivera externa köpcentra, industriområden m.m. som man endast kan ta sig till med bil.

(Svarat Ja, i någon mån) Gator och vägar bör vara med. Men cykling, gång och kollektivtrafik bör lyftas upp först. Om man ser rent krasst på det: det finns förmodligen inte en chans att bilvägar missas, men jag har sett dåliga exempel där cyklister glömts bort helt.

(Svarat Nej, förmodligen inte) Cykel är trafik och dom cyklar på gator och vägar. Kunskap och intresse varierar i kommuner.

(Svarat Ja, i hög grad) Cykelfrågorna skulle på ett naturligt sätt komma in i planeringsprocessen och sannolikheten för att de glöms bort eller bortprioriteras skulle minska.

(Svarat Ja, i hög grad) Det finns otroligt många exempel på externa handelscentrum som har fruktansvärt dåliga gång- och cykelbanor.

(Svarat Ja, i någon mån) Man måste åtminstone förhålla sig till frågan på ett tydligare sätt om det införs.

(Svarat Ja, i någon mån) (men "möjligheter till" istället för "tillgång till")

(Svarat Vet ej) Jag känner mig dåligt insatt, men det är en intressant aspekt.

(Svarat Ja, i någon mån) Det ökar möjligheten att cykla till dessa målpunkter. Det borde också skrivas in normalt för cykelparkering.

(Svarat Ja, i hög grad) Jag tycker man kan nämna "gång" på något sätt också.

(Svarat Ja, i någon mån) Jag tror inte eg att det är det här som är problemet, snarare att även om det är bra cykelinfrastruktur så är infrastrukturen för bil *bättre* ändå, i nybyggda områden...

b) Skulle ett tillägg till PBL:s fjärde kapitel, i stil med exemplet i rutan nedan, kunna vara pådrivande för planering och/eller förbättrande av cykelinfrastruktur?

PBL 4 kap. Reglering med detaljplan och områdesbestämmelser

Parkering

13 § I en detaljplan får kommunen bestämma

1. de krav i fråga om att ordna utrymme för parkering av **cykel och motorfordon**, lastning och lossning som behövs med hänsyn till 8 kap. 9 § första stycket 4,
2. placeringen och utformningen av parkeringsplatser, och
3. att viss mark eller vissa byggnader inte får användas för parkering **av ett eller flera fordonsslag**.

21 Ja, i hög grad

4 Nej, förmodligen inte

6 Vet ej

19 Ja, i någon mån

0 Nej, inte alls

Kommentera gärna

(Svarat Ja, i någon mån) Bra sätt att säkra cykelparkering i detaljplaner.

(Svarat Vet ej) Dock bra om cykel och fler fordonsslag lyfts upp.

(Svarat Ja, i någon mån) Kan driva på kommuner att skapa parkeringspolicys som även innehåller tal för cykel-p

(Svarat Vet ej) Vet ej vad som står i 8 kap 9§ första stycket 4, så jag kan inte kommentera det. Men visst kan det stå. När det gäller nr 3 tycker jag inte att tillägget "#av ett eller fler fordonsslag" känns lyckat.

(Svarat Ja, i någon mån) Jag tycker att vi är tämligen medvetna där, men det kanske inte är så överallt, så det kan nog vara bra!

(Svarat Ja, i någon mån) Med ökat cyklande kan cykelparkering bli en viktig fråga.

(Svarat Ja, i hög grad) Vi har en antagen cykelparkeringsnorm som skulle få större tyngd av en sådan skrivning.

(Svarat Ja, i någon mån) Även om det finns krav på cykelparkering så skulle det vara bra om lokaliseringen gick att styra, t.ex. att de förläggs nära entré till byggnader inom det externa handelsområdet. (Dessutom ska man som cyklist kunna förflytta sig inom det externa handelsområdet på ett smidigt och säkert sätt samt busshpl:er bör också finnas nära entréer.

(Svarat Ja, i hög grad) Ja, då får våra policies stöd i lagtext och det går då inte att slingra sig ur vid ex. planläggning och bygglov.

(Svarat Ja, i hög grad) Se föregående kommentar (Cykelfrågorna skulle på ett naturligt sätt komma in i planeringsprocessen och sannolikheten för att de glöms bort eller bortprioriteras skulle minska.)

(Svarat Ja, i hög grad) Allt som gör att cykel förtydligas är bra.

.

(Svarat Ja, i någon mån) Första delen - ja. Andra delen - ? Cykel är sällan ett problem i det här avseendet.

(Svarat Ja, i hög grad) Ja, men kanske risk att kommuner ställer för låga krav?

(Svarat Vet ej) Se kommentar fråga 16a (Jag känner mig dåligt insatt, men det är en intressant aspekt.).

(Svarat Ja, i hög grad) Det är också viktigt att kommunen har tagit fram en parkeringspolicy som förutom bil även tar upp behovet av cykelparkering vid olika målpunkter.

(Svarat Ja, i hög grad) Se kommentar 16a (Det ökar möjligheten att cykla till dessa målpunkter. Det borde också skrivas in normtal för cykelparkering.).

- c) Skulle ett tillägg till PBL:s sjätte kapitel i delen om ordnande av allmänna platser, i stil med exemplet i rutan nedan, verka pådrivande för planering och/eller förbättrande av cykelinfrastruktur?

PBL 6 kap. Genomförandet av detaljplaner

Ordnandet av allmänna platser

18 § Efter hand som bebyggelsen färdigställs enligt detaljplanen, ska kommunen ordna de gator och andra allmänna platser som kommunen är huvudman för, så att platserna kan användas för deras avsedda ändamål.

Kommunen ska upplåta platserna för allmän användning så snart det område som platserna finns inom har bebyggts enligt planen eller, om genomförandetiden har löpt ut, efter hand som bebyggelsen färdigställs.

När platserna upplåts för allmän användning ska de vara ordnade på ett ändamålsenligt sätt och i enlighet med ortens sed. De ska i fråga om gatubredd, höjdläge och utformning i övrigt följa detaljplanen. Kommunen får göra små avvikelser från planen, om det inte motverkar syftet med planen.

18a § *Efter hand som bebyggelsen färdigställs enligt detaljplanen, ska kommunen ordna de cykelvägar inom och utanför planen vilka kommunen är huvudman för, och som behövs för att bebyggelsen ska ha en ändamålsenlig cykeltrafikförsörjning.*

19 § I den mån staten är väghållare inom ett område som omfattas av detaljplanen, ska det som enligt 18 § **och 18a §§** gäller i fråga om kommunens skyldighet att ordna gator **och cykelvägar** i stället gälla staten.

Om en gata ges en större bredd eller ett dyrbarare utförande i övrigt än vad som behövs

med hänsyn till trafiken, ska kommunen trots första stycket betala merkostnaden.

Regeringen får i det enskilda fallet besluta att staten ska svara för den merkostnad som avses i andra stycket.

26 Ja, i hög grad

2 Nej, förmodligen inte

3 Vet ej

16 Ja, i någon mån

1 Nej, inte alls

Kommentera gärna

(Svarat Ja, i hög grad) Cykelvägar och gångbanor är ofta ofärdiga och ogena i nybyggnadsområden.

(Svarat Ja, i någon mån) Det viktiga är väl att man tar med cykelvägar som behövs i varje plan. Därefter ska de ju genomföras, som en del av "gator och andra allmänna platser". Vad som kanske kan vara positivt är att texten ven tar upp cykelvägar "utanför planen", vilket om kommunen enligt lag tvingas tillgodose, kan hjälpa till att sätta press på exploatören att även finansiera cykelvägar utanför själva planen.

(Svarat Vet ej) Jag tror inte på själva idén. Tyvärr. Det bör gå att reglera i detaljplanen att vägen ska ha gc-väg. När det gäller §19 och statens roll (Trafikverket) där det står att kommunen ska betala merkostnaden. Hela den meningen gör ju att Trafikverket kan avstå från att bygga gc-vägar. Det måste vara enkelt för dem att alltid hävda "dyrbarare utförare".

(Svarat Ja, i någon mån) Det är ju viktigt att hela den planerade infrastrukturen är funktionell redan vid färdigställande och inflyttning för att ge en bra start. De vanor som grundläggs i början, blir ofta bestående.

(Svarat Ja, i hög grad) Risk att det blir mycket som ska göras under kort tid (respondenten har i enkätens exempel strukit under orden "utanför" (planen) och "ändamålsenlig cykeltrafikförsörjning").

(Svarat Ja, i någon mån) Bör stå ännu tydligare. En ryggrad med cykelnät bör byggas direkt och inte efter hand. 19§ - återigen, lägg cykeltext först.

(Svarat Ja, i någon mån) Bör dock stå i 18§ igen, cykel körs på gator och vägar att särskilja cykel kan vara negativt tror jag.

(Svarat Ja, i hög grad) Viktigt att cykelinfrastruktur följer utbyggnaden.

(Svarat Ja, i hög grad) Se föregående kommentar (Cykelfrågorna skulle på ett naturligt sätt komma in i planeringsprocessen och sannolikheten för att de glöms bort eller bortprioriteras skulle minska).

(Svarat Ja, i hög grad) Men inte ett önskvärt tillägg.

(Svarat Ja, i någon mån) Känns självklart - men skadar inte att det tydliggörs.

(Svarat Nej, förmodligen inte) Kanske skulle vara hämmande för planeringen.

(Svarat Ja, i hög grad) Främst cykelparkering på allmänna platser behöver tillskapas.

(Svarat Vet ej) Se kommentar fråga 16a (Jag känner mig dåligt insatt, men det är en intressant aspekt.).

(Svarat Ja, i hög grad) Skriv gärna gång och cykel istället för bara cykel.

(Svarat Ja, i hög grad) Helt rätt.

(Svarat Ja, i hög grad) Särskilt i dp lite utanför tätorten skulle det hjälpa.

17. Tror du att omskrivningar i PBL som innebär att cykelinfrastruktur lyfts fram tydligare kunde leda till några negativa effekter?

1 Ja, i hög grad

19 Nej, förmodligen inte

9 Vet ej

6 Ja, i någon mån

14 Nej, inte alls

Kommentera gärna

(Svarat Nej, inte alls) Inget annat än möjligen något ökade exploateringskostnader. Men det är ju bättre det, än att man i efterhand ska behöva lägga ner specialdesignade trafiksäkerhetspengar på att förbättra något som borde vara bra redan från början.

(Svarat Ja, i hög grad) Eventuellt kan vissa projekt bli lite dyrare men jag tror att det är marginellt och det positiva i att lyfta fram cykel överväger.

(Svarat Vet ej) Jag tror inte att det skulle leda till försämringar.

(Svarat Nej, förmodligen inte) Kanske dyrare projekt, men bilvägar är ju dyrare än cykelvägar t.ex....

(Svarat Ja, i någon mån) Det kostar mer.

(Svarat Nej, inte alls) Tror att det är bra att cykel skrivs och syns i regelverken för att tydliggöra vikten/betydelsen av dess användning och att man i beslut tvingas ta ställning. Samtidigt har jag ingen övertro på regelverken i sig -> viljan till förändring skapas "annorstädes".

(Svarat Ja, i någon mån) Se tidigare fråga (Kanske skulle vara hämmande för planeringen.)

(Svarat Vet ej) Se kommentar fråga 16a (Jag känner mig dåligt insatt, men det är en intressant aspekt.).

(Svarat Nej, inte alls) Tror det kan behövas utbildning av planförfattare så att de inser vilken tillgång cykel är i utvecklingen av städer. Gärna massa exempel som inspirerar.

18. Har du några övriga synpunkter kring hur förändringar i regelverk skulle kunna underlätta för planeringen och/eller genomförandet av cykelinfrastruktur?

Investeringar i cykelvägnät är ännu så länge en nedprioriterad fråga och tas efter beslut om övriga väg- och spårinvesteringar. Alla delar som ni tar upp ovan (vg regelförtydliganden) är bra för att lyfta cykel frågan generellt och i planeringssammanhang i synnerhet.

Ledsen men jag är för dålig på regelverket. Jag tror inte jag är ensam om det i kommunerna. Vi som arbetar med trafikfrågor och trafiksäkerhet är ofta insatta i trafiklagstiftningen och kan mycket om trafiksäkerhet men inte de lagar ni refererar till. När man arbetar på ett tekniskt kontor eller gatukontor i en kommun använder man inte dessa lagar så mycket. Det ligger mer på planavdelningar och exploateringsavdelningar, när man handlägger detaljplaner, bygglov och exploateringsfrågor. Planhandläggare och bygglovshandläggare är mycket duktiga på PBL men som sagt vi som genomför och förändrar den befintliga strukturen använder inte PBL som ett redskap. Jag tror de flesta planerare försöker få in cykel frågan i planeringen framför allt om man har en uttalad trafikstrategi som stödjer detta i kommunen. Problemet är att den befintliga strukturen har stora brister när det gäller gc-vägar eller saknade länkar. Här har Trafikverkets vägar de allra största bristerna. En medveten kommun kan nog förbättra sin cykelstruktur med bra investeringar och vilja tex att skriva avtal med markägare eller genom detaljplaner komma åt mark. Så slutklämmen blir igen att regelverket kanske kan påverka Trafikverket?

Trafikverket måste ta ett mera aktivt ansvar för att driva samtliga trafikslag, så att en sammanhållen struktur skapas. Att vi skapar ett nationellt nät och ett regionalt cykelvägnät, samt tillser att behoven av medel för utbyggnad av nätet ökar markant.

Regler som tydligt prioriterar cykeln i korsningar med bilvägar. Men det handlar om Trafikförordningen och inte om PBL eller väglagen.

Ju tydligare det är att cykel är lika viktigt som bil desto bättre är det för att underlätta för cykelplaneringen allt för många tänker fortfarande bil först.

Frågan är om det på något sätt går att styra utformningen inom kvartersmark såsom lokalisering av cykelparkering, busshållplatser och gc-vägar.

Tycker tankegångarna verkar bra!

Kollektivtrafiken har sina trafik huvudmän, biltrafiken har sina intresseorganisationer, men cykelorganisationer med reellt maktinflytande finns för få (oj, ej svar på frågan!).

Att jämställa cykel med "övrig trafik" tror jag är viktigt.

- Skrota parkeringsnormen! - Utforma regelverk gällande cykelvägar så att olika slags cykelvägar kan byggas beroende på cyklisters behov. (- Blanda fotgängare o cyklister så lite som möjligt.) (I stadskärnor = Prioritera cykelväg framför väg/gata för motorfordon!)

Förändringar i PBL skulle vara mycket bra då det är en lag som måste beaktas. Styrmedel behövs också.

Fler "morötter" (ekonomiska incitament) för cykelinfrastruktur. Försvåra (fördyra) för privatbilismen, obs ej för glesbygden.

Se svar på fråga 9 (Svårt att prioritera cykel i korsningar med nuvarande trafikförordning med oklara företrädesregler. Cykelfartsgata eller motsvarande saknas i den svenska lagstiftningen.).

Trafikverkets ansvar borde göras tydligare - likställas med deras ansvar för annan infrastruktur.

Stort tack för din medverkan!

Skicka dina svar till

Karin Jansson

WSP Samhällsbyggnad

121 88 Stockholm-Globen

karin.jansson@wspgroup.se

WSP är ett globalt företag som erbjuder kvalificerade konsulttjänster för samhälle och miljö. Med drygt 250 kontor världen över och mer än 9 500 medarbetare är WSP ett av de största konsultföretagen i Europa och bland de tio största i världen. Verksamheten bedrivs huvudsakligen i Storbritannien och Sverige, men också i övriga Europa, USA, Afrika och Asien.

I Sverige är WSP ett rikstäckande konsultföretag med ca 1900 medarbetare. Verksamheten bedrivs inom följande affärsområden: WSP Analys & Strategi, WSP Byggprojektering, WSP Environmental, WSP International, WSP Management, WSP Samhällsbyggnad och WSP Systems.



UNITED
BY OUR
DIFFERENCE



Bilaga 3: Svar på Enkät till trafikanter 2011-10-31

Reglers påverkan på förutsättningarna för
cykelplanering och cykling
– underlag till Cyklingsutredningen

Bilaga 3: Svar på Enkät till trafikanter

Webbenkätfrågor med svar

I denna bilaga presenteras webbenkäten och svar på respektive fråga. Svaren visas som enkla frekvenstabeller och har inte grupperats eller filtrerats på något sätt.

Fråga 1 Inledning

Undersökning om trafikregler

Denna undersökning handlar om trafikregler och kunskap samt attityder kring dessa. Frågorna rör olika delar av vår trafikmiljö och dina svar är viktiga som underlag i en pågående statlig utredning om bl.a. trafikregler.

Du besvarar undersökningen anonymt. Dina svar kommer att sammanställas tillsammans med andras svar i form av diagram, tabeller och analyser. Dina svar kommer inte att kunna urskiljas från statistiken.

Undersökningen genomförs av ett oberoende undersökningsföretag på uppdrag av utredningen (N 2010:08). Om du har några frågor om undersökningen, vänliga kontakta membersupport@cint.com.

Tack för att du tar dig tid att svara.

Fråga 2 Hur gammal är du?

	Antal	Procent	
15-17 år	59	4%	
18-24 år	165	12%	
25-34 år	231	17%	
35-44 år	214	15%	
45-54 år	260	19%	
55-64 år	42	3%	
65-74 år	335	24%	
75 år eller äldre	88	6%	
Total	1394	100%	

Fråga 3 Kön?




	Antal	Procent	
Man	617	51%	
Kvinna	603	49%	
Total	1220	100%	

Bilaga 3: Svar på Enkät till trafikanter, till *Reglers påverkan på förutsättningarna för cykelplanering och cykling – underlag till Cyklingsutredningen*





Fråga 4.1 – Hur många personer finns i ditt hushåll? Räkna också med dig själv.

	Antal	Procent
Antal personer i ålder 0-6 år:		
Antal personer i ålder 7-12 år:		
Antal personer i ålder 13-17 år:		
Antal personer i ålder 18-64 år:		
Antal personer i ålder 65 år eller äldre:		

Fråga 5 I vilken typ av område bor du?

	Antal	Procent	
Stadskärna/Innerstad	381	27%	
I tätort men inte i stadskärna	709	51%	
Utanför tätort/Landsbygd	296	21%	
Total	1386	100%	


Fråga 6 Hur bor du?

	Antal	Procent	
Villa/radhus/kedjehus/parhus	637	46%	
Bostadsrättslägenhet	290	21%	
Hyreslägenhet	429	31%	
Annat	28	2%	
Total	1384	100%	

Fråga 7 Vilken är din högsta avslutade utbildning?

	Antal	Procent	
Grundskola eller motsvarande	199	14%	
Gymnasium	421	30%	
Eftergymnasial yrkesutbildning	167	12%	
Upp till 2 års utbildning på högskola/universitet	149	11%	
3 år eller mer på högskola/universitet	427	31%	



Bilaga 3: Svar på Enkät till trafikanter, till *Reglers påverkan på förutsättningarna för cykelplanering och cykling – underlag till Cyklingsutredningen*

	Antal	Procent	
Annan	27	2%	
Total	1390	100%	

Öppna svar-Annat (22)

- Realexamen
- Handelsskola
- folkskoleseminarium
- ingenjör
- 2 år på NKI
- Folkskola 8 år
- Realskola
- Fotograf 4:5 år
- Realexamen
- Diplomerad Annonkonsulent
- realexamen
- Systemvetare
- Folkskola
- aftonskola
- Realskola
- Yrkesskola
- LHS
- Realskola
- livets skola.

Fråga 8 Har du körkort för bil?



	Antal	Procent	
Ja	1154	83%	
Nej	240	17%	
Total	1394	100%	

Bilaga 3: Svar på Enkät till trafikanter, till *Reglers påverkan på förutsättningarna för cykelplanering och cykling – underlag till Cyklingsutredningen*

Om inte har körkort för bil (svar nej på fråga 8)

Fråga 9 Har du körkort för EU-moped/Moped Klass I?






(moped med högsta tillåtna hastighet 45 km/h)

	Antal	Procent	
Ja	26	11%	
Nej	214	89%	
Total	240	100%	


Fråga 10 Hur ofta rör du dig i följande trafikmiljöer?

(som antingen gående, cyklist, bilist mm.)

Fråga 10.1 ...Tät storstadstrafik (Stockholm, Göteborg, Malmö)

	Antal	Procent	
Dagligen/nästan dagligen	322	25%	
Några gånger i veckan	108	8%	
Några gånger i månaden	216	17%	
Mer sällan	552	42%	
Aldrig	105	8%	
Total	1303	100%	

Fråga 10.2 ...Stadstrafik

	Antal	Procent	
Dagligen/nästan dagligen	679	51%	
Några gånger i veckan	354	26%	
Några gånger i månaden	209	16%	
Mer sällan	92	7%	
Aldrig	10	1%	
Total	1344	100%	

Bilaga 3: Svar på Enkät till trafikanter, till *Reglers påverkan på förutsättningarna för cykelplanering och cykling – underlag till Cyklingsutredningen*

Fråga 10.3 ...Område utanför centrum/Förortsmiljö

	Antal	Procent	
Dagligen/nästan dagligen	680	51%	
Några gånger i veckan	355	27%	
Några gånger i månaden	188	14%	
Mer sällan	94	7%	
Aldrig	14	1%	
Total	1331	100%	

Fråga 10.4 ...Utanför tätort/Landsbygd

	Antal	Procent	
Dagligen/nästan dagligen	422	32%	
Några gånger i veckan	284	21%	
Några gånger i månaden	356	27%	
Mer sällan	236	18%	
Aldrig	26	2%	
Total	1324	100%	

Om har körkort för bil och är över 18 år



Fråga 11 Hur ofta kör du bil?

	Antal	Procent	
Dagligen/nästan dagligen	676	59%	
Några gånger i veckan	245	21%	
Några gånger i månaden	111	10%	
Mer sällan	84	7%	
Aldrig	32	3%	
Total	1148	100%	

Bilaga 3: Svar på Enkät till trafikanter, till *Reglers påverkan på förutsättningarna för cykelplanering och cykling – underlag till Cyklingsutredningen*





Om har körkort för bil och är över 18 år

Fråga 12 Körde du bil igår?

	Antal	Procent	
Ja	800	70%	
Nej	348	30%	
Total	1148	100%	






Om har körkort för bil och är över 18 år

Fråga 13 När du kör bil, hur ofta måste du ta hänsyn till cykeltrafik?

	Antal	Procent	
Varje gång	521	45%	
Nästan varje gång	419	37%	
Sällan	189	16%	
Aldrig	17	1%	
Total	1146	100%	

Fråga 14 Hur ofta cyklar du?



Tänk på perioden vår, sommar och höst (då det råder bra väglag)

	Antal	Procent	
Dagligen/nästan dagligen	246	18%	
Några gånger i veckan	253	18%	
Några gånger i månaden	243	17%	
Mer sällan	383	27%	
Aldrig	269	19%	
Total	1394	100%	

Bilaga 3: Svar på Enkät till trafikanter, till *Reglers påverkan på förutsättningarna för cykelplanering och cykling – underlag till Cyklingsutredningen*

Om cyklar dagligen/nästan dagligen, några gånger i veckan eller några gånger i månaden

Fråga 15 Cyklade du igår?






	Antal	Procent	
Ja	265	36%	
Nej	474	64%	
Total	739	100%	

Om cyklar dagligen/nästan dagligen, några gånger i veckan eller några gånger i månaden






Fråga 16 Hur ofta cyklar du i ...?

Tänk på perioden vår, sommar och höst (då det råder bra väglag)

Fråga 16.1 ...Tät storstadstrafik (Stockholm, Göteborg, Malmö)

	Antal	Procent	
Dagligen/nästan dagligen	54	8%	
Några gånger i veckan	50	7%	
Några gånger i månaden	48	7%	
Mer sällan	116	17%	
Aldrig	422	61%	
Total	690	100%	

Fråga 16.2 ...Stadstrafik

	Antal	Procent	
Dagligen/nästan dagligen	155	22%	
Några gånger i veckan	161	23%	
Några gånger i månaden	126	18%	
Mer sällan	142	20%	
Aldrig	129	18%	
Total	713	100%	

Bilaga 3: Svar på Enkät till trafikanter, till *Reglers påverkan på förutsättningarna för cykelplanering och cykling – underlag till Cyklingsutredningen*

Fråga 16.3 ...Område utanför centrum/Förortsmiljö

	Antal	Procent	
Dagligen/nästan dagligen	147	20%	
Några gånger i veckan	200	28%	
Några gånger i månaden	189	26%	
Mer sällan	130	18%	
Aldrig	55	8%	
Total	721	100%	

Fråga 16.4...Utanför tätort/Landsbygd

	Antal	Procent	
Dagligen/nästan dagligen	52	7%	
Några gånger i veckan	123	17%	
Några gånger i månaden	177	25%	
Mer sällan	238	34%	
Aldrig	116	16%	
Total	706	100%	

Om cyklar dagligen/nästan dagligen, några gånger i veckan eller några gånger i månaden

Fråga 17 Händer det att du cyklar på trottoaren?

	Antal	Procent	
Ja, ofta	84	11%	
Ja, ibland	237	32%	
Ja, sällan	202	27%	
Nej, aldrig	212	29%	
Vet ej	6	1%	
Total	741	100%	

Bilaga 3: Svar på Enkät till trafikanter, till *Reglers påverkan på förutsättningarna för cykelplanering och cykling – underlag till Cyklingsutredningen*

Om det finns barn i åldern 0-12 år i hushållet (fråga 4.1)

Fråga 18 Händer det att du låter ditt barn/dina barn cykla på trottoaren?

	Antal	Procent	
Ja, ofta	46	17%	
Ja, ibland	39	15%	
Ja, men sällan	48	18%	
Nej, aldrig	82	31%	
Vet ej	16	6%	
Jag har inga barn	36	13%	
Total	267	100%	

Fråga 19 Känner du till att det är förbjudet att cykla på trottoaren?

	Antal	Procent	
Ja	1174	85%	
Nej	212	15%	
Total	1386	100%	

Om svar "Ja, ofta" eller "Ja, ibland" eller "Ja, men sällan" på fråga 18

Fråga 20 Varför låter du ditt/dina barn cykla på trottoaren? Flera alternativ möjliga.

Därför att...

	Antal	Procent	
...jag anser inte att det är problem för någon om mitt barn/mina barn cyklar på trottoaren	18	14%	
...det är för trafikfarligt för barnet/barnen att cykla på annan plats	91	69%	
...jag själv promenerar och barnet/barnen cyklar	67	51%	
Annat	7	5%	
Total	132	139%	

Öppna svar-Annat (7)

- Trångt och dålig sikt
- där INGA gående finns






Bilaga 3: Svar på Enkät till trafikanter, till *Reglers påverkan på förutsättningarna för cykelplanering och cykling – underlag till Cyklingsutredningen*

- *mitt barn är för litet för att cykla själv på gatan tycker jag*
- *när cykelbana saknas..*
- *Det känns i bland tryggare*
- *DEt är kombinerad cykelbana/trottoar, se!*
- *Vi tar hänsyn till de gående eftersom det är deras plats och tar det väldigt lugnt.*

Om svar "Nej, aldrig" på fråga 18

Fråga 21 Varför låter du inte ditt barn/dina barn cykla på trottoaren? Flera alternativ möjliga.

Därför att...

	Antal	Procent	
...det är viktigt att barn lär sig följa trafikregler	46	56%	
...de inte ska störa fotgängare	24	29%	
...de klarar av att cykla på körbanan	12	15%	
...de rör sig i områden där det alltid finns cykelbana	18	22%	
Annat	28	34%	
Total	82	156%	

Öppna svar-Annat (26)

- *olyckor*
- *de cyklar inte alls*
- *för liten för att cykla*
- *Är för små för att cykla*
- *cyklar ej tillräckligt bra*
- *för liten*
- *...de inte kan cykla än.*
- *han är 8 månader*
- *det är förbjudet*
- *De är för små för att cykla ensamma*
- *de är för små ännu*
- *Hon är bara 7 månader*
- *Barnet är inte tillräckligt gammal för att cykla*
- *Hon kan inte ens cykla ännu, är bara 4 månader gammal.*
- *De är för unga för att cykla själva*
- *hon kan inte cykla än*
- *de kan inte cykla än :)*
- *där min dotter cyklar fins inte trottoarer*
- *För liten för att cykla*
- *Det finns inga trottoarer där dom cyklar*

Bilaga 3: Svar på Enkät till trafikanter, till *Reglers påverkan på förutsättningarna för cykelplanering och cykling – underlag till Cyklingsutredningen*

- *De cyklar inte än.*
- *Mitt barn är för litet för att cykla själv*
- *min son kan inte cykla än*
- *cyklar ej*
- *han kan inte cykla*
- *han är för liten för att cykla*

Fråga 22.1 I vilken utsträckning instämmer du i följande påstående?

Det är bra att vi har en trafikregel som säger att man inte får cykla på trottoaren.

	Antal	Procent	
Instämmer helt	687	49%	
Instämmer delvis	447	32%	
Tar delvis avstånd från	157	11%	
Tar helt avstånd från	71	5%	
Vet ej/Ingen uppfattning	32	2%	
Total	1394	100%	

Om instämmer helt eller delvis på fråga 22.1

Fråga 23 Varför är det bra att man inte får cykla på trottoaren? Flera alternativ möjliga.

Därför att...

	Antal	Procent	
...cyklister på trottoaren stör fotgängare	404	36%	
...cyklister på trottoaren är en olycksrisk för fotgängare	992	88%	
...det skulle bli för trångt med både fotgängare och cyklister på trottoaren	550	49%	
Annat	40	4%	
Total	1133	175%	

Öppna svar-Annat (39)

- *farligt för båda parter*
- *det finns gång o cykelbana*
- *cyklister på trottoaren är en olycksrisk för fotgängare och sig själva*
- *fotgängare är en olycksrisk för cyklister*

Bilaga 3: Svar på Enkät till trafikanter, till *Reglers påverkan på förutsättningarna för cykelplanering och cykling – underlag till Cyklingsutredningen*






- *Synskade har svårt att uppfatta var och hur fort cyklisten kommer*
- *farligt för bilister*
- *Det går för fort med cykel*
- *Cyklister är ett ofog.*
- *de olika trafikkategorierna behöver säras på, men ibland är det för mycket gående i cykelbanan, Kanske skulle vara bra med gå-förbud där.*
- *cyklister eller fotgängare kan väja för den andra och komma ut på vägen där olyckor kan ske*
- *kommunerna/trafikverket blir tvungna att cykelanpassa gator och vägar*
- *Hör inte när de susar förbi*
- *Cykeln är ett fordon och ska inte framföras på gångbanan*
- *cyklister tar ingen hänsyn till gående*
- *fotgängarna har företräde men cyklister tar aldrig hänsyn till det*
- *lätt att bli påkörd som fotgängare*
- *Det är väl inte mitt problem om en fotgängare står i vägen.. vafan den som tar mest skada vid en "olycka" får ju flytta på sig*
- *Lätt för barn att komma när kanten och man riskerar att välta ut i körbanan!*
- *ofog att göra det*
- *Väggkorsning ej anpassade för cykel*
- *inte bra att blanda trafikslag*
- *det finns vägar, de är byggda för trafik!*
- *cykelbanornorna är ju ihop med trottoarerna!!!!*
- *olycksrisk för båda parter*
- *cykel är ett fordon*
- *Cyklister tar alltför sällan hänsyn till fotgängare. I storstadstrafik Centrum är de livsfarliga*
- *Cyklister.....*
- *cyklisterna tar sällan hänsyn. de tror att dom äger gångbanan och gatan*
- *tänker på alla med rullator eller rullstol bl.a*
- *cyklister är dåliga på att ta hänsyn*
- *risk för olyckor är stor*
- *svårt för personer med funktionsnedsättning att vara trygga på trottoaren om vi kommer susande där på cykel.*
- *fotgängare är en olycksrisk för cyklister*
- *de använder inte klockan*
- *barn måste givetvis få cykla på trottoaren. Det blir svårt att hålla ögonen både på dem och på vuxna cyklister.*
- *det brukar vara tvåfilit med cykelfil och gångfil på samma bana med en markering emellan.*
- *bilister är inte beredda på att cyklister kommer på trottoaren vid en korsning, olycksrisken ökar därmed*
- *fotgängare är en olycksrisk för cyklisterna*
- *Cyklister är ofta hänsynslösa i trafiken*

Bilaga 3: Svar på Enkät till trafikanter, till *Reglers påverkan på förutsättningarna för cykelplanering och cykling – underlag till Cyklingsutredningen*

Om tar helt eller delvis avstånd på fråga 22.1

Fråga 24 Varför är det dåligt att man inte får cykla på trottoaren? Flera alternativ möjliga.

Därför att...

	Antal	Procent	
...cyklister utsätts för en större olycksrisk om de cyklar på körbanan	178	78%	
...cyklister stör vägtrafiken när de cyklar på körbanan	114	50%	
...cyklister hindras från att ta den kortaste vägen	35	15%	
...regeln också omfattar barn	119	52%	
Annat	16	7%	
Total	227	204%	

Öppna svar-Annat (14)

- *Regeln bör anpassas. Skillnaden mellan trottoar och cykelväg är ibland markant liten. Många gånger underlättar en kortare väg över trottoar för trafiken inkluderat gående.*
- *Har amn inte göra så*
- *När man inte får cykla på trottoaren måste det istället finnas alternativ som cykelväg och inte var hänvisad till vägar med biltrafik*
- *cyklister på trottoaren utgör ingen direkt risk*
- *ologiska vägpartier. hetsig trafik, tunga bussar och varustransporter.*
- *det går att samsas med fotgängare om man tar det väldigt försiktigt som cyklist*
- *bögigt*
- *finns ej cykelbana överallt*
- *ibland finns inget annat alternativ*
- *Svårt att ta sig fram om man inte använder gångbanan, mer trafikfarligt att cykla på gatan/vägen*
- *ingen sep cykelbana tillgänglig på många platser*
- *Gillar inte för mycket regler*
- *Det finns ingen chans överhuvudtaget att jag skulle kunna låta mitt barn lära sig cykla annars.*
- *Gående och cyklister passar bättre ihop än cyklister och bilar/bussar/lastbilar.*

Bilaga 3: Svar på Enkät till trafikanter, till *Reglers påverkan på förutsättningarna för cykelplanering och cykling – underlag till Cyklingsutredningen*

Fråga 25.1 I vilken utsträckning instämmer du i följande påstående?

Det är bra att även barn (t.ex. upp till 8 år) omfattas av regeln att man inte får cykla på trottoaren.

	Antal	Procent	
Instämmer helt	321	23%	
Instämmer delvis	393	28%	
Tar delvis avstånd från	323	23%	
Tar helt avstånd från	296	21%	
Vet ej/Ingen uppfattning	61	4%	
Total	1394	100%	

Om instämmer helt eller delvis på fråga 25.1

Fråga 26 Varför är det bra att barn inte får cykla på trottoaren? Flera alternativ möjliga.

Därför att...

	Antal	Procent	
...barn som cyklar på trottoaren stör fotgängare när de cyklar på trottoaren	224	32%	
...barn som cyklar på trottoaren är en olycksrisk för fotgängare	454	64%	
...det skulle bli för trångt med både fotgängare och cyklande barn på trottoaren	276	39%	
...det är viktigt att samma regler gäller för alla cyklister oavsett ålder	437	61%	
Annat	40	6%	
Total	711	201%	

Öppna svar-Annat (38)

- jag tycker att barn får cykla på trottoaren
- se också mitt förra svar
- har ringa el. inga trafikkompetenser
- fotgängare olycksrisk för cyklande barn
- Barn under åtta är en olycksrisk för sig själva på trottoaren
- olycksrisk för både sig själv och andra pga bristande erfarenhet
- regeln finns och skall följas fel att lära sig felaktigt beteende
- Barn är inte mogna att cykla i biltrafik eller bland fotgängare.
- Farligt för barn som är så små att cykla på trafikerad gata eller väg. Gående kan ta hänsyn till små barn

Bilaga 3: Svar på Enkät till trafikanter, till *Reglers påverkan på förutsättningarna för cykelplanering och cykling – underlag till Cyklingsutredningen*

- *Barn ska inte cykla i tätortstrafik*
- *olycksrisk för barnet som cyklar*
- *Om man lär sig att cykla på trottoaren i tidig ålder så lär man kanske fortsätta göra det. Bättre att bygga fler cykelstråk och lära barnen att hoppa av cykeln när cykelstråk inte finns*
- *Så små barn är inte mogna att cykla i trafiken utan en vuxen som följer med o då bör de cykla på samma ställe som den vuxne, alltså på gatan!*
- *Lätt att barnen kommer för nära kanten och kan då falla ut i körbanan*
- *Barn på stor cykel bör inte använda trottoaren*
- *Kan även skada sig själva illa*
- *Barn under åtta år skall bar cykla där trafik inte finns.*
- *små barn ska inte cykla i trafiken*
- *kan de inte klara att cykla på gatan, ska de nog inte cykla alls*
- *lätt hända olycka*
- *De cyklar vingligt*
- *olycksrisk för barnet*
- *Barn ser inte alltid de risker som existerar i trafiken.*
- *barn under 8 år bör ej cykla*
- *Man kan inte ha olika regler för olika åldrar*
- *Bör få cykla*
- *Barn kan cykla in i fotgängare och slå sig själva.*
- *farligt för barn att cykla på vägen*
- *barn i den åldern har inte i trafiken att göra. Även cyklister borde krävas att genomgå någon form av "trafikutbildning"!*
- *De måste lära sig trafikregler i tidig ålder.*
- *Fel inläring om de får börja på trottoaren*
- *Så små barn bör inte cykla i trafiken*
- *Barn skall inte cykla i trafik, viktigt att kunna trafikregler*
- *Barn ska inte cykla före 12 års ålder beroende på deras utvecklade bedömningsförmåga.*
- *Barn i den åldern bör inte cykla själva över huvud taget*
- *För att lära sig från början vad som gäller. Cykling för barn bör endast tillåtas i sällskap med vuxen fotgängare.*
- *Barn bör lära sig tidigt, vad som gäller och varför!*
- *Det är farligt för barnet också*

Bilaga 3: Svar på Enkät till trafikanter, till *Reglers påverkan på förutsättningarna för cykelplanering och cykling – underlag till Cyklingsutredningen*

Om tar helt eller delvis avstånd på fråga 25.1

Fråga 27 Varför är det dåligt att barn inte får cykla på trottoaren? Flera alternativ möjliga.

Därför att...

	Antal	Procent	
...barn inte får möjlighet att cykla bredvid gående vuxen	346	56%	
...barn utsätts för en större olycksrisk om de cyklar på körbanan	574	93%	
...barn utsätts för en större olycksrisk om de samsas med snabbare cyklister på t.ex. cykelbanan	222	36%	
...barn stör vägtrafiken när de cyklar på körbanan	245	40%	
Annat	22	4%	
Total	618	228%	

Öppna svar-Annat (22)

- *Barn under 10 år är ej trafikmogna*
- *Barn har svårt att uppfatta snabba förändringar i deras omgivning så som bilar. Otränad reaktionsförmåga. Bra att särskilja från övrig trafik.*
- *barn har sämre konsekvensförmåga än vuxna, och har dessutom sämre syn och hörsel*
- *barn är inte mogna att vara i trafiken själva*
- *cyklande barn utgör ingen direkt risk*
- *naeh det funkar inte så*
- *Barn är inte mogna att cykla i trafiken.*
- *Barn cyklar så långsamt att de i princip kan räknas som gående och stör inte heller de gående på samma sätt som en vuxen cyklist*
- *vill man seriöst ha barn på bilvägen utan något skydd utom hjälm?*
- *barn har inte den kollen på trafik som en vuxen*
- *barn vet inte hur dom ska bete sig under skolåldern.*
- *Barn utgör ingen direkt olycksrisk för fotgängare på trottoaren eftersom de är mindre och har lägre fart*
- *Barn har ej uppfattningar om olika typer av olycksrisker som en vuxen människa har.*
- *Barn skall inte vistas i trafiken förrän dom blir 12 år pga synfältet*
- *barn har inte lika brett seende som vuxna*
- *Svår fråga, ibland borde kanske tillfället få avgöra. T.ex. barnets ålder, cykelhastighet. Tillsammans med en gående vuxen kanske det kan vara okej. Vet inte riktigt vad jag tycker*
- *de är inte lika mogna om trafikregler osv*
- *Gillar inte alla regler om allt möjligt löjligt i Sverige*
- *Inte mogna att cykla på körbanan*
- *Små barn kan omöjligt lära sig cykla då. Då får de vänta tills de blir större och kan hantera trafiken. Det är dåligt ur alla aspekter. Varför får de inte cykla där?*

Bilaga 3: Svar på Enkät till trafikanter, till *Reglers påverkan på förutsättningarna för cykelplanering och cykling – underlag till Cyklingsutredningen*

- *Onödigt att de ska bli påkörda pga en ogenomtänkt lag.*
- *barn har inte förmågan att förutspå farliga situationer*

Om cyklar dagligen/nästan dagligen, några gånger i veckan eller några gånger i månaden

Fråga 28 Händer det att du cyklar på körbanan trots att det finns cykelbana?



	Antal	Procent	
Ja, ofta	18	2%	
Ja, ibland	90	12%	
Ja, men sällan	222	30%	
Nej, aldrig	393	53%	
Vet ej	19	3%	
Total	742	100%	

Fråga 29 Känner du till att cyklister som huvudregel inte ska cykla på körbanan om det finns en cykelbana?

	Antal	Procent	
Ja	1215	88%	
Nej	171	12%	
Total	1386	100%	

Om det finns en cykelbana, ska du normalt använda den. Du får dock cykla på körbanan, även om det finns en cykelbana, när det är lämpligare med tanke på färdmålet. I så fall måste du vara extra försiktig.

Bilaga 3: Svar på Enkät till trafikanter, till *Reglers påverkan på förutsättningarna för cykelplanering och cykling – underlag till Cyklingsutredningen*

Om svar "Ja, ofta" eller "Ja, ibland" eller "Ja, men sällan" på fråga 28

Fråga 30 Vilka är de vanligaste skälen till att du i vissa fall inte cyklar på cykelbanan trots att sådan finns? Flera alternativ möjliga.

Därför att...

	Antal	Procent	
...det går snabbare att cykla på körbanan	135	41%	
...det är trångt bland cyklister och fotgängare på delade gång- och cykelbanor	103	31%	
...det är dåligt underlag på cykelbanan	123	37%	
...det är trångt bland cyklister på cykelbanan	53	16%	
...det är för höga kanter för att ta mig upp på cykelbanan	102	31%	
...jag är ett irritationsmoment för andra cyklister och fotgängare på delade gång- och cykelbanor	26	8%	
...det är för tvära svängar för att ta mig till cykelbanan	32	10%	
...jag är ett irritationsmoment för andra cyklister på cykelbanan	16	5%	
...jag missar att det finns en cykelbana på grund av t.ex. dålig skyltning	119	36%	
...cykelbanan är blockerad av t.ex. parkerade bilar, varutransporter	150	45%	
...jag hindras av fotgängare som befinner sig på cykelbanan	149	45%	
Annat	27	8%	
Total	330	314%	

Öppna svar-Annat (27)

- målet för cykelturen är utanför cykelbanans tillgänglighet
- *Därför att jag är uppväxt med att cykla på trottoaren , allt annat veerkar ju bara idiotiskt!*
- *det finns en trottoar*
- *ingen cykelbana*
- *I Halmstad innebär cykelbana att man cyklar på trottoar*
- *Öppna bildörrar*
- *Jag måste cykla över vägen o tillbaka för att komma in på cykelbanan o då tar jag de få metrarna på vägen tills det är en naturlig "infart" igen.*
- *cykelbanan byter sida av den ordinarie vägen*
- *jag ska snart svänga av till höger och cykelbanan finns på vänster sida, alltså vill jag ej korsa körbanan två ggr i onödan.*
- *Blir en lång omväg.*
- *Jag cyklar bara när jag tränar och det känns lämpligare/säkrare för alla inblandade om jag cyklar på vägbanan. Ligger ofta i 40-50 km/h och håller samma takt som andra fordon. Väljer dessutom*

Bilaga 3: Svar på Enkät till trafikanter, till *Reglers påverkan på förutsättningarna för cykelplanering och cykling – underlag till Cyklingsutredningen*

bara att cykla på vägar där jag inte stör trafiken eller där det är olämpligt (mycket trafik, tung trafik, smal väg, osv).

- *Det är höga kanter att ta mig ner för*
- *den slutar helt plötsligt och börjar någon annanstans*
- *jag cyklar för snabbt*
- *ofta glas på cykel/gång-bana*
- *Cykelvägen är inte skottad*
- *dålig underhåll av bana i vinter*
- *Cykelvägen är dubbelt så lång*
- *cykelbanan är en omväg*
- *det finns ingen cykelbana*
- *När det är en kort sträcka och cykelbanan ligger olämpligt till i förhållande till vart jag ska.*
- *jag utgör en fara för mig själv och andra på cykelbanan när jag färdas i över 30 och ibland över 40 km/h.*
- *säkrare*
- *Tränings Ullared och många cykelbanor är inte anpassade för högre hastigheter*
- *Där jag bor kan cykelbanan bara sluta eller vara helkonstig...*
- *för smalt på den lilla cykelfilen mellan trottoaren och bilvägen*
- *Cykelbana börjar mitt i en skarp kurva där man måste korsa körbanan*

Om svar "Nej, aldrig" på fråga 28

Fråga 31 Vilka är de främsta skälen till att du alltid väljer cykelbanan när sådan finns? Flera alternativ möjliga.

Därför att...

	Antal	Procent	
...det är viktigt att följa trafikregler	122	31%	
...det är bekvämast att cykla på cykelbanan	203	52%	
...det är säkrast att cykla på cykelbanan	350	89%	
...cyklister ska inte störa vägtrafiken i onödan	178	45%	
Annat	3	1%	
Total	392	218%	

Öppna svar-Annat (2)

- *det är läskigt att cykla på körbanan*
- *cyklister ska inte störa vägtrafiken i onödan*

Bilaga 3: Svar på Enkät till trafikanter, till *Reglers påverkan på förutsättningarna för cykelplanering och cykling – underlag till Cyklingsutredningen*

Fråga 32.1 I vilken utsträckning instämmer du i följande påstående?

Det är bra att vi har en trafikregel som säger att cyklister ska cykla på cykelbanan om sådan finns.

	Antal	Procent	
Instämmer helt	1128	81%	
Instämmer delvis	206	15%	
Tar delvis avstånd från	38	3%	
Tar helt avstånd från	9	1%	
Vet ej/Ingen uppfattning	13	1%	
Total	1394	100%	

Om instämmer helt eller delvis på fråga 32.1

Fråga 33 Varför är det bra att cyklister ska cykla på cykelbanan om sådan finns? Flera alternativ möjliga.

Därför att...

	Antal	Procent	
...den som cyklar på körbanan stör vägtrafiken	634	48%	
...den som cyklar på körbanan är en olycksrisk för andra trafikanter	762	57%	
...den som cyklar på körbanan löper större risk att råka ut för en olycka	1079	81%	
...trafiken fungerar bäst om alla fordonstyper håller sig där de ska vara	817	61%	
Annat	11	1%	
Total	1332	248%	

Öppna svar-Annat (11)

- *därför att cykelvägar ska användas, för att all övrig då också går smidigare*
- *Cyklister är ett ofog.*
- *Bättre att cyklister blandas med bilister än med fotgängare*
- *....CYKELbana varför byggdes den?*
- *annars var det väl dumt att bygga den*
- *Många cyklister, ofta de som cyklar långsamt, som cyklar på vägen har för dålig koll på omgivningen och sin egen cykel vilket gör att de stör andra fordon (inklusive andra cyklister).*
- *Många cyklister tror inte att trafikreglerna gäller dom, t.ex högertrafik eller stanna vid röttljus, som bilist är det svårt att tvärstanna när man möter en cyklist på fel sida av vägen*
- *Cyklister är mer oskyddade än bilister, även om cyklisten bär hjälm och andra skydd.*






Bilaga 3: Svar på Enkät till trafikanter, till *Reglers påverkan på förutsättningarna för cykelplanering och cykling – underlag till Cyklingsutredningen*

- *cyklister ska inte störa vägtrafiken i onödan*
- *cyklister är dåliga på att ta hänsyn*
- *Cyklister anser ofta att de har företräde även på körbanan*

Om tar helt eller delvis avstånd på fråga 32.1

Fråga 34 Varför är det dåligt att cyklister ska cykla på cykelbanan om sådan finns? Flera alternativ möjliga.

Därför att...

	Antal	Procent	
...cyklister bör kunna välja från fall till fall vilken väg som är den bästa	34	72%	
...cyklister hindras från att cykla snabbt	15	32%	
...snabba cyklister stör långsammare cyklister och fotgängare på delade gång- och cykelbanor	18	38%	
...snabba cyklister stör långsammare cyklister på cykelbanan	13	28%	
Annat	4	9%	
Total	47	179%	

Öppna svar-Annat (4)

- *cykelbanorna är ofta för dåliga att cykla på*
- *det är inte alltid det finns en cykelbana!*
- *dunno*
- *som cyklist är man oskyddad bland massa idiotiska bilister, allt borde vara tillåtet för att skydda sig från dem.*

Bilaga 3: Svar på Enkät till trafikanter, till *Reglers påverkan på förutsättningarna för cykelplanering och cykling – underlag till Cyklingsutredningen*

Om cyklar dagligen/nästan dagligen, några gånger i veckan eller några gånger i månaden

Fråga 35 Händer det att du cyklar på vägar med vägren?



Foto: Lavas@Wikimedia CC BY-SA

	Antal	Procent	
Ja	515	69%	
Nej, jag väljer att inte cykla på sådana vägar	76	10%	
Nej, sådana vägar finns inte i den trafikmiljö jag rör mig i	140	19%	
Vet ej	11	1%	
Total	742	100%	

Om svar "Ja" på fråga 35

Fråga 36 Om du cyklar på en väg med vägren, händer det att du cyklar utanför vägrenen och cyklar på körbanan istället?



Foto: Lavas@Wikimedia CC BY-SA

	Antal	Procent	
Ja, ofta	61	12%	
Ja, ibland	141	27%	
Ja, men sällan	195	38%	
Nej, aldrig	111	22%	
Vet ej	7	1%	
Total	515	100%	

Bilaga 3: Svar på Enkät till trafikanter, till *Reglers påverkan på förutsättningarna för cykelplanering och cykling – underlag till Cyklingsutredningen*

Fråga 37 Känner du till att på vägar med vägren ska cyklister cykla i vägrenen?

(Detta gäller i de fall det inte finns en cykelbana)



Foto: Lavas@Wikimedia CC BY-SA

	Antal	Procent	
Ja	1038	75%	
Nej	349	25%	
Total	1387	100%	

Om svar "Nej jag väljer att inte cykla på den sådana vägar" på fråga 35

Fråga 38 Vilka är de främsta skälen till varför du väljer att inte cykla på vägar som har vägren? Flera alternativ möjliga.

Därför att...

	Antal	Procent	
...det inte känns trafiksäkert att cykla på den typen av väg	60	79%	
...jag vill inte vara ett irritationsmoment för annan trafik	18	24%	
...vägrenen är för smal	35	46%	
...vägrenen har dåligt underlag	22	29%	
...det ofta finns hinder, såsom långsamma fordon i vägrenen	5	7%	
Annat	2	3%	
Total	76	187%	

Öppna svar-Annat (2)

- *Jag har inte behovet speciellt ofta.*
- *finns cykelvägar i närheten*

Bilaga 3: Svar på Enkät till trafikanter, till *Reglers påverkan på förutsättningarna för cykelplanering och cykling – underlag till Cyklingsutredningen*

Om svar "Ja, ofta" eller "Ja, ibland" eller "Ja, men sällan" på fråga 36

Fråga 39 Vilka är de vanligaste skälen till varför du cyklar på körbanan istället för vägrenen? Flera alternativ möjliga.

Därför att...

	Antal	Procent	
...vägrenen är för smal	345	87%	
...vägrenen har dåligt underlag	275	69%	
...det ofta finns hinder, såsom långsamma fordon i vägrenen	63	16%	
...jag vill synas bättre	14	4%	
Annat	24	6%	
Total	397	182%	

Öppna svar-Annat (23)

- *det finns inga bilar i närheten*
- *bilarna måste svänga ut och kan inte köra om som idioter*
- *visste inte att man skulle cykla i vägrenene*
- *kommer det inga bilar kan jag lika gärna cykla på vägen*
- *onykter*
- *Hunden springer på vägrenen*
- *hinder såsom träd-, buskgrenar och annan växtlighet som är i vägen*
- *dåligt plogad väg vid snöfall*
- *riskan är större för cykelolycka om jag slaviskt håller mig till trafikregeln även om underlaget är dåligt eller vägrenen är för smal.*
- *cyklar med hund, blir för trångt*
- *cyklar bredvid en vän*
- *går snabbare*
- *Skrap i vägrenen, t.ex mycket grus, glasskarvor, plastbitar, etc.*
- *lite trafik*
- *Ingen trafik av bilar*
- *grus och stenar samlas på vägrenen*
- *Vid liten trafik*
- *tanklöshet*
- *jag gör det bara när jag är helt själv på vägen för att ha mer utrymme för att undvika hiner som plötsligt kan dyka upp (djur)*
- *smal landsväg, ingen vägren alls*
- *Ingen annan trafik*
- *Måste för att korsa körbanan vid vänstersväng.*
- *Man får visst cykla i körbanan!. I bredd också*

Bilaga 3: Svar på Enkät till trafikanter, till *Reglers påverkan på förutsättningarna för cykelplanering och cykling – underlag till Cyklingsutredningen*

Fråga 40.1 I vilken utsträckning instämmer du i följande påstående?

Det är bra att vi har en trafikregel som säger att på vägar med vägren ska cyklister cykla i vägrenen.

	Antal	Procent	
Instämmer helt	862	62%	
Instämmer delvis	387	28%	
Tar delvis avstånd från	75	5%	
Tar helt avstånd från	19	1%	
Vet ej/Ingen uppfattning	51	4%	
Total	1394	100%	

Fråga 41 Är det tillåtet för något/några av följande fordon att köra in på en gata där detta vägmärke finns uppsatt?



- Cykel
- Moped klass I (EU-moped, högsta tillåtna hastighet 45 km/h)
- Moped klass II (högsta tillåtna hastighet 25 km/h)
- Bil
- Lastbil

	Antal	Procent	
Ja	241	17%	
Nej	1019	73%	
Vet ej	134	10%	
Total	1394	100%	

Bilaga 3: Svar på Enkät till trafikanter, till *Reglers påverkan på förutsättningarna för cykelplanering och cykling – underlag till Cyklingsutredningen*

Om svar "Ja" på fråga 41

Fråga 42 Vilket/Vilka fordon får köra in på en gata där detta vägmärke finns uppsatt? Flera alternativ möjliga.



	Antal	Procent	
Cykel	231	97%	
Moped klass I (EU-moped, högsta tillåtna hastighet 45 km/h)	26	11%	
Moped klass II (Högsta tillåtna hastighet 25 km/h)	56	24%	
Bil	10	4%	
Lastbil	11	5%	
Total	237	141%	

Fråga 43 Är det tillåtet för något/några av följande fordon att köra in på en gata där detta vägmärke finns uppsatt?



- Cykel
- Moped klass I (EU-moped, högsta tillåtna hastighet 45 km/h)
- Moped klass II (högsta tillåtna hastighet 25 km/h)
- Bil
- Lastbil

	Antal	Procent	
Ja	1130	81%	
Nej	199	14%	
Vet ej	65	5%	
Total	1394	100%	

Bilaga 3: Svar på Enkät till trafikanter, till *Reglers påverkan på förutsättningarna för cykelplanering och cykling – underlag till Cyklingsutredningen*

Om svar "Ja" på fråga 43

Fråga 44 Vilket/Vilka fordon får köra in på en gata där detta vägmärke finns uppsatt? Flera alternativ möjliga.



	Antal	Procent	
Cykel	1105	98%	
Moped klass I (EU-moped, högsta tillåtna hastighet 45 km/h)	141	13%	
Moped klass II (Högsta tillåtna hastighet 25 km/h)	398	35%	
Bil	17	2%	
Lastbil	27	2%	
Total	1128	150%	

Fråga 45.1 I vilken utsträckning instämmer du i följande påståenden?

Det är bra att vi har en trafikregel som säger att cyklister ska stanna vid röd trafiksignal även då de ska svänga till höger.

	Antal	Procent	
Instämmer helt	939	67%	
Instämmer delvis	216	15%	
Tar delvis avstånd från	120	9%	
Tar helt avstånd från	41	3%	
Vet ej/Ingen uppfattning	78	6%	
Total	1394	100%	

Bilaga 3: Svar på Enkät till trafikanter, till *Reglers påverkan på förutsättningarna för cykelplanering och cykling – underlag till Cyklingsutredningen*

Fråga 45.2 I vilken utsträckning instämmer du i följande påståenden?

Det är bra att vi har en trafikregel som säger att cyklister inte får cykla mot enkelriktat.

	Antal	Procent	
Instämmer helt	910	65%	
Instämmer delvis	231	17%	
Tar delvis avstånd från	121	9%	
Tar helt avstånd från	71	5%	
Vet ej/Ingen uppfattning	61	4%	
Total	1394	100%	

WSP är ett globalt företag som erbjuder kvalificerade konsulttjänster för samhälle och miljö. Med drygt 250 kontor världen över och mer än 9 500 medarbetare är WSP ett av de största konsultföretagen i Europa och bland de tio största i världen. Verksamheten bedrivs huvudsakligen i Storbritannien och Sverige, men också i övriga Europa, USA, Afrika och Asien.

I Sverige är WSP ett rikstäckande konsultföretag med ca 1900 medarbetare. Verksamheten bedrivs inom följande affärsområden: WSP Analys & Strategi, WSP Byggprojektering, WSP Environmental, WSP International, WSP Management, WSP Samhällsbyggnad och WSP Systems.



UNITED
BY OUR
DIFFERENCE



Bilaga 4: Sammanställning av trafikregler som gäller för cyklister 2011-10-31

Reglers påverkan på förutsättningarna för
cykelplanering och cykling
– underlag till Cyklingsutredningen

Bilaga 4: Sammanställning av trafikregler som gäller för cyklister

Trafikförordningen (1998:1276)		Riksåklagarens föreskrifter (1999:178) om ordningsbot för vissa brott
Kapitel, avsnitt	Paragrafer som gäller för cyklister	Brott, (penningböter) för cyklister som döms för regelbrott enligt Trafikförordningen 14 kap. 6 §* eller 14 kap. 6 a §*
1 kap. Allmänna bestämmelser		
	<p>1 kap. 4 § Bestämmelserna om trafik med fordon gäller i tillämpliga delar även den som rider och den som leder eller driver kreatur. Bestämmelserna om gående gäller även den som</p> <ol style="list-style-type: none"> åker skidor, rullskidor, skridskor, rullskridskor eller liknande, för, leder, skjuter eller drar sparkstötting, lekfordon eller liknande fordon, leder, skjuter eller drar cykel, moped, motorcykel, barnvagn eller rullstol, eller för ett motordrivet fordon avsett att föras av gående. <p>Bestämmelserna om gående gäller även den som i gångfart själv för</p> <ol style="list-style-type: none"> en rullstol, eller ett annat eldrivet fordon, utan tramp- eller vevanordning, som är att anse som en cykel. 	
2 kap. Bestämmelser för alla trafikanter		
<i>Grundbestämmelser</i>	<p>2 kap. 1 § För att undvika trafikolyckor skall en trafikant iakttäta den omsorg och varsamhet som krävs med hänsyn till omständigheterna. Trafikanten skall visa särskild hänsyn mot barn, äldre, skolpatruller och personer som det framgår har ett funktionshinder eller en sjukdom som är till hinder för dem i trafiken. En trafikant skall uppträda så att han eller hon inte i onödan hindrar eller stör annan trafik. En vägtrafikant skall visa hänsyn mot dem som bor eller uppehåller sig vid vägen. En terrängtrafikant skall anpassa sin färdväg och hastighet samt sitt färdstätt så att människor och djur inte störs i onödan och så att skada på annans mark eller växtlighet undviks.</p>	
	<p>2 kap. 2 § En trafikant skall följa anvisningar för trafiken som meddelas genom ett vägmärke, en vägmarkering, en trafiksignal eller ett sådant tecken av en vakt som avses i 5 kap. 2 § vägmärkesförordningen (2007:90). Om en anvisning innebär en avvikelse från en trafikregel gäller anvisningen framför regeln. En anvisning genom fast sken i en trafiksignal gäller framför en anvisning om stopplikt eller väjningsplikt som meddelas genom ett vägmärke. En särskild anvisning för cyklist, förare av moped klass II eller gående gäller för sådan trafikant framför andra anvisningar.</p>	<p>Underlåtenhet att följa anvisning som meddelats för trafiken genom A trafiksignal (1500) B vägmärke och vägmarkering (500) C vakt som avses i 5 kap. 2§ vägmärkesförordningen (2007:90) (1000)</p>
	<p>2 kap. 3 § En trafikant ska lyda en polismans anvisning för trafiken. En anvisning som ges av en polisman gäller framför trafikreglerna och sådana anvisningar som avses i 2 §. Detta gäller även anvisningar av en bilinspektör, en vägtransportledare, en trafiknykterhetskontrollant eller av någon annan person som av en myndighet förordnats att övervaka trafiken, ge anvisningar för denna eller utföra punktskattekontroll. På svenskt territorium på den fasta förbindelsen över Öresund som den definieras i artikel 2 i avtalet av den 6 oktober 1999 mellan Konungariket Sveriges regering och Konungariket Danmarks regering om polisärt samarbete i Öresundsregionen gäller vad som sägs i första stycket även anvisningar av en dansk polisman.</p>	<p>Underlåtenhet att lyda polismans anvisning för trafiken (1000)</p>
<i>Fri väg m.m. för viss trafik</i>	<p>2 kap. 5 § En trafikant skall lämna fri väg för</p> <ol style="list-style-type: none"> utryckningsfordon som avger signal med föreskriven larmanordning, och järnvägståg eller spårvagn om inte spårvagnsföraren har väjningsplikt som utmärks genom vägmärke. <p>Förare som skall lämna fri väg skall stanna om det är nödvändigt.</p>	<p>Ej lämnat fri väg eller stannat för utryckningsfordon, järnvägståg eller spårvagn (1000)</p>
	<p>2 kap. 6 § En trafikant får inte bryta eller på annat sätt hindra en militärkolonn, en kolonn av fordon som tillhör den kommunala organisationen för räddningstjänst, en grupp av barn under ledares uppsikt, ett begravningsfölje eller någon annan procession.</p>	<p>Brutit eller på annat sätt hindrat kolonn eller procession (500)</p>
<i>Trafik i korsning med järnväg eller spårväg</i>	<p>2 kap. 7 § En trafikant som har för avsikt att korsa en järnväg eller spårväg skall vara särskilt försiktig och vara uppmärksam på om något tåg eller någon spårvagn närmar sig. Förare av fordon skall anpassa hastigheten så att fordonet kan stannas före korsningen. Korsningen skall passeras utan onödigt dröjsmål. En trafikant får inte färdas in i en korsning med järnväg eller spårväg</p> <ol style="list-style-type: none"> om ett tåg eller en spårvagn närmar sig, när en ljussignal visar rött sken, en ljudsignal ljuder eller en bom fälls, är fälld eller reses, eller om det finns risk för att trafikanten måste stanna i korsningen. <p>En trafikant som inte får färdas in i en korsning med järnväg eller spårväg skall stanna på betryggande avstånd från korsningen och före signaler eller bommar.</p>	<p>1 st Färdats in i korsning med järnväg eller spårväg på otillåtet sätt (500) 2 st Färdats in i korsning med järnväg eller spårväg på otillåtet sätt (1000) 3 st Underlåtenhet att stanna på betryggande avstånd från korsning med järnväg eller spårväg (500)</p>

Bilaga 4: Sammanställning av trafikregler som gäller för cyklister, till *Reglers påverkan på förutsättningarna för cykelplanering och cykling – underlag till Cyklingsutredningen*

<i>Åligganden vid trafikolyckor</i>	<p>2 kap. 8 § En trafikant som med eller utan egen skuld haft del i en trafikolycka skall stanna kvar på platsen. I mån av förmåga skall trafikanten hjälpa skadade och medverka till de åtgärder som olyckan skäligen föranleder. På begäran av någon annan som haft del i olyckan eller vars egendom skadats vid olyckan skall trafikanten uppge namn och adress samt lämna upplysningar om händelsen. Om egendom har skadats och ingen är närvarande som kan ta emot uppgifter och upplysningar, skall trafikanten snarast möjligt underrätta den som lidit skada eller polis. I det senare fallet skall polisen underrätta den som lidit skada, om denne är känd eller lätt kan spåras. Har någon person skadats och är skadan inte obetydlig, skall trafikanten snarast möjligt underrätta polis. Om ett fordon efter en trafikolycka är placerat så att det kan vara till fara eller hinder för trafiken skall trafikanten se till att det omedelbart flyttas till en lämplig plats. Om någon har dött eller skadats svårt får dock fordonet flyttas endast om det utgör en fara för annan trafik. I sådana fall får trafikanten i övrigt inte utplåna spår som kan vara av betydelse för utredningen av olyckan eller på andra sätt ändra förhållandena på olycksplatsen. Trafikanten skall även försöka se till att ingen annan vidtar sådana åtgärder.</p>	<p>2 st Underlåtenhet vid trafikolycka att underrätta den som lidit skada eller polis (1200) 3 st Otillåten flyttning av fordon vid trafikolycka (500)</p>
<i>Rubbande av trafikanordning och hinder på väg</i>	<p>2 kap. 9 § Vägmärken, vägmarkeringar, trafiksignaler och andra anordningar för trafiken får inte rubbas eller ändras. Den som rubbat eller ändrat ett vägmärke, en vägmarkering, en trafiksignal eller någon annan anordning för trafiken skall omedelbart återställa anordningen i tillfredsställande skick. Om det inte går, skall han eller hon snarast underrätta polis eller den som satt upp och underhåller anordningen om förhållandet samt vidta de åtgärder som trafiken kräver.</p>	
	<p>2 kap. 10 § Sådant som kan medföra fara eller olägenhet för trafiken får inte kastas eller lämnas på en väg. Den som förorsakat att något som kan medföra fara eller olägenhet för trafiken finns på vägen skall omedelbart avlägsna detta. Om det inte går skall han eller hon uppmärksamma andra på förhållandet genom utmärkning eller dylikt tills han eller hon låtit undanröja faran eller olägenheten.</p>	
3 kap. Bestämmelser för trafik med fordon		
<i>Fordons plats på väg</i>	<p>3 kap. 1 § Fordon får inte föras av den som på grund av sjukdom, uttröttning, påverkan av alkohol, andra stimulerande eller bedövande ämnen eller av andra skäl inte kan föra fordonet på ett betryggande sätt.</p>	
	<p>3 kap. 2 § Avståndet till ett framförvarande fordon skall anpassas så att det inte finns risk för påkörning om det saktar in eller stannar. Avståndet skall också anpassas så att andra trafikanters omkörning underlättas.</p>	<p>Ej anpassat avstånd till framförvarande fordon (1000)</p>
	<p>3 kap. 3 § När ett fordon eller en spårvagn är i rörelse får på- eller avstigning inte ske. Inte heller får någon färdas på fordonets eller spårvagnens fotsteg eller liknande anordning, om den inte är särskilt inrättad för detta.</p>	<p>Otillåten på eller avstigning av fordon eller spårvagn i rörelse (500)</p>
	<p>3 kap. 5 § Förare som har väjningsplikt skall tydligt visa sin avsikt att väja genom att i god tid sänka hastigheten eller stanna. Föraren får köra vidare endast om det med beaktande av andra trafikanters placering, avståndet till dem och deras hastighet inte uppkommer fara eller hinder.</p>	<p>Underlåtenhet att tydligt visa avsikt att iaktta väjningsplikt eller orsakat fara eller hinder vid fortsatt färd under väjningsplikt (500)</p>
<i>Fordons plats på väg</i>	<p>3 kap. 6 § Vid färd på väg skall fordon föras på körbana. Detta gäller dock inte fordon för vilka enligt 1 kap. 4 § andra stycket bestämmelserna om gående skall tillämpas. Cyklar och tvåhjuliga mopeder klass II skall vid färd på väg föras på cykelbana om sådan finns. Om särskild försiktighet iakttas får dock 1. cyklande och förare av tvåhjuliga mopeder klass II använda körbanan även om det finns en cykelbana när det är lämpligare med hänsyn till färdmålets läge, och 2. trehjuliga mopeder klass II föras på en cykelbana med ringa trafik och tillräcklig bredd. Är en bana avsedd för viss trafik får annan trafik förekomma på banan endast för att korsa den. Särskilda bestämmelser om användning av vägrenen finns i 12 §.</p>	<p>1 st första men Fört fordon på otillåten vägbana (500)</p>
	<p>3 kap. 7 § Vid färd på väg skall fordon föras i det körfält som är längst till höger i färdriktningen och som är avsett för fordonet. Cykel, moped och fordon som är konstruerat för en hastighet av högst 40 kilometer i timmen eller som inte får föras med högre hastighet än 40 kilometer i timmen skall föras så nära som möjligt den högra kanten av vägrenen eller av den bana som används. Om körbanan är indelad i körfält som anvisats för olika vägvisningsmål genom körfältsvägisare, får fordon föras i det körfält som är lämpligast med hänsyn till den fortsatta färden. På en väg där den högsta tillåtna hastigheten är 70 kilometer i timmen eller lägre och körbanan har minst två körfält för trafik i samma riktning som anges med vägmarkering, får förare använda det körfält som är lämpligast med hänsyn till den fortsatta färden.</p>	<p>1 st Ej använt körfält längst till höger (500) 2 st Ej fört fordon till höger på vägren eller bana som används (500)</p>
	<p>3 kap. 8 § Om en körbana har fyra eller flera körfält, får fordon inte föras i de körfält som ligger till vänster om körbanans mitt i färdriktningen. Om en körbana har tre körfält, får fordon inte föras i fältet längst till vänster i färdriktningen. Bestämmelserna i första och andra styckena gäller inte om trafiken på körbanan är enkelriktad.</p>	<p>Fört fordon i otillåtet körfält (500)</p>

Bilaga 4: Sammanställning av trafikregler som gäller för cyklister, till *Reglers påverkan på förutsättningarna för cykelplanering och cykling – underlag till Cyklingsutredningen*

	<p>3 kap. 9 § Om flera körfält för färd i samma riktning är skilda åt genom en vägmarkering, skall hela fordonet föras inom ett av de avskilda fälten. Om en heldragen linje skiljer körfälten åt får byte av körfält inte ske. Om en körbana har två eller flera körfält för färd i samma riktning och det är tät köbildning i alla körfälten, får endast den förare som färdas i körfältet längst till höger byta körfält. Annan förare får dock byta körfält om föraren skall stanna eller parkera, eller om det behövs för att fordonet skall vara placerat i ett lämpligt körfält när det närmar sig en korsning. I fall som avses i 7 § fjärde stycket får förare inte byta körfält annat än för att stanna eller parkera fordonet, göra omkörning eller placera fordonet i ett lämpligt körfält före sväng i korsning.</p>	Bytt körfält trots att detta inte varit tillåtet (500)
	<p>3 kap. 10 § Om ett körfält är anvisat för ett visst eller vissa slag av fordon får andra fordon föras i körfältet endast för att korsa det.</p>	Fört fordon i körfält som anvisats för annat eller andra slag av fordon (500)
	<p>3 kap. 11 § Ett fordon får inte med något hjul föras på ett spärrområde eller över en heldragen linje. Om särskild försiktighet iakttas får dock undantag göras från detta om</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. det behövs för att fordonet skall kunna passera ett hinder på vägen, 2. utrymmet i en vägkorsning annars inte är tillräckligt för fordonet, 3. en heldragen linje behöver korsas för färd till eller från en fastighet eller motsvarande, eller 4. det i fordonets färdriktning löper en streckad linje omedelbart till höger om den heldragna linjen. <p>Trots vad som anges i första stycket får ett fordon föras över en heldragen kantlinje om det behövs för att fordonet skall kunna framföras på vägrenen enligt vad som anges i 12 § första stycket.</p>	Otillåtet överskridande av spärrområde eller heldragen linje (800)
	<p>3 kap. 12 § På väg skall vägrenen användas</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. vid färd med cykel eller moped klass II när cykelbana saknas, 2. vid färd med moped klass I, 3. vid färd med ett fordon som är konstruerat för en hastighet av högst 40 kilometer i timmen eller som inte får föras med högre hastighet än 40 kilometer i timmen, eller 4. av dem som för ett fordon förspänt med dragdjur, rider samt leder eller driver kreatur. <p>Om det behövs för att underlätta framkomligheten för annan trafik, får vägrenen användas tillfälligt även vid färd med andra fordon. Har körbanan avgränsats med en heldragen kantlinje får vägrenen användas endast i de fall som anges i första stycket.</p>	I st Ej använt vägren (500)
	<p>3 kap. 13 § I en cirkulationsplats skall ett fordon föras motsols i cirkulationen runt rondellen. Ett fordon skall passera till höger om en refug eller någon annan anordning placerad i mitten av en körbana med trafik i båda riktningarna. Är refugen eller anordningen belägen till höger om körbanans mitt eller på en körbana med enkelriktad trafik får den passeras även till vänster om inget annat anges med vägmärke.</p>	Fört fordon till vänster om refug när detta inte varit tillåtet (500)
<i>Hastighet</i>	<p>3 kap. 14 § Ett fordons hastighet skall anpassas till vad trafiksäkerheten kräver. Hänsyn skall tas till väg-, terräng-, väderleks- och siktförhållandena, fordonets skick och belastning samt trafikförhållandena i övrigt. Hastigheten får aldrig vara högre än att föraren behåller kontrollen över fordonet och kan stanna det på den del av den framförvarande vägen eller terrängen som han eller hon kan överblicka och framför varje hinder som går att förutse.</p>	
	<p>3 kap. 15 § Utöver andra fall som anges särskilt skall förare hålla en med hänsyn till omständigheterna tillräckligt låg hastighet</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. inom tätbebyggt område, 2. när sikten är nedsatt på grund av ljus- eller väderleksförhållandena, 3. vid övergångsställen eller andra platser där gående korsar vägen, 4. där korsande fordonstrafik kan förekomma, 5. i skarpa kurvor, 6. vid backkrön och andra ställen där sikten är skymd, 7. vid risk för bländning, 8. vid möte med andra fordon på smala vägar, 9. vid halt väglag, 10. när fordonet närmar sig en spårvagn, en buss eller en skolskjuts som stannats för passagerarnas på- eller avstigning, 11. när fordonet närmar sig barn som uppehåller sig på eller bredvid vägen, 12. när fordonet närmar sig kreatur på vägen, 13. där vägarbete pågår, 14. förbi en olycksplats, samt 15. vid smutsigt väglag där det finns risk för att någon annan trafikant utsätts för smutsstänk. 	
	<p>3 kap. 16 § En förare får inte utan giltigt skäl köra med överdrivet låg hastighet, plötsligt bromsa eller på något annat sätt hindra andra förarens körning.</p>	Utän giltigt skäl kört med överdrivet låg hastighet, plötsligt bromsat eller på något annat sätt hindrat andra förarens körning (500)

Bilaga 4: Sammanställning av trafikregler som gäller för cyklister, till *Reglers påverkan på förutsättningarna för cykelplanering och cykling – underlag till Cyklingsutredningen*

	<p>3 kap. 17 § Inom tätbebyggt område får fordon inte föras med högre hastighet än 50 kilometer i timmen. Om det är motiverat av hänsyn till trafiksäkerheten, framkomligheten eller miljön får kommunen meddela föreskrifter om att den högsta tillåtna hastigheten inom ett tätbebyggt område eller del av ett sådant område ska vara 30 eller 40 kilometer i timmen. Utom tätbebyggt område får fordon inte föras med högre hastighet än 70 kilometer i timmen (bashastighet). Trafikverket får meddela föreskrifter om att den högsta tillåtna hastigheten på en väg ska vara 80, 90, 100 eller 110 kilometer i timmen. Bestämmelser om hastighet på motorväg finns i 9 kap. 1 §. I terräng gäller bestämmelserna i första, andra och tredje styckena endast vid färd med motordrivet fordon.</p>	
<i>Korsande trafik</i>	<p>3 kap. 18 § När två fordons kurser skär varandra har förare väjningsplikt mot det fordon som närmar sig från höger utom i de fall som avses i 21–23 §§.</p>	Underlåtenhet att iaktta väjningsplikt mot fordon som närmar sig från höger (1000)
	<p>3 kap. 19 § En förare som har stopplikt eller skall stanna på grund av trafiksignal skall stanna vid stopplinje. Om stopplinje saknas skall föraren stanna omedelbart före signalen eller innan föraren kör in på den korsande vägen, leden eller spårområdet. Bestämmelserna i 5 § andra stycket gäller även förare som har stopplikt.</p>	Underlåtenhet att stanna på korrekt sätt vid stopplikt eller trafiksignal (500)
<i>Trafik i en vägkorsning m.m.</i>	<p>3 kap. 20 § När en förare närmar sig eller kör in i en vägkorsning, skall körsättet anpassas så att det inte uppstår onödigt hinder för trafiken på den korsande vägen, om fordonet tvingas stanna i korsningen.</p>	
	<p>3 kap. 21 § En förare som från en väg kör in på en annan väg som är huvudled, motorväg eller motortrafikled och där accelerationsfält saknas, har väjningsplikt mot fordon på den väg föraren kör in på. Väjningsplikten gäller dock inte där föraren kommer in på huvudleden, motorvägen eller motortrafikleden utan att byta körfält. En förare har också väjningsplikt mot varje fordon vars kurs skär den egna kursen när föraren kommer in på en väg</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. från en parkeringsplats, en fastighet, en bensinstation eller från något annat liknande område i anslutning till vägen, 2. från en stig, en ägoväg eller någon annan liknande utfartsväg, 3. från en cykelbana, en gångata, ett gångfartsområde eller från terräng, eller 4. efter att ha korsat en gång- eller cykelbana. <p>En förare har dessutom väjningsplikt mot fordon på en körbana när föraren kommer in på den från en vägren eller från en sådan cykelbana som är en del av vägen.</p>	<p>1 st Underlåtenhet att iaktta väjningsplikt vid infart på huvudled/motorväg/motortrafikled där accelerationsfält saknas (1000) 2 st Underlåtenhet att iaktta väjningsplikt när fordon kommer in på en väg (1000)</p>
	<p>3 kap. 22 § En förare som kör in i en cirkulationsplats har väjningsplikt mot varje fordon som befinner sig i cirkulationen.</p>	Underlåtenhet att i cirkulationsplats iaktta väjningsplikt mot fordon som befinner sig i cirkulationen (1000)
	<p>3 kap. 23 § En förare som färdas i ett accelerationsfält skall anpassa hastigheten till trafiken i det körfält som han eller hon avser att köra in i. Föraren skall lämna accelerationsfältet så snart det kan ske utan fara eller onödigt hinder. En förare som avser att lämna vägen skall i god tid inta det körfält som är bäst lämpat för detta. Om det finns ett retardationsfält skall föraren snarast möjligt köra in i det.</p>	<p>1 st Underlåtenhet att i accelerationsfält anpassa hastigheten till trafiken i det körfält som förare avser att köra in i eller underlåtenhet att lämna accelerationsfält så snart det kan ske (500) 2 st Underlåtenhet att inta det körfält som är bäst lämpat för att lämna vägen eller att inte snarast möjligt ha kört in i retardationsfält (500)</p>
	<p>3 kap. 24 § En förare som skall svänga i en vägkorsning eller skall lämna eller korsa den körbanan han eller hon färdas på skall förvissa sig om att det kan ske utan hinder för mötande trafik eller för trafikanterna på den körbanan som föraren avser att köra in på.</p>	Underlåtenhet av förare vid sväng i vägkorsning eller när körbana skall lämnas eller korsas att förvissa sig om att manövern kan ske utan hinder för mötande trafik eller för trafikanter på den körbanan som föraren avser att köra in på (500)
	<p>3 kap. 25 § Där körbanan före en vägkorsning har två eller flera körfält i samma färdriktning skall föraren i god tid placera sitt fordon i körfältet längst till höger om föraren skall svänga till höger, och i körfältet längst till vänster om han eller hon skall svänga till vänster. Vid färd rakt fram skall föraren placera fordonet i det körfält som är lämpligast med hänsyn till övrig trafik och den fortsatta färden. Om särskild försiktighet iakttas får avvikelser dock ske om utrymmet i korsningen annars inte är tillräckligt för fordonet.</p>	Ej följt bestämmelse om fordonsplacering före vägkorsning (500)
	<p>3 kap. 26 § En förare får svänga i en vägkorsning endast om det kan ske utan fara eller onödigt hinder för andra som färdas i samma riktning. Särskild uppmärksamhet skall riktas på den bakomvarande trafiken. Vid högersväng skall ett fordon föras så nära körbanans högra kant som lämpligen kan ske eller, om fordonet förs på vägrenen, så nära vägens högra kant som möjligt. Vid vänstersväng skall ett fordon föras så nära körbanans mitt som möjligt eller, på körbana med enkelriktad trafik, så nära körbanans vänstra kant som möjligt. En sväng skall göras så att fordonet, när det lämnar vägkorsningen, befinner sig till höger på den körbanan det förs in på.</p>	2 st och 3 st Ej följt bestämmelse om fordonsplacering i vägkorsning vid sväng (500)
	<p>3 kap. 27 § Om ett fordon som färdas på väg efter en sväng förs in på en körbana som har två eller flera körfält i färdriktningen, skall svängen göras på det sätt som bäst lämpar sig med hänsyn till övrig trafik och den fortsatta färden. Fordon som från motsatta håll förs in i en vägkorsning och som båda skall svänga till vänster i sin färdriktning får vid möte hållas till vänster, om det kan ske utan fara eller olägenhet.</p>	Ej följt bestämmelse om fordonsplacering i vägkorsning efter sväng till flerfältig körbana (500)

Bilaga 4: Sammanställning av trafikregler som gäller för cyklister, till *Reglers påverkan på förutsättningarna för cykelplanering och cykling – underlag till Cyklingsutredningen*

	3 kap. 28 § Cyklande och förare av moped klass II får trots bestämmelserna i 25 och 26 §§ före en vägkorsning hålla till höger på vägen även när de avser att svänga till vänster. De skall fortsätta genom korsningen till dess motsatta sida och svänga först när det kan ske utan fara med hänsyn till den övriga trafiken. Första stycket gäller inte i ett körfält som är avsett enbart för trafik som skall svänga till höger.	
	3 kap. 29 § Bestämmelserna i 24–28 §§ gäller i tillämpliga delar även när en förare har för avsikt att korsa eller lämna körbanan på annan plats än i en vägkorsning.	Ej följt bestämmelse om fordonsplacering före korsande eller lämnande av körbanan på annan plats än i vägkorsning(500)
<i>Möte och omkörning</i>	3 kap. 30 § Ett fordon skall vid möte med andra fordon hållas till höger. Förarna skall lämna ett betryggande avstånd i sidled mellan fordonen. Om det finns något hinder för möte skall den förare stanna som har hindret på sin sida, om det är nödvändigt för att den mötande skall kunna passera.	Underlåtenhet att hålla till höger eller lämna betryggande avstånd i sidled vid möte eller underlåtenhet att stanna vid hinder för att låta mötande passera (500)
	3 kap. 31 § Omkörning skall ske till vänster utom i de fall som avses i 7 § fjärde stycket. Omkörning skall dock ske till höger när föraren av det framförvarande fordonet svänger till vänster eller tydligt förbereder en sådan sväng. Cyklande och mopedförare får köra om andra fordon än cykel och moped till höger.	Omkörning av annat fordon till höger eller vänster trots att detta inte varit tillåtet (500)
	3 kap. 32 § En förare får köra om endast om det kan ske utan fara. Omkörning får inte ske om föraren av bakomvarande fordon har påbörjat en omkörning. Omkörning får inte ske till vänster om föraren av framförvarande fordon givit tecken som visar att han eller hon har för avsikt att köra om ett annat fordon eller av andra skäl föra sitt fordon åt vänster.	2 st och 3 st Omkörning trots att förare av bakomvarande fordon påbörjat omkörning eller omkörning trots att framförvarande givit tecken som visar att han ämnar köra om annat fordon eller föra sitt fordon till vänster (500)
	3 kap. 33 § Den förare som kör om skall lämna ett betryggande avstånd i sidled mellan sitt fordon och det fordon som körs om.	Underlåtenhet att vid omkörning lämna betryggande avstånd i sidled (500)
<i>Möte och omkörning på väg</i>	3 kap. 34 § Vid möte med ett järnvägståg eller en spårvagn på väg skall ett fordon hållas till höger. Där skenornas läge föranleder det, får fordonet dock hållas till vänster, om det kan ske utan fara eller olägenhet.	
	3 kap. 35 § Omkörning av ett järnvägståg eller en spårvagn på väg skall ske till höger. Där skenornas läge föranleder det får dock omkörning göras till vänster, om det kan ske utan fara eller olägenhet. På en körbanan med enkelriktad trafik får omkörning även äga rum till vänster, om trafikförhållandena medger det.	Omkörning av järnvägståg eller spårvagn till vänster trots att detta inte varit tillåtet (500)
	3 kap. 36 § Omkörning får ske endast om det körfält som skall användas vid omkörningen på en tillräckligt lång sträcka är fritt från mötande trafik eller annat hinder mot omkörning. En förare får inte köra om, om det inte finns möjlighet att efter omkörningen föra fordonet tillbaka till högra delen av körbanan utan fara för övriga trafikanter. Detta gäller dock inte när omkörningen skall ske i ett körfält där mötande trafik inte får förekomma.	1 st Omkörning då det körfält som skulle användas vid omkörningen inte på en tillräckligt lång sträcka varit fritt från mötande trafik eller då det fanns annat hinder mot omkörning (1500)
	3 kap. 37 § När en omkörning på väg sker till vänster skall den som kör om hålla till höger så snart det kan ske utan fara eller olägenhet. Detta gäller dock inte på sådan väg som avses i 7 § fjärde stycket. Om körbanan har minst två körfält för färd i samma riktning, behöver den omkörande inte köra tillbaka till det högra körfältet, om han eller hon strax efter omkörningen avser att köra om ytterligare fordon eller svänga till vänster och om det inte uppstår någon påtaglig olägenhet för upphinnande trafik.	Underlåtenhet att efter omkörning till vänster hålla till höger så snart det kan ske (500)
	3 kap. 38 § När en förare som färdas på väg uppmärksammar att någon avser att köra om till vänster, skall föraren med iakttagande av bestämmelserna i 7 § hålla så långt till höger som möjligt. Föraren får inte öka hastigheten eller på något annat sätt försvåra omkörningen. Om ett fordon förs sakta eller upptar stort utrymme och körbanan är smal, krokig eller har en icke obetydlig mötande trafik, skall föraren för att underlätta omkörning minska farten och om det behövs föra fordonet åt sidan så snart detta är möjligt.	Försvårande av omkörning (500)
	3 kap. 39 § Omkörning får inte ske strax före eller i en vägkorsning, utom när 1. omkörningen skall ske till höger, 2. trafiken i vägkorsningen är reglerad av en polisman eller genom trafiksignaler, eller 3. det framgår av vägmärken eller något annat förhållande att förarna på den korsande vägen har väjningsplikt eller stopplikt. Omkörning får inte heller ske strax före eller i en plankorsning, utom när 1. korsningen har bommar, eller 2. trafiken i korsningen är reglerad genom sådana trafiksignaler som används i vägkorsningar. Där sikten är skymd vid ett backkrön eller i en kurva får omkörning ske endast om körbanan i färdriktningen har minst två körfält i vilka mötande trafik inte får förekomma eller i andra fall där omkörningen kan ske utan att ett körfält avsett för fordon i mötande färdriktning behöver tas i anspråk. Tvåhjuliga fordon utan sidvagn får dock köras om.	1 st eller 2 st Otillåten omkörning strax före/i vägkorsning eller plankorsning (500) 3 st Omkörning i backkrön eller kurva med skymd sikt (1500)
	3 kap. 40 § Fordon eller spårvagnar får inte köras om strax före eller på ett obevakat övergångsställe eller en obevakad cykelöverfart.	Omkörning av fordon eller spårvagn strax före/på obevakat övergångsställe/cykelöverfart (1500)

Bilaga 4: Sammanställning av trafikregler som gäller för cyklister, till *Reglers påverkan på förutsättningarna för cykelplanering och cykling – underlag till Cyklingsutredningen*

	<p>3 kap. 41 § I följande fall anses det inte som omkörning när ett fordon i ett körfält passerar fordon i ett annat körfält</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. om körbanan har två eller flera körfält för färd i samma riktning och det är tät köbildning i alla körfält, 2. om körbanan är indelad i körfält för olika färdmål som är utmärkta med körfältsvägvisare, eller 3. om fordonen har placerats i skilda körfält i anslutning till en vägkorsning. <p>Om ett fordon före ett övergångsställe eller en cykelöverfart passerar ett annat fordon i fall som avses i första stycket, skall det ske med så låg hastighet att föraren kan stanna omedelbart om gående befinner sig på övergångsstället eller stanna omedelbart om cyklande eller förare av moped klass II befinner sig på cykelöverfarten.</p>	
	<p>3 kap. 42 § Bestämmelserna i 31, 34, 35 §§, 36 § andra stycket, 37 och 38 §§ gäller inte vid omkörning av fordon som förs i ett körfält som är förbehållet för viss trafik. De gäller inte heller när föraren av ett fordon i ett sådant körfält kör om fordon i andra körfält.</p>	
	<p>3 kap. 43 § En förare får starta från vägkanten, byta körfält eller på annat sätt ändra fordonets placering i sidled endast om det kan ske utan fara eller onödigt hinder för andra vägtrafikanter. Detsamma gäller när en förare stannar eller hastigt minskar farten. En förare som uppmärksammar att någon annan förare avser att köra in i det körfält han eller hon färdas i skall anpassa hastigheten så att inkörningen underlättas.</p>	Otillåten förflyttning i sidled eller försvårat annans inkörning i eget körfält (500)
Vändning, backning, körfältsbyte m.m.	<p>3 kap. 44 § Om två körfält löper samman till ett skall förarna under ömsesidigt hänsynstagande anpassa sig till de nya förhållandena. Detta gäller även när två körbanor löper samman.</p>	
	<p>3 kap. 45 § Där den högsta tillåtna hastigheten är 50 kilometer i timmen eller lägre, skall en förare som närmar sig en buss, vars förare ger tecken för att starta från en busshållplats, sakta ner och ge bussen möjlighet att lämna hållplatsen. Om det behövs skall föraren stanna. Bussföraren skall vara särskilt försiktig så att inte fara eller onödig olägenhet uppstår.</p>	1 st Ej saktat ned och givit buss, som givit tecken, möjlighet att lämna hållplats där högsta tillåtna hastighet är 50 km/tim eller lägre (500)
	<p>3 kap. 46 § En förare får vända eller backa endast om det kan ske utan fara eller hinder för andra vägtrafikanter. Bestämmelser om förbud mot att vända och backa på motorvägar och motortrafikleder finns i 9 kap. 1 och 2 §§.</p>	
Stannande och parkering	<p>3 kap. 47 § Ett fordon får inte stannas eller parkeras</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. på en sådan plats eller på ett sådant sätt att fara uppstår eller trafiken onödigtvis hindras eller störs, 2. i en korsning med järnväg eller spårväg, eller 3. på ett sådant sätt att vägmärken eller trafiksignaler skymms. 	
	<p>3 kap. 48 § Inom tätbebyggt område får fordon inte stannas eller parkeras på allmän plats som är terräng. På en gång- eller cykelbana får andra fordon än tvåhjuliga cyklar eller mopeder klass II inte stannas eller parkeras.</p>	
	<p>3 kap. 49 § Ett fordon får inte parkeras så att</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. det hindrar tillträde till andra fordon eller så att dessa inte kan föras från platsen, eller 2. fordonet med något hjul står utanför en uppställningsplats eller annan markering som anger var parkering får ske. 	
	<p>3 kap. 49 a § På allmän plats inom tätbebyggt område där kommunen är huvudman för hållande av allmänna platser samt inom vägområde för allmän väg får fordon inte parkeras under längre tid än 24 timmar i följd på vardagar, utom vardag före sön- och helgdag. Om särskilda villkor för parkering gäller på en plats som avses i första stycket gäller följande.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Avgift skall betalas på det sätt som anges på platsen och enligt angiven taxa. 2. Om en parkeringsbiljett eller motsvarande används skall denna placeras framtill i eller, om detta inte är möjligt, på fordonet. Detta gäller oavsett om avgift skall betalas för parkeringen eller inte. Tidsangivelser eller andra uppgifter om att villkoren för parkeringen är uppfyllda skall vara väl synliga och läsbara utifrån. 3. Om en parkeringsskiva eller motsvarande används skall tiden på denna ställas in på den närmast följande halvtimmen räknat från den tidpunkt då uppställningen påbörjades. Parkeras fordonet innan en tidsbegränsning börjar skall klockslaget för tidsbegränsningens början ställas in om fordonet skall stå kvar efter denna tidpunkt. Skivan skall placeras framtill i eller, om detta inte är möjligt, på fordonet med tidsangivelsen väl synlig och läsbar utifrån. Parkeringskiva eller motsvarande behöver inte användas om fordonet endast är parkerat under tid då tidsbegränsning inte råder. 	
	<p>3 kap. 50 § När ett fordon stannats eller parkerats, skall föraren vidta åtgärder för att hindra att fordonet kommer i rörelse av sig självt. Föraren av ett motordrivet fordon skall även vidta lämpliga åtgärder för att förhindra att fordonet obehörigen brukas av någon annan. Ett fordons dörrar eller andra anordningar får inte öppnas på sådant sätt att fara eller onödig olägenhet uppstår. Inte heller får på- eller avstigning eller på- eller avlastning ske så att fara eller onödig olägenhet uppstår.</p>	<p>1 st Underlåtenhet att, när fordon stannats eller parkerats, vidtaga åtgärder för att hindra att fordonet kommer igång av sig självt (500) 2 st Underlåtenhet att vidta lämpliga åtgärder för att förhindra att fordon obehörigen brukas av annan (500) 3 st 1 men Öppnat dörr eller annan anordning på fordon så att fara eller onödig olägenhet uppstår (1200)</p>

Bilaga 4: Sammanställning av trafikregler som gäller för cyklister, till *Reglers påverkan på förutsättningarna för cykelplanering och cykling – underlag till Cyklingsutredningen*

		3 st 2 men På- eller avstigning samt på- eller avlastning på sådant sätt att fara eller onödig olägenhet uppstår (1000)
	3 kap. 51 § När ett fordon på grund av olyckshändelse, motorfel eller liknande orsak blivit stående på en plats där det enligt 47–49, 52–55 §, 9 kap. 1 eller 2 § eller lokal trafikföreskrift inte får stannas eller parkeras, skall föraren se till att fordonet snarast flyttas till en lämplig plats, om inte annat följer av bestämmelsen i 2 kap. 8 § om åligganden vid trafikolyckor.	Underlåtenhet att flytta fordon som på grund av olyckshändelse, motorfel eller liknande orsak blivit stående (500)
<i>Stannande och parkering på väg</i>	3 kap. 52 § På en väg får fordon stannas eller parkeras endast på högra sidan i färdriktningen. Om det finns järnvägs- eller spårvägsspår på högra sidan, får dock fordon stannas eller parkeras på vägens vänstra sida. På vägar med enkelriktad trafik får fordon även i andra fall stannas eller parkeras på vänstra sidan. Ett fordon skall stannas eller parkeras så långt från körbanans mitt som möjligt och i vägens längdriktning. Parkering skall ske utanför körbanan, om vägförhållandena medger det. Vid stannande eller parkering på en parkeringsplats, som utom tätbebyggt område är anordnad i omedelbar anslutning till vägen, bör om möjligt en parkeringsplats till höger i färdriktningen användas.	
	3 kap. 53 § Ett fordon får inte stannas eller parkeras 1. på eller inom ett avstånd av tio meter före ett övergångsställe eller en cykelöverfart, 2. i en vägkorsning eller inom ett avstånd av tio meter från en korsande körbanas närmaste ytterkant, 3. på eller inom ett avstånd av tio meter före en korsande cykelbana eller gångbana, 4. i en vägport eller tunnel, 5. på eller i närheten av ett backkrön eller i eller i närheten av en kurva där sikten är skymd, 6. längs en heldragen linje som anger gräns mellan körfält, om avståndet mellan fordonet och linjen är mindre än tre meter, såvida inte en streckad linje löper mellan fordonet och den heldragna linjen, 7. i ett cykelfält, 8. i ett spärrområde, 9. i en cirkulationsplats, eller 10. i ett körfält eller en körbana för fordon i linjetrafik m.fl. Förbudet i första stycket 2 gäller inte fordon i linjetrafik och skolskjuts som stannats för passagerares på- och avstigning vid sådan busshållplats som enligt lokala trafikföreskrifter skall vara busshållplats och som utmärkts med vägmärke för busshållplats.	
	3 kap. 54 § På en markerad hållplats för spårvagn, fordon i linjetrafik eller skolskjuts får andra fordon inte stannas eller parkeras annat än för på- och avstigning som kan ske utan hinder för spårvägs-, linje- eller skolskjutstrafiken. Om det saknas markering som anger en sådan hållplats gäller förbudet inom tjugo meter före och fem meter efter märket E22, <i>busshållplats</i> , i vägmärkesförordningen (2007:90) eller en annan skylt som anger sådan hållplats. På en ändamålsplats som har märkts ut med märket C40, <i>ändamålsplats</i> , i vägmärkesförordningen får fordon inte stannas eller parkeras annat än för det föreskrivna ändamålet eller för på- eller avstigning som kan ske utan hinder för detta ändamål. På en parkeringsplats där endast ett visst fordonsslag eller en viss trafikantgrupp får parkera får andra fordon inte stannas eller parkeras annat än för på- eller avstigning. På en laddplats får endast fordon som kan laddas externt med elektrisk energi för fordonets framdrivning stannas eller parkeras. Andra fordon får inte stannas annat än för på- eller avstigning.	
	3 kap. 55 § Ett fordon får inte parkeras 1. på en väg inom ett avstånd av trettio meter från en plankorsning, 2. på en väg framför infarten till en fastighet eller så att fordonstrafik till eller från fastigheten väsentligen försvåras, 3. på en huvudled, 4. på en körbana bredvid ett annat fordon som stannats eller parkerats längs körbanans kant eller bredvid en anordning som har ställts upp där, 5. på en mötesplats som har märkts ut med märke E18, <i>mötesplats</i> , i vägmärkesförordningen (2007:90). Förbudet i första stycket 4 gäller inte om det andra fordonet är en tvåhjulig cykel, moped eller motorcykel utan sidvagn eller om anordningen är av motsvarande storlek.	
	3 kap. 56 § Bestämmelser om förbud mot att stanna och parkera på motorvägar och motortrafikleder finns i 9 kap. 1 och 2 §§.	
	3 kap. 57 § Föraren av ett fordon som ska vara utrustat med en varningstriangel ska sätta ut triangeln när fordonet på grund av en olyckshändelse, ett motorfel eller något liknande har blivit stående på körbanan eller vägrenen där den högsta tillåtna hastigheten är högre än 50 kilometer i timmen och där fordonet inte får stannas eller parkeras enligt 47 §, 53 § första stycket 4 eller 5 eller 9 kap. 1 eller 2 §. En varningstriangel ska sättas ut också när fordonet av något annat skäl har parkerats på en körbana och väderleksförhållandena eller andra omständigheter gör det svårt för andra förare att se fordonet i tid. Föraren ska också i övrigt genom utmärkning eller dylikt vidta de åtgärder som behövs för att varna andra trafikanter. Om ett fordon har blivit stående i en plankorsning och inte genast kan flyttas, ska föraren även vidta de åtgärder som behövs för fordonspassagerarnas säkerhet och för att varna förare av järnvägståg eller spårvagn.	

Bilaga 4: Sammanställning av trafikregler som gäller för cyklister, till *Reglers påverkan på förutsättningarna för cykelplanering och cykling – underlag till Cyklingsutredningen*

	Varningstriangeln ska vara av den typ som är föreskriven för fordonet och placeras på sådant avstånd från det uppställda fordonet och på sådant sätt att andra förare varnas i god tid.	
<i>Skyldigheter mot gående, cyklande och mopedförare</i>	3 kap. 58 § På gångbanor, vägar som är avsedda för gående samt i terräng har förare väjningsplikt mot gående. Förare har också väjningsplikt mot gående när fordon förs in på en körbana eller en vägren från en fastighetsutfart vid vägen. I 8 kap. 1 § finns bestämmelser om att förare har väjningsplikt mot gående i gångfartsområden och på gågator. En förare som möter eller kör om gående skall lämna dessa tillräckligt utrymme och tid att vika åt sidan. En förare som avser att köra förbi till höger om en spårvagn eller buss som har stannat vid en hållplats utan refug, skall stanna och lämna fri passage åt på- eller avstigande passagerare.	Underlåtenhet att iaktta väjningsplikt mot gående på gångbanor, vägar avsedda för gående, i terräng samt vid utfart från fastighet eller underlåtenhet att vid möte eller omkörning lämna gående tillräckligt utrymme och tid att vika åt sidan (500) 4 st Underlåtenhet att stanna före hållplats utan refug när spårvagn eller buss stannat vid hållplatsen (1000)
	3 kap. 59 § På cykelbanor skall cyklande och förare av moped klass II lämnas företräde av andra fordonsförare.	Underlåtenhet att lämna cyklande och förare av moped klass II företräde på cykelbana (500)
	3 kap. 60 § Vid ett bevakat övergångsställe skall en förare lämna gående som på rätt sätt gått ut på övergångsstället möjlighet att passera. Detta gäller även om föraren får korsa övergångsstället enligt trafiksignaler eller tecken av polisman. En förare som efter att ha svängt i en korsning skall passera ett bevakat övergångsställe skall köra med låg hastighet och har väjningsplikt mot gående som på rätt sätt har gått ut på eller just skall gå ut på övergångsstället. Skyldigheten enligt första och andra styckena vid bevakade övergångsställen gäller även mot cyklande och förare av moped klass II vid bevakade cykelöverfarter.	1 st Underlåtenhet att lämna gående tillfälle att passera på bevakat övergångsställe (1000) 2 st Underlåtenhet att efter sväng i korsning köra med låg hastighet och iaktta väjningsplikt mot gående vid bevakat övergångsställe (1000) 3 st Underlåtenhet att lämna cyklande eller förare av moped klass II tillfälle att passera på bevakad cykelöverfart (1000) 3 st Underlåtenhet att efter sväng i korsning köra med låg hastighet och iaktta väjningsplikt mot cyklande eller förare av moped klass II på bevakad cykelöverfart (1000)
	3 kap. 61 § Vid ett obevakat övergångsställe har en förare väjningsplikt mot gående som gått ut på eller just skall gå ut på övergångsstället. En förare som närmar sig en obevakad cykelöverfart, skall anpassa hastigheten så att det inte uppstår fara för cyklande och mopedförare som är ute på cykelöverfarten. En förare, som skall köra ut ur en cirkulationsplats eller annars efter att ha svängt i en vägkorsning skall passera en obevakad cykelöverfart, skall köra med låg hastighet och lämna cyklande och förare av moped klass II som är ute på eller just skall färdas ut på cykelöverfarten tillfälle att passera.	1 st Underlåtenhet att iaktta väjningsplikt mot gående som gått ut eller just skall gå ut på obevakat övergångsställe (1500) 2 st Underlåtenhet att anpassa hastigheten så att det inte uppstår fara för cyklande eller mopedförare som är ute på cykelöverfart (1000) 3 st Underlåtenhet att efter cirkulationsplats eller vägkorsning iaktta väjningsplikt mot cyklande och förare av moped klass II som är ute på eller skall färdas ut på obevakad cykelöverfart (1000)
	3 kap. 62 § En förare som närmar sig ett övergångsställe eller en cykelöverfart skall anpassa sitt körsätt så att föraren inte tvingas stanna på övergångsstället eller överfarten.	Underlåtenhet att anpassa körsätt med följd att fordonet måste stannas på övergångsställe eller cykelöverfart (500)
	3 kap. 63 § Bestämmelser om förbud mot att köra om och passera andra fordon strax före eller på ett övergångsställe eller en cykelöverfart finns i 40 och 41 §§.	
<i>Signaler och tecken</i>	3 kap. 64 § När det behövs för att förebygga eller avvärja fara, skall en förare ge ljud- eller ljussignaler eller på något annat lämpligt sätt väcka andra trafikanters uppmärksamhet. Signaler får inte ges längre än nödvändigt.	Underlåtenhet att använda ljus eller ljudsignal för att förebygga eller avvärja fara eller ge signal längre än nödvändigt (500)
	3 kap. 65 § När en förare avser att starta från en vägkant eller att vända, svänga, byta körfält eller ändra fordonets placering i sidled på något annat inte oväsentligt sätt skall föraren ge tecken med körriktningvisaren för att visa sin avsikt. Om fordonet inte har körriktningvisare, skall föraren i stället visa sin avsikt genom att sträcka ut armen. En förare som avser att stanna eller hastigt minska farten skall ge tecken med stopplyktan för att visa sin avsikt. Om fordonet inte har någon stopplykta skall föraren i stället visa sin avsikt genom att höja armen. Tecken skall ges i god tid innan den avsedda manövern genomförs och vara väl synligt och otvetydigt. Teckengivningen skall upphöra så snart manövern är avslutad.	1 st Underlåtenhet att vid start från vägkant/vändning/sväng/körfältsbyte eller annan icke oväsentlig ändring av fordonets placering i sidled ge tecken om detta på föreskrivet sätt (500) 2 st Underlåtenhet att vid stannande eller hastighetsminskning ge tecken på föreskrivet sätt (500)
	3 kap. 66 § Även om en förare givit signal eller tecken är han eller hon skyldig att försäkra sig om att den avsedda manövern kan göras utan fara eller onödigt hinder för någon annan.	
<i>Belysning</i>	3 kap. 67 § Lyktor och strålkastare får inte användas på sådant sätt att andra förare kan bländas.	Användande av lykta eller strålkastare på sådant sätt att annan förare kan bländas (500)
<i>Belysning vid färd på väg</i>	3 kap. 68 § Vid färd på väg med ett fordon ska lyktor och strålkastare som är föreskrivna för fordonet vara tända. Används föreskrivna varsellyktor på en bil under dagsljus behöver inte lyktor baktill eller på sidan vara tända. Vid färd på väg med ett motordrivet fordon som har utrustats med strålkastare för färd ska dessa vara tända även om de inte är föreskrivna för fordonet. En moped som framförs på väg med avstängd motor behöver ha strålkastare och lyktor tända endast vid färd under mörker. Används helljus behöver inte halvljus eller främre positionsljus vara tänt. Inte heller behöver främre positionsljus vara tänt, när halvljus används.	Fört fordon utan att ha föreskriven belysning tänd A. under mörker, gryning, skymning eller då väderleksförhållandena eller liknande omständigheter föranleder det exempelvis vid dimma, i tunnel etc (500)

Bilaga 4: Sammanställning av trafikregler som gäller för cyklister, till *Reglers påverkan på förutsättningarna för cykelplanering och cykling – underlag till Cyklingsutredningen*

	Vid bärgning eller bogsering av ett skadat fordon på väg ska, om det skadade fordonets belysning inte kan användas på föreskrivet sätt, det skadade fordonet i stället märkas ut enligt bestämmelserna i 82 § andra stycket.	
	3 kap. 71 § Vid färd på väg med bil, motorredskap klass I, tung terrängvagn, motorcykel eller moped klass I får i stället för halvljus användas annat ljus som är tillräckligt för att uppmärksamma andra trafikanter på fordonet. Detta gäller dock inte vid färd under mörker, i gryning eller skymning eller när väderleksförhållandena eller andra omständigheter föranleder att halvljuset behöver vara tänt. I dimma och vid kraftig nederbörd får dimljus användas i stället för halvljus. Sådant ljus som avses i första stycket, dimljus eller halvljus får inte användas samtidigt. Förbudet gäller inte vid färd med motorcykel under dagsljus.	
	3 kap. 73 § Ett fordon som inte skall vara utrustat med lyktor eller strålkastare skall vid färd på väg under mörker, i skymning eller gryning och i övrigt när väderleken eller andra omständigheter gör det nödvändigt ha en lykta som visar vitt eller gult ljus framåt och en som visar rött ljus bakåt. Lyktorna skall fästas eller bäras på den sida av fordonet som är vänd mot vägens mitt. Om det är tillräckligt för att uppmärksamma andra trafikanter på fordonet får ljuset visas framåt och bakåt från samma lykta. Bestämmelserna i första stycket gäller inte sådana vägtrafikanter som avses i 1 kap. 4 § första och andra styckena.	Underlåtenhet att på fordon som inte skall vara utrustat med lykta eller strålkastare på föreskrivet sätt använda lykta som visar vitt/gult ljus framåt och/eller rött ljus bakåt när omständigheterna kräver det (500)
	3 kap. 74 § När ett fordon har stannats eller parkerats på en väg skall fordonets parkerings- och baklyktor vara tända under mörker, skymning eller gryning och i övrigt när väderleken eller andra omständigheter gör det nödvändigt för att andra trafikanter skall uppmärksamma det. Om fordonet inte är utrustat med parkerings- eller baklyktor skall det i stället ha annan belysning som är föreskriven för fordonet tänd. För ett fordon för vilket det saknas särskilda föreskrifter om lyktor eller strålkastare skall bestämmelserna i 73 § tillämpas. I övrigt får inga andra lyktor eller strålkastare än parkeringslyktor, baklyktor eller skyltlyktor vara tända. Om ett motordrivet fordon, som är högst sex meter långt och två meter brett, parkeras längs kanten på en väg där den högsta tillåtna hastigheten är 50 kilometer i timmen eller lägre, är det tillräckligt att parkerings- och baklyktor mot vägens mitt hålls tända, om inte ett annat fordon är kopplat till fordonet.	Stannande eller parkering av fordon på väg utan tillfredsställande belysning (500)
	3 kap. 75 § Bestämmelserna i 74 § gäller inte om vägen är så väl belyst att fordonet ändå kan uppmärksammas tydligt på tillräckligt avstånd eller om fordonet stannats eller parkerats utanför körbanan och vägrenen. Inte heller behöver belysning vara tänd på tvåhjuliga cyklar, mopeder eller motorcyklar utan sidvagn, om fordonet stannats eller parkerats längs vägens yttersta kant.	
	3 kap. 76 § Under färd på väg får från ett fordon 1. inte visas annat än vitt eller gult ljus framåt, samt 2. inte visas vitt ljus bakåt annat än vid backning eller vid arbete som kräver vitt ljus. Detta gäller dock inte lykta med annan färg som föreskrivits för fordonet. På ett fordon som färdas på väg får inga andra lyktor eller strålkastare med blinkande ljus användas än 1. körriktningvisare, 2. larmanordning, 3. baklykta på cykel, 4. stopplykta som är särskilt anordnad som nödstoppsignal, samt 5. lykta som avger orangegult ljus och som är särskilt anordnad som varningsanordning i den utsträckning som Transportstyrelsen föreskriver. Bestämmelserna i första och andra styckena gäller inte sådana lyktor som används för att ge tecken P11, <i>kör in till vägkanten och stanna framför</i> polisfordonet, enligt 7 kap. 2 § vägmärkesförordningen (2007:90).	Visande av annat än vitt eller gult ljus framåt på fordon under färd eller otillåtet visande av vitt ljus bakåt eller otillåtet användande av belysningsanordning med blinkande ljus på fordon (500)
<i>Belysning vid färd i terräng</i>	3 kap. 77 § Vid färd i terräng under mörker, i skymning eller i gryning och i övrigt när det är påkallat av väderleken eller andra omständigheter skall de lyktor och strålkastare som är föreskrivna för fordonet vara tända. Detta gäller dock inte parkeringslyktor. Helljus skall användas när förarens synfält med hänsyn till fordonets hastighet annars är otillräckligt för att fordonet skall kunna föras säkert. Vid färd i terräng med ett motordrivet fordon som har utrustats med strålkastare för färd skall dessa vara tända under mörker, i skymning eller i gryning och i övrigt när det är påkallat av väderleken eller andra omständigheter även om de inte är föreskrivna för fordonet.	Framförande av fordon i terräng utan att ha föreskriven belysning tänd (500)
<i>Fordons last</i>	3 kap. 78 § Ett fordon får inte lastas på sådant sätt att 1. förarens sikt eller möjligheter till manövrering hindras, eller 2. föreskrivna körriktningstecken, stopptecken, lyktor eller strålkastare skymms.	1 p Fordon lastat på sådant sätt att förarens sikt eller möjlighet till manövrering hindrats (500) 2 p Fordon lastat på sådant sätt att föreskrivna körriktningstecken, stopptecken, lyktor eller strålkastare skymts (500)
	3 kap. 79 § På eller i ett fordon får passagerare inte tas med i sådant antal eller placeras på sådant sätt att fara kan uppstå.	
	3 kap. 80 § Last får inte medföras på eller i ett fordon på sådant sätt att den kan 1. utgöra fara för person, 2. orsaka skador på egendom, 3. släpa efter eller falla av fordonet, 4. orsaka störande dammbildning eller liknande, 5. försvåra körningen av fordonet, eller 6. framkalla onödigt buller.	Medförande av last på otillåtet sätt eller underlåtenhet att ha lasten fastgjord eller övertäckt (500)

Bilaga 4: Sammanställning av trafikregler som gäller för cyklister, till *Reglers påverkan på förutsättningarna för cykelplanering och cykling – underlag till Cyklingsutredningen*

	Lasten skall vara fastgjord om det krävs med hänsyn till lastutrymmets eller lastens beskaffenhet. Om det behövs skall lasten vara övertäckt.	
<i>Fordons last vid färd på väg</i>	3 kap. 81 § Vid färd på väg får inte kedjor, rep, presenningar eller andra anordningar som tjänar till att hålla fast eller skydda lasten hänga lösa utanför ett fordon eller släpa på marken.	Underlåtit att sätta fast lastanordning på föreskrivet sätt (500)
	3 kap. 82 § Vid färd på väg skall lastens yttersta del vara tydligt utmärkt när lasten skjuter ut framför ett fordon eller mer än en meter bakom ett fordon. Som last räknas även redskap och utrustning som inte är fast monterad på fordonet. Last som skjuter ut mindre än en meter framför fordonet behöver dock inte märkas ut om den utskjutande delen tydligt framgår för andra trafikanter. Under mörker, i skymning och gryning och i övrigt när det är påkallat av väderleken eller andra omständigheter skall lasten märkas ut 1. framtill med en lykta som visar vitt ljus framåt och med vita reflexer, och 2. baktill med en lykta som visar rött ljus bakåt och med röda reflexer. Reflexerna skall vara placerade så lågt att de kan återkasta skenet från andra fordons halvljus.	Underlåtenhet att utmärka framför eller bakom fordonet utskjutande last på föreskrivet sätt A. i mörker, skymning, gryning och i övrigt när det är påkallat av väderleken eller andra omständigheter (1500) B. i annat fall (500)
	3 kap. 83 § Last som i sidled skjuter ut utanför fordonet och är mer än 260 centimeter bred eller skjuter ut mer än 20 centimeter utanför fordonet skall vid färd på väg vara tydligt utmärkt. Sådan utmärkning behövs dock inte om de utskjutande delarna ändå tydligt framgår för andra trafikanter. Som last räknas även redskap och utrustning som inte är fast monterad på fordonet. Under mörker, i skymning eller gryning och i övrigt när det är påkallat av väderleken eller andra omständigheter skall sådan last som avses i första stycket alltid märkas ut 1. framtill med en lykta som visar vitt ljus framåt och med vita reflexer, och 2. baktill med en lykta som visar rött ljus bakåt och med röda reflexer. Lyktorna och reflexanordningarna skall i sidled sitta mindre än 40 centimeter innanför lastens yttersta kant. Om lasten är mer än 260 centimeter bred skall dock lyktorna och reflexerna sitta på lastens yttersta kant. Reflexerna skall vara placerade så lågt att de kan återkasta skenet från andra fordons halvljus.	Underlåtenhet att utmärka i sidled utskjutande last på föreskrivet sätt (1500)
<i>Tävling på väg</i>	3 kap. 84 § Tävling eller uppvisning med fordon, eller där sådana trafikanter som avses i 1 kap. 4 § andra stycket deltar, får inte anordnas på väg utan tillstånd. Frågor om tillstånd prövas av länsstyrelsen. Om en tävling eller uppvisning berör mer än ett län, prövas frågan av länsstyrelsen i det län där tävlingen eller uppvisningen startar. Länsstyrelsen skall då inhämta yttrande från övriga berörda länsstyrelser. Om tillstånd lämnas, skall länsstyrelsen meddela sådana föreskrifter som utöver trafikreglerna behövs för att förebygga fara eller olägenhet för trafiken och för dem som bor eller uppehåller sig vid vägen eller som behövs av annat skäl.	
6 kap. Bestämmelser för trafik med cykel och moped		
<i>Gemensamma bestämmelser</i>	6 kap. 1 § Cyklade skall färdas efter varandra. När det kan ske utan fara eller olägenhet för trafiken får de dock färdas i bredd.	
	6 kap. 2 § Cyklade och mopedförare skall hålla minst en hand på styret. Mopedförare skall hålla båda fötterna på pedalerna eller fotstöden.	
	6 kap. 3 § På en cykel eller en moped får inte samtidigt färdas flera personer än cykeln eller mopeden är byggd för. När en cykel eller moped klass II har lämpliga säten och effektivt skydd mot hjulekrarna får dock på fordonet färdas ytterligare 1. ett barn under tio år, om den som styr fordonet har fyllt femton år, eller 2. två barn under sex år, om den som styr fordonet har fyllt arton år.	Överträdelse (förare) av föreskrifterna om tillåtet antal åkande på cykel eller moped (500) Överträdelse (passagerare) av föreskrifterna om tillåtet antal åkande på cykel eller moped (500)
	6 kap. 4 § Cyklade eller mopedförare får inte transportera gods som är så tungt eller stort att cykeln eller mopeden inte kan manövreras säkert eller så att annan trafik hindras.	
	6 kap. 4 a § Den som är under femton år och färdas med en tvåhjulig cykel skall använda cykelhjälm eller annat lämpligt huvudskydd. Cykelföraren skall se till att passagerare använder cykelhjälm eller annat lämpligt huvudskydd i enlighet med bestämmelsen i första stycket.	Underlåtenhet av cykelförare att se till att passagerare under 15 år använt cykelhjälm eller annat lämpligt huvudskydd (500)
<i>Trafik med cykel och moped vid färd på väg</i>	6 kap. 5 § Vid färd på väg får cyklade eller mopedförare inte låta cykeln eller mopeden dras eller skjutas av annat fordon eller spårvagn. Mopedförare får inte heller dra eller framför sig skjuta någon annan vägtrafikant eller föra något annat fordon vid sidan.	Låtit cykel eller moped dragas av annat fordon eller spårvagn (500)
	6 kap. 6 § Cyklade eller förare av moped klass II som skall färdas ut på en cykelöverfart skall ta hänsyn till fordon som närmar sig överfarten och får korsa vägen endast om det kan ske utan fara.	

<p>8 kap. Bestämmelser för trafik på gågata och i gångfartsområde m.m. (Rubriken har denna lydelse enl. F 2007:101.)</p>		
	<p>8 kap. 1 § På en gågata och i ett gångfartsområde gäller följande.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Fordon får inte föras med högre hastighet än gångfart. 2. Fordon får inte parkeras på någon annan plats än särskilt anordnade parkeringsplatser. 3. Fordonsförare har väjningsplikt mot gående. <p>På en gågata får motordrivna fordon inte föras annat än för att korsa den. Sådana fordon får dock föras på gågator om det behövs för</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. varuleveranser till eller från butiker eller motsvarande vid gågatan, 2. transporter av gods eller boende till eller från adress vid gågatan, 3. transporter av gäster till eller från hotell eller motsvarande vid gågatan, eller 4. transporter av sjuka eller rörelsehindrade personer till eller från adress vid gågatan. <i>F (2007:101)</i>. 	<p>1 st 1 p eller 3 p Fört fordon med högre hastighet än gångfart eller fört fordon utan att iakta väjningsplikt mot gående (1000)</p>
	<p>8 kap. 2 § I ett körfält eller en körbana för fordon i linjetrafik m.fl. får endast fordon i linjetrafik föras samt, om körfältet eller körbanan är beläget till höger i färdriktningen, cykel och moped klass II. Fordon som får föras i körfältet får trots 3 kap. 53 § första stycket 10 stannas där för på- eller avstigning.</p>	<p>2 st Fört fordon på gågata utan giltig anledning (500)</p>
<p>9 kap. Bestämmelser för trafik på motorväg och motortrafikled</p>		
	<p>9 kap. 1 § På en motorväg gäller följande. Endast trafik med motorfordon eller motorfordon med tillkopplat fordon som är konstruerade för och får framföras med en hastighet av minst 40 kilometer i timmen får förekomma. Mopeder klass I får dock inte framföras på en motorväg. Fordon får föras in på en motorväg endast vid vägens början eller på en påfartsväg och föras av motorvägen endast på en avfartsväg eller vid dess slut. Fordon får inte föras på skiljeremsan eller på en tvärgående förbindelseväg mellan körbanorna. Fordon får inte vändas eller backas. Fordon får inte stannas eller parkeras annat än på platser som utmärkts med ett vägmärke som parkerings- eller rastplats. Bussar i linjetrafik får dock stannas vid särskilt anordnade hållplatser. Fordon får inte föras med högre hastighet än 110 kilometer i timmen. Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om att fordon eller fordonståg även i andra fall än som anges i första stycket 1 får föras på motorväg. Föreskrifterna ska vara förenade med sådana villkor att trafiksäkerheten inte äventyras. Trafikverket får meddela föreskrifter om att den högsta tillåtna hastigheten på en motorväg ska vara 120 kilometer i timmen.</p>	<p>1 st 1 p Framförande av otillåtet fordon (1000)</p>
	<p>9 kap. 2 § Bestämmelserna i 1 § första stycket 1–5 och andra stycket gäller i tillämpliga delar även trafik på en motortrafikled samt på- och avfartsvägar till en sådan väg.</p>	<p>Framförande av otillåtet fordon (1000)</p>
<p>10 kap. Lokala trafikföreskrifter m.m.</p>		
	<p>10 kap. 1 § Särskilda trafikregler får, utom i de fall som avses i 10 och 14 §§, meddelas genom lokala trafikföreskrifter för en viss väg eller vägsträcka eller för samtliga vägar inom ett visst område eller för ett område eller en färdled i terräng. De särskilda trafikreglerna får gälla följande.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Att en viss väg eller vägsträcka ska vara huvudled, motorväg eller motortrafikled. 2. Att en viss väg eller vägsträcka eller samtliga vägar inom ett område ska vara gågata eller gångfartsområde. 3. Att ett visst område ska vara tätbebyggt område eller att ett särskilt miljökänsligt område inom tätbebyggt område ska vara miljözonen. 4. Att en viss plats ska vara cirkulationsplats. 5. Att ett visst körfält eller en viss körbana ska vara körfält eller körbana för fordon i linjetrafik m.fl. 6. Att en viss plats på sträcka där förbud att stanna eller parkera råder enligt 3 kap. 53 § första stycket 2 ska vara busshållplats. 7. Att en viss plats ska vara ändamålsplats eller laddplats. 8. Avvikelse från bestämmelserna om gågata enligt 8 kap. 1 § andra stycket och bestämmelserna om körfält för fordon i linjetrafik m.fl. enligt 8 kap. 2 §. 9. Förbud mot trafik med fordon. 10. Förbud eller påbud att svänga eller köra i viss riktning. 11. Förbud mot omkörning. 12. Väjningsplikt eller stopplikt med avvikelser från bestämmelserna i 3 kap. 18 eller 21 § eller i stället för bestämmelserna i 3 kap. 23 § första stycket. 	<p>Överträdelse av lokala trafikföreskrifter P 9 – överträdelse av förbud mot trafik med fordon (500) P 10 – överträdelse av förbud mot eller påbud om att svänga eller köra i viss riktning (500) P 11 – överträdelse av förbud mot omkörning (1500) P 12 – ej iakttagit väjningsplikt (1000) P 12 – ej iakttagit stopplikt (1000) P 13 – ej iakttagit stopplikt vid järnväg (1000) P 20 – överträdelse av högsta tillåtna bredd eller fordonslängd (500)</p>

Bilaga 4: Sammanställning av trafikregler som gäller för cyklister, till *Reglers påverkan på förutsättningarna för cykelplanering och cykling – underlag till Cyklingsutredningen*

	<p>13. Stopplikt i järnvägs- eller spårvägs korsningar. 14. Avvikelse från bestämmelserna om hastighet i 3 kap. 17 § första stycket eller i föreskrifter som har meddelats med stöd av 3 kap. 17 § andra stycket, om det är motiverat av hänsyn till trafiksäkerheten, framkomligheten eller miljön. 15. Begränsning till lägre hastighet än som följer av 3 kap. 17 § tredje stycket, 4 kap. 20 § eller 9 kap. 1 § eller föreskrifter som har meddelats med stöd av 3 kap. 17 § fjärde stycket eller 9 kap. 1 § tredje stycket, om det är motiverat av hänsyn till trafiksäkerheten, framkomligheten eller miljön. 16. Förbud mot att stanna eller parkera fordon eller tillåtelse att stanna eller parkera fordon med avvikelse från bestämmelserna i 3 kap. 48, 49 a § första stycket, 52 §, 53 § första stycket 2–5, 9 och 10, 54 §, 55 § första stycket 3–5 eller 8 kap. 1 §. 17. Tidsbegränsning, avgiftsplikt eller andra villkor för parkering. 18. Undantag från 3 kap. 77 § om belysning vid färd i terräng. 19. Axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck eller bruttovikt med begränsning till lägre vikter än som följer av 4 kap. 12 §. 20. Inskränkning till mindre bredd eller längd på fordon, fordonståg eller last än som tillåts i 4 kap. 15, 17 eller 17 a §. 21. Trafik med terrängmotorfordon eller terrängsläp med avvikelser från bestämmelserna i 5 kap. 1, 4 eller 5 §. 22. Andra särskilda trafikregler.</p> <p>Vidare får genom lokala trafikföreskrifter meddelas särskilda trafikregler för transport av farligt gods och för sådana tävlingar som länsstyrelsen har lämnat tillstånd till enligt 3 kap. 84 §.</p>	
	<p>10 kap. 14 § Föreskrifter med särskilda trafikregler för en väg eller en viss vägsträcka om</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. förbud mot trafik med fordon eller med visst slag av fordon, 2. begränsning av axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck eller bruttovikt, 3. begränsning av bredd eller längd på fordon, fordonståg eller last, 4. förbud mot omkörning, 5. förbud eller påbud att svänga eller köra i viss riktning, 6. förbud mot infart, 7. lägre hastighet än som annars gäller, 8. stannande eller parkering, 9. väjningsplikt, och 10. minsta avstånd mellan fordon <p>får meddelas av</p> <ol style="list-style-type: none"> a. polismyndigheten om det behövs i samband med trafikövervakning, kontroll av förare och fordon eller trafikolyckor, b. Tullverket om det behövs i samband med punktskattekontroll, eller c. den myndighet som har hand om väg- eller gatuhållningen inom området om det behövs under kortare tid på grund av vägarbete eller liknande arbete, på grund av skador eller risk för skador på vägen eller om det behövs på särskild vinterväg över istäckt vatten. <p>Vid vägarbete eller liknande arbete som berör vägsträckor inom två eller flera myndigheters väghållningsområden skall föreskrift enligt första stycket c meddelas av den myndighet som håller den väg som till största delen berörs av vägarbetet eller skadan. Polismyndigheten eller den myndighet som har hand om väg- eller gatuhållningen inom området får meddela föreskrifter för en viss väg om tillfällig begränsning av den hastighet som annars är tillåten om det behövs för att förebygga trafikolyckor med klövvilt eller tamrenar.</p>	<p>Förande av fordon i strid mot föreskrift som meddelats av polismyndighet, tullmyndighet eller som meddelats av den myndighet som har hand om väg- eller gatuhållningen inom området genom att</p> <p>P 1 – överträdelse av förbud mot trafik med fordon (500) P 3 – överträdelse av högsta tillåtna bredd eller fordonslängd (500) P 4 – överträdelse av förbud mot omkörning (1500) P 5 – överträdelse av förbud mot eller påbud om att svänga eller köra i viss riktning (500) P 6 – överträdelse av förbud mot infart (500) P 9 – ej iakttagit väjningsplikt (1000) P 10 – kört för nära framförvarande fordon (500)</p>

*14 kap. 6 §

Till penningböter döms en förare av ett fordon som inte är motordrivet och sådan trafikant som avses i 1 kap. 4 § första stycket, som uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot

1. bestämmelserna i
 - a. 2 kap.
 - 1 § fjärde stycket,
 - 2 § om inte straff kan dömas ut enligt 2–4,
 - 3, 5–7 § eller 8 § andra eller tredje stycket,
 - b. 3 kap.
 - 2, 3, 5–11 §, 12 § första stycket, 13, 16 eller 17 § eller föreskrift som har meddelats med stöd av 17 §,
 - 18, 19, 21–25 §, 26 § andra eller tredje stycket, 27 §, 29 § om det där hänvisas till bestämmelserna i 25 §, 26 § andra eller tredje stycket eller 27 §,
 - 30–33, 35–40, 43, 45, 50, 51, 58–62, 64, 65, 67, 68, 73, 74, 76–78 eller 80–83 §,
 - c. 6 kap.
 - 3 eller 5 §,
 - d. 8 kap.
 - 1 § första stycket 1 eller 3 eller andra stycket eller 2 § första stycket, eller
 - e. 9 kap.
 - 1 eller 2 §,
2. andra lokala trafikföreskrifter enligt 10 kap. 1 § än sådana som rör stannande eller parkering,
3. annan föreskrift än sådan som rör stannande eller parkering enligt 10 kap. 14 §, eller
4. föreskrifter som meddelats med stöd av denna förordning för tillämpningen av 3 kap. 80–83 §.

**14 kap. 6 a §

En cykelförare som uppsåtligt eller av oaktsamhet har underlåtit att göra vad som ankommer på honom eller henne enligt 6 kap. 4 a § andra stycket döms till penningböter.

WSP är ett globalt företag som erbjuder kvalificerade konsulttjänster för samhälle och miljö. Med drygt 250 kontor världen över och mer än 9 500 medarbetare är WSP ett av de största konsultföretagen i Europa och bland de tio största i världen. Verksamheten bedrivs huvudsakligen i Storbritannien och Sverige, men också i övriga Europa, USA, Afrika och Asien.

I Sverige är WSP ett rikstäckande konsultföretag med ca 1900 medarbetare. Verksamheten bedrivs inom följande affärsområden: WSP Analys & Strategi, WSP Byggprojektering, WSP Environmental, WSP International, WSP Management, WSP Samhällsbyggnad och WSP Systems.

Statens offentliga utredningar 2012

Kronologisk förteckning

1. Tre blir två! Två nya myndigheter inom utbildningsområdet. U.
2. Framtidens högkostnadsskydd i vården. S.
3. Skatteincitament för riskkapital. Fi.
4. Kompletterande regler om personuppgiftsbehandling på det arbetsmarknadspolitiska området. A.
5. Högskolornas föreskrifter. U.
6. Åtgärder mot fusk och felaktigheter med assistansersättning. S.
7. Kunskapsläget på kärnavfallsområdet 2012 – långsiktig säkerhet, haverier och global utblick. M.
8. Skadeståndsansvar och försäkringsplikt vid sjötransporter – Atenförordningen och försäkringsdirektivet i svensk rätt. Ju.
9. Förmån och fälla – nyanländas uttag av föräldrapenning. A.
10. Läsarnas marknad, marknadens läsare – en forskningsantologi. Ku.
11. Snabbare betalningar. Ju.
12. Penningtvätt – kriminalisering, förverkande och dispositionsförbud. Ju.
13. En sammanhållen svensk polis. Ju.
14. Ekonomiskt värde och samhällsnytta – förslag till en ny statlig ägarförvaltning. Fi.
15. Plan för framtagandet av en strategi för långsiktigt hållbar markanvändning. M.
16. Att angöra en kulturbrygga – för stöd till nyskapande kultur. Ku.
17. Psykiatrin och lagen – tvångsvård, straffansvar och samhällsskydd. S.
18. Så enkelt som möjligt för så många som möjligt. – den mjuka infrastrukturen på väg. N.
19. Nationella patent på engelska? N.
20. Kvalitetssäkring av forskning och utveckling vid statliga myndigheter. U.
21. Här finns mer att hämta – it-användningen i småföretag. N.
22. Mål för rovdjuren. M.
23. Mindre våld för pengarna. Ku.
24. Likvärdig utbildning – riksrekryterande gymnasial utbildning för vissa ungdomar med funktionsnedsättning. U.
25. Enklare för privatpersoner att hyra ut sin bostad med bostadsrätt eller äganderätt. S.
26. En ny brottsskadelag. Ju.
27. Färdplan för framtiden – en utvecklad flygtrafiktjänst. N.
28. Längre liv, längre arbetsliv. Förutsättningar och hinder för äldre att arbeta längre. S.
29. Sveriges möjligheter att ta emot internationellt stöd vid kriser och allvarliga händelser i fredstid. Fö.
30. Vital kommunal demokrati. Fi.
31. Sänkta trösklar – högt i tak Arbete, utveckling, trygghet. A.
32. Upphandlingsstödet framtid. S.
33. Gör det enklare! S.
34. Nya påföljder + kort presentation. Ju.
35. Stärkt skydd mot tvångsåktenskap och barnåktenskap. Ju.
36. Registerdata för forskning. Fi.
37. Kulturmiljöarbete i en ny tid. Ku.
38. Minska riskerna med farliga ämnen! Strategi för Sveriges arbete för en giftfri miljö. M.
39. Vägar till förbättrad produktivitet och innovationsgrad i anläggningsbranschen + Bilagedel. N.
40. Innovationsstödande verksamheter vid universitet och högskolor: Kartläggning, analys och förslag till förbättringar – en preliminär delrapport. U.
41. Innovationsstödande verksamheter vid universitet och högskolor: Kartläggning, analys och förslag till förbättringar – slutbetänkande. U.

42. Bättre behörighetskontroll. Ändringar i förordningen (2006:196) om register över hälso- och sjukvårdspersonal. S.
43. Konsumenten i centrum – ett framtida konsumentstöd. Ju.
44. Hemliga tvångsmedel mot allvarliga brott. Ju.
45. Kvinnor och barn i rättens gränsland. U.
46. Dammsäkerhet. Tydliga regler och effektiv tillsyn. N.
47. Harmoniserat inkomstbegrepp. Möjligheter att använda månadsuppgifter i social- och arbetslöshetsförsäkringarna. S.
48. Maritim samverkan. Fö.
49. Tolkning och översättning vid straffrättsliga förfaranden. Genomförande av EU:s tolknings- och översättningsdirektiv. Ju.
50. Nystartszoner. Fi
51. Utvärdering av IPRED-lagstiftningen. Ju.
52. Bostadstaxering – avveckling eller förenkling. Fi.
53. AP-fonderna i pensionssystemet – effektivare förvaltning av pensionsreserven. Fi.
54. Återvinning av fartyg – underlag för ratificering av Hong Kong-konventionen. N.
55. En översyn av tryck- och yttrandefriheten. Del 1 och 2. Ju
56. Mot det hållbara samhället – resurseffektiv avfallshantering. M.
57. Tydligare regler om fri rörlighet för EES-medborgare och deras familjemedlemmar. Ju.
58. Stöd till dagstidningar på samiska och meänkieli. Ku.
59. Nya villkor för public service. Ku.
60. Avgifter på väg och elektroniska vägtullsystem. Fi.
61. Högre ersättning vid mastupplåtelse. Ju.
62. Uppsägningstvister. En översyn av regelverket kring tvister i samband med uppsägning av arbetstagare. A.
63. Små företag – stora möjligheter med it. N.
64. Förstärkt försäkringstagar skydd. Fi.
65. Läsandets kultur. Ku.
66. Skatteincitament för forskning och utveckling. Fi.
67. Förvaltare av alternativa investeringsfonder. Fi.
68. Så enkelt som möjligt för så många som möjligt – förstärkt samordning av förvaltningsgemensamma tjänster. N.
69. Med rätt att delta. Nyanlända kvinnor och anhöriginvandrare på arbetsmarknaden. A.
70. Ökad och säkrare cykling – en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv. N.

Statens offentliga utredningar 2012

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

- Skadeståndsansvar och försäkringsplikt vid sjötransporter – Atenförordningen och försäkringsdirektivet i svensk rätt. [8]
- Snabbare betalningar. [11]
- Penningtvätt – kriminalisering, förverkande och dispositionsförbud. [12]
- En sammanhållen svensk polis. [13]
- En ny brottskadslag. [26]
- Nya påföljder + kort presentation. [34]
- Stärkt skydd mot tvångsäktenskap och barnäktenskap. [35]
- Konsumenten i centrum – ett framtida konsumentstöd. [43]
- Hemliga tvångsmedel mot allvarliga brott. [44]
- Tolkning och översättning vid straffrättsliga förfaranden. Genomförande av EU:s tolknings- och översättningsdirektiv. [49]
- Utvärdering av IPRED-lagstiftningen. [51]
- En översyn av tryck- och yttrandefriheten. Del 1 och 2. [55]
- Tydligare regler om fri rörlighet för EES-medborgare och deras familjemedlemmar. [57]
- Högre ersättning vid mastupplåtelse. [61]

Försvarsdepartementet

- Sveriges möjligheter att ta emot internationellt stöd vid kriser och allvarliga händelser i fredstid. [29]
- Maritim samverkan. [48]

Socialdepartementet

- Framtidens högkostnadsskydd i vården. [2]
- Åtgärder mot fusk och felaktigheter med assistansersättning. [6]
- Psykiatri och lagen – tvångsvård, straffansvar och samhällsskydd. [17]
- Enklare för privatpersoner att hyra ut sin bostad med bostadsrätt eller äganderätt. [25]
- Längre liv, längre arbetsliv. Förutsättningar och hinder för äldre att arbeta längre. [28]

- Upphandlingsstödet framtid. [32]
- Gör det enklare! [33]
- Bättre behörighetskontroll. Ändringar i förordningen (2006:196) om register över hälso- och sjukvårdspersonal. [42]
- Harmoniserat inkomstbegrepp. Möjligheter att använda månadsuppgifter i social- och arbetslöshetsförsäkringarna. [47]

Finansdepartementet

- Skatteincitament för riskkapital. [3]
- Ekonomiskt värde och samhällsnytta – förslag till en ny statlig ägarförvaltning. [14]
- Vital kommunal demokrati. [30]
- Registerdata för forskning. [36]
- Nystartszoner. [50]
- Bostadstaxering – avveckling eller förenkling. [52]
- AP-fonderna i pensionssystemet – effektivare förvaltning av pensionsreserven. [53]
- Avgifter på väg och elektroniska vägtullsystem. [60]
- Förstärkt försäkringstagarskydd. [64]
- Skatteincitament för forskning och utveckling. [66]
- Förvaltare av alternativa investeringsfonder. [67]

Utbildningsdepartementet

- Tre blir två! Två nya myndigheter inom utbildningsområdet. [1]
- Högskolornas föreskrifter. [5]
- Kvalitetssäkring av forskning och utveckling vid statliga myndigheter. [20]
- Likvärdig utbildning – riksrekryterande gymnasial utbildning för vissa ungdomar med funktionsnedsättning. [24]
- Innovationsstödjande verksamheter vid universitet och högskolor: Kartläggning, analys och förslag till förbättringar – en preliminär delrapport. [40]

Innovationsstödjande verksamheter vid universitet och högskolor; Kartläggning, analys och förslag till förbättringar – slutbetänkande. [41]

Kvinnor och barn i rättens gränsländ. [45]

Miljödepartementet

Kunskapsläget på kärnavfallsområdet 2012 – långsiktig säkerhet, haverier och global utblick. [7]

Plan för framtagandet av en strategi för långsiktigt hållbar markanvändning. [15]

Mål för rovdjuren. [22]

Minska riskerna med farliga ämnen! Strategi för Sveriges arbete för en giftfri miljö. [38]

Mot det hållbara samhället – resurseffektiv avfallshantering. [56]

Näringsdepartementet

Så enkelt som möjligt för så många som möjligt – den mjuka infrastrukturen på väg. [18]

Nationella patent på engelska? [19]

Här finns mer att hämta – it-användningen i småföretag. [21]

Färdplan för framtiden – en utvecklad flygtrafiktjänst. [27]

Vägar till förbättrad produktivitet och innovationsgrad i anläggningsbranschen + Bilagedel. [39]

Dammsäkerhet
Tydliga regler och effektiv tillsyn. [46]

Återvinning av fartyg – underlag för ratificering av Hong Kong-konventionen. [54]

Små företag – stora möjligheter med it. [63]

Så enkelt som möjligt för så många som möjligt – förstärkt samordning av förvaltningsgemensamma tjänster. [68]

Ökad och säkrare cykling – en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv. [70]

Kulturdepartementet

Läsarnas marknad, marknadens läsare – en forskningsantologi. [10]

Att angöra en kulturbygga – för stöd till nyskapande kultur. [16]

Mindre våld för pengarna. [23]

Kulturmiljöarbete i en ny tid. [37]

Stöd till dagstidningar på samiska och meänkieli. [58]

Nya villkor för public service. [59]

Läsandets kultur. [65]

Arbetsmarknadsdepartementet

Kompletterande regler om personuppgiftsbehandling på det arbetsmarknadspolitiska området. [4]

Förmån och fälla – nyanländas uttag av föräldrapenning. [9]

Sänkta trösklar – högt i tak
Arbete, utveckling, trygghet. [31]

Uppsägningstvister. En översyn av regelverket kring tvister i samband med uppsägning av arbetstagare. [62]

Med rätt att delta. Nyanlända kvinnor och anhöriginvandrare på arbetsmarknaden. [69]