



**Yttrande över motion av Anders Åkvist (VägV) om att bygga cykelöverfarter i Göteborg**

Till Göteborgs kommunfullmäktige

**Kommunstyrelsens förslag**

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar:

Den av Anders Åkvist väckta motionen anses besvarad med hänvisning till trafiknämndens yttrande.

Göteborg den 19 oktober 2016  
Göteborgs kommunstyrelse

Ann-Sofie Hermansson

Lina Isaksson

**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2016-09-27  
Diarienummer 0961/16

**Stadsutveckling**

Hedwig Andrén  
Telefon 031-368 02 33  
E-post: hedwig.andren@stadshuset.goteborg.se

---

**Motion av Anders Åkvist (VägV) om att bygga cykelöverfarter i Göteborg**

---

**Motionen**

Anders Åkvist (VägV) föreslår fullmäktige att ge trafikkontoret i uppdrag att inventera alla cykelpassager i staden och identifiera de som är lämpliga att bygga om till cykelöverfarter, att trafikkontoret omedelbart börjar bygga cykelöverfarter och att minst 25 cykelöverfarter ska ha byggts i Göteborg inom 12 månader efter att denna motion har bifallits.

Motionären framhåller att det idag finns många konfliktsituationer i trafiken och att en bra trafikplanering undviker konflikter mellan olika trafikslag i största möjliga mån. Dagens infrastruktur för cykling har många inbyggda konfliktsituationer mellan cyklister, gående och motorfordon. En särskilt utsatt konfliktsituation är då en cykelbana korsar en körbana. Reglerna är otydliga, skyltningen är otydlig och den allmänna trafik kunskapen är låg.

**Remissinstanser**

Motionen har remitterats för yttrande till trafikinämnden.

Remissinstans	Beslut	Kommentar
Trafikinämnden	Att anse motionen besvarad med Yrkande M, L, S, MP, V	Trafikinämnden har gett trafikkontoret ett särskilt uppdrag att under 2016 arbeta för trafiksäkerhet och ökad cykelambition. Arbetet pågår och består av inventering av cykelpassager i staden, framtagande av riktlinjer för cykelöverfarter och cykelpassager samt bygghandling för 20-30 stycken nya förhöjda och fartsäkrade cykelpassager för byggnation redan i år. Trafikkontoret vill påbörja byggandet av cykelöverfarter efter det att inventeringen utförts och riktlinjerna är förankrade.

### **Ekonomiska konsekvenser**

Trafikkontoret bedömer att en ombyggnad till cykelöverfarter (breddning, skyltsättning, markering) av de cirka 1100 stycken förhöjda och fartsäkrade cykelpassager, planer som finns idag, enligt gällande lagstiftning uppskattas kosta cirka 165 miljoner kronor. Göteborgs Stad arbetar för att få en omskrivning av lagstiftningen för att skyltsätta och markera cykelöverfarter på befintliga förhöjda och fartsäkrade cykelpassager. Då bedömer trafikkontoret att ombyggnadskostnaderna minskar till cirka 17 miljoner kronor.

### **Barn-, jämställdhets-, mångfaldsperspektivet**

Förslaget innebär att trafiksäkerheten ökar för cyklande barn och för cyklister som skjutsar barn, kvinnor som män.

### **Miljöperspektivet**

Förslaget kan gynna trafiksäkerhet, framkomlighet och därmed även upplevelsen av trygghet i cykelvägnätet. Det gynnar miljön om fler väljer att cykla framför att ta bilen.

### **Omvärldsperspektivet**

År 2014 kom förändringar i trafikförordningen, vägmärkesförordningen och förordningen om vägtrafikdefinitioner gällande cykelöverfarter. Förändringarna innebär att stadens cykelöverfarter nu definieras som cykelpassager.

I arbetet med och omskrivningen till de nya reglerna fick inte Transportstyrelsen eller kommunerna möjlighet att yttra sig. Det innebär att vissa frågetecken uppstod, exempelvis hur vi kan kombinera övergångsställe och cykelöverfart. En kombination som Göteborg ofta använder. Därför valde trafikkontoret att avvakta nationella råd och utformningsprinciper. Under tiden bildade trafikkontoret en arbetsgrupp med syfte att förstå och kunna applicera de nya reglerna i staden. Gruppen förde en dialog med Malmö stad och Stockholm stad samt kontaktade Transportstyrelsen och SKL. Idag finns riktlinjer från Transportstyrelsen om hur en cykelpassage och en cykelöverfart ska vara utmärkt och utformad. Malmö stad har själva tolkat reglerna och tagit fram en policy för hur man ska märka ut och utforma cykelpassager och cykelöverfarter. Dessa är tyvärr inte samstämmiga. Transportstyrelsen visar inte kombinationen övergångsställe och cykelöverfart och Malmö stads tidigare tolkningar håller på att omarbetas. Trafikkontoret har också gjort en mindre inventering av vissa cykelstråk för att se om det är möjligt att införa cykelöverfarter enligt både Transportstyrelsens riktlinjer och Malmö stads policy.

Stadsledningskontoret

Hedwig André  
Handläggare

Jessica Granath  
Avdelningschef

***Bilaga 1***

Motionen

***Bilaga 2***

Trafiknämndens handlingar



# Göteborgs Stad

## Handling 2016 nr 123

---

### Motion av Anders Åkvist (VägV) om att bygga cykelöverfarter i Göteborg

Göteborg den 2 juni 2016

Det finns många konfliktsituationer i trafiken. En bra trafikplanering undviker konflikter mellan olika trafikslag i största möjliga mån. Dagens infrastruktur för cykling har många inbyggda konfliktsituationer med både gående och motorfordon. Grundregeln är att cyklisten ska väja för i princip all annan trafik. En särskilt utsatt konfliktsituation är då en cykelbana korsar en körbana. Dagens regler om vem som har väjningsplikt är otydliga. Oftast är det cyklisten som ska väja, men det finns situationer då bilisten har väjningsplikt. Reglerna är otydliga, skyltningen är otydlig och den allmänna kunskapen är låg.

Fram till hösten 2014 fanns endast en typ av korsning mellan cykelbana och vägbana vägtrafikförordningen. Denna korsning kallas cykelpassage i nu gällande lagtext, och det är cyklisten som har väjningsplikt i denna typ av korsning, förutom i vissa specialfall.

Hösten 2014 infördes en ny typ av korsning mellan cykelbana och vägbana i vägtrafikförordningen, en så kallad cykelöverfart. Cykelöverfarter ska användas av cyklister för att korsa en väg. Till skillnad från cykelpassagen så är det föraren av fordon på vägbanan som ska väja för cyklande som är ute på eller just ska färdas ut på cykelöverfarten. Cykelfarten är tydligt skyltad och regeln om väjningsplikt är tydlig. Risken för olyckor minimeras och cykling uppmuntras genom att trafikmaktordningen ändras till förmån för cyklisterna.

I Göteborg finns, efter snart två år, inte en enda cykelöverfart. Om staden vill leva upp till ambitionen att öka cyklingen och göra det lättare och säkrare att cykla så är cykelöverfarten ett utmärkt verktyg som måste användas på stadens cykelbanor.

Jag yrkar på

- att Trafikkontoret får i uppdrag att inventera alla cykelpassager i staden och identifiera de som är lämpliga att bygga om till cykelöverfarter
- att Trafikkontorets omedelbart börjar bygga cykelöverfarter
- att minst 25 cykelöverfarter ska ha byggts i Göteborg inom 12 månader efter att denna motion har bifallits.

Anders Åkvist  
Vägvalet



# Göteborgs Stad

## Trafiknämnden

### Utdrag ur protokoll

Sammanträdesdatum 2016-09-21  
Nummer 8/16

**§ 299**      *Diarienummer 2051/16*

### ***Motion av Anders Åkvist (VägV) om att bygga cykelöverfarter i Göteborg***

Yttrande kommunstyrelsen  
Förslag till beslut enligt trafikkontorets tjänsteutlåtande.

Yrkande från (M), (L), bilaga 1 § 299.

Ordföranden meddelar att (S), (MP), (V) ställer sig bakom yrkandet från (M), (L).

Nämnden beslutar att bifalla yrkandet från (M), (L), (S), (MP), (V) enligt bilaga 1 § 299.

1. anse motionen besvarad
2. översända beslutet till kommunstyrelsen.

Paragrafen förklaras omedelbart justerad.

### ***Vid protokollet***

Eva Nordqvist

### ***Justerat***

Johan Nyhus  
Axel Josefson

### ***Rätt utdraget intygar i tjänsten***

Eva Nordqvist

**Tjänsteutlåtande**

Trafiknämnden  
2016-09-21  
Diarienummer 2051/16

**Specialist- och sakområden**

Lars-Erik Lundin  
Telefon 031-368 2575  
E-post: lars-erik.lundin@trafikkontoret.goteborg.se

**Motion av Anders Åkvist (VägV) om att bygga cykelöverfarter i Göteborg**

---

**Förslag till beslut**

Trafiknämnden föreslås besluta

att avstyrka motionen

att som eget yttrande till kommunstyrelsen översända trafikkontorets tjänsteutlåtande.

**Sammanfattning**

Trafikkontoret tillstyrker motionen när det gäller att inventera alla cykelpassager i staden och att identifiera de som är lämpliga att bygga om till cykelöverfarter. När det gäller motionärens yrkande om att omedelbart börja bygga cykelöverfarter och att minst 25 cykelöverfarter ska ha byggts i Göteborg inom 12 månader är det förenat med oklarheter i regelverket. Sedan länge har trafikkontoret arbetat med att hastighetssäkra passager för att ge oskyddade trafikanter, gående och cyklister, god trafiksäkerhet. De nya reglerna om cykelpassager och cykelöverfarter innebär oklarheter när det gäller hur vi kan kombinera övergångsställen och cykelpassager/ cykelöverfarter. En kombination som Göteborg ofta använder. Därför har trafikkontoret valt att avvakta nationella råd och utformningsprinciper. Trafikkontorets val att avvakta med att bygga cykelöverfarter påverkar sannolikt inte trafiksäkerheten negativt. Jämför med när ”zebra”-lagen infördes vid markerade övergångsställen varvid gåendeolyckorna tyvärr ökade.

Trafiknämnden har gett trafikkontoret ett särskilt uppdrag att under 2016 arbeta för trafiksäkerhet och ökad cykelambition. Arbetet pågår och består av inventering av cykelpassager i staden, framtagande av riktlinjer för cykelöverfarter och cykelpassager samt bygghandling för 20-30 stycken nya förhöjda och fartsäkrade cykelpassager för byggnation redan i år. Trafikkontoret vill ta fram riktlinjer för stadens cykelöverfarter i samsyn med Transportstyrelsen där det är möjligt att kunna kombinera vägmarkering för cykelöverfart och övergångsställe utan att behöva bygga om och bredda alla befintliga passager. Trafikkontoret vill påbörja byggandet av cykelöverfarter efter det att inventeringen utförts och riktlinjerna är förankrade.

**Ekonomiska konsekvenser**

Vi har idag cirka 1100 stycken förhöjda och fartsäkrade cykelpassager. En ombyggnad (breddning, skyltsättning, markering) av dessa till cykelöverfarter enligt gällande lagstiftning uppskattas kosta cirka 165 miljoner kronor. Att skyltsätta och markera cykelöverfarter på befintliga förhöjda och fartsäkrade cykelpassager efter en eventuell omskrivning av lagstiftningen uppskattas kosta cirka 17 miljoner kronor.

### ***Barnperspektivet***

Inventering av cykelpassager, framtagande av riktlinjer för cykelöverfarter och cykelpassager och att bygga 20-30 nya förhöjda, fartsäkrade cykelpassager i Göteborg bedöms öka trafiksäkerheten för cyklande barn och för cyklister som skjutsar barn. Att samtidigt avvakta med att bygga cykelöverfarter påverkar sannolikt inte trafiksäkerheten för barn negativt.

### ***Jämställdhetsperspektivet***

Inventering av cykelpassager, framtagande av riktlinjer för cykelöverfarter och cykelpassager och att bygga 20-30 nya förhöjda, fartsäkrade cykelpassager i Göteborg bedöms gynna trafiksäkerhet, trygghet och framkomlighet för alla cyklande, såväl kvinnor som män. Att samtidigt avvakta med att bygga cykelöverfarter påverkar sannolikt inte trafiksäkerheten negativt för något av könen.

### ***Mångfaldsperspektivet***

Inventering av cykelpassager, framtagande av riktlinjer för cykelöverfarter och cykelpassager och att bygga 20-30 nya förhöjda, fartsäkrade cykelpassager i Göteborg bedöms gynna trafiksäkerhet, framkomlighet och därmed även upplevelsen av trygghet i cykelvägnätet. Det kan i sin tur locka flera befolkningsgrupper att använda cykeln som transportmedel. Att samtidigt avvakta med att bygga cykelöverfarter påverkar sannolikt inte trafiksäkerheten negativt och bedöms inte få avgörande betydelse för mångfaldsperspektivet.

### ***Miljöperspektivet***

Inventering av cykelpassager, framtagande av riktlinjer för cykelöverfarter och cykelpassager och att bygga 20-30 nya förhöjda, fartsäkrade cykelpassager i Göteborg bedöms gynna trafiksäkerhet, framkomlighet och därmed även upplevelsen av trygghet i cykelvägnätet. Det kan i sin tur öka cykelandelen vilket gynnar miljön. Att samtidigt avvakta med att bygga cykelöverfarter påverkar sannolikt inte trafiksäkerheten negativt och motverkar inte en ökad cykelandel. Nackdelen för miljön bedöms vara begränsad.

### ***Omvärldsperspektivet***

Inventering av cykelpassager, framtagande av riktlinjer för cykelöverfarter och cykelpassager och 20-30 nya förhöjda, fartsäkrade cykelpassager i Göteborg bedöms gynna trafiksäkerheten och därmed även upplevelsen av trygghet i cykelvägnätet. Det kan i sin tur gynna cykelturismen och omdömena om Göteborg som cykelstad. Att samtidigt avvakta med att bygga cykelöverfarter påverkar sannolikt inte omdömena om Göteborgs som en säker cykelstad.

Stefan Eglinger  
Trafikdirektör

Suzanne Andersson  
Avdelningschef

## **Ärendet**

Anders Åkvist (VägV) har den 2 juni 2016 lämnat in en motion där han yrkar på att trafikkontoret får i uppdrag att inventera alla cykelpassager i staden och identifiera de som är lämpliga att bygga om till cykelöverfarter, att trafikkontoret omedelbart börjar bygga cykelöverfarter och att minst 25 cykelöverfarter ska ha byggts i Göteborg inom 12 månader efter att denna motion har bifallits. Stadsledningskontoret har begärt in trafiknämndens synpunkter senast 2016-09-26 för vidare beredning till kommunstyrelsen, som svarar motionären.

## **Trafikkontorets synpunkter**

Trafikkontoret strävar efter att utforma trafiksäkra och tydliga platser där trafikanter har goda förutsättningar att förstå varandra. År 2014 kom förändringar i trafikförordningen, vägmärkesförordningen och förordningen om vägtrafikdefinitioner gällande cykelöverfarter. En cykelöverfart skall nu vara hastighetssäkrad till 30 km/h och märkas ut med vägmärke (B8) samt vägmarkering (M14 & M16). Förändringarna innebar också att stadens cykelöverfarter nu definieras som cykelpassager.

I arbetet med och omskrivningen till de nya reglerna fick inte Transportstyrelsen eller kommunerna möjlighet att yttra sig. Det innebar att vissa frågetecken uppstod, exempelvis hur vi kan kombinera övergångsställe och cykelöverfart. En kombination som Göteborg ofta använder. Därför valde trafikkontoret att avvakta nationella råd och utformningsprinciper.

Under tiden bildade trafikkontoret en arbetsgrupp med syfte att förstå och kunna applicera de nya reglerna i staden. Gruppen förde en dialog med Malmö stad och Stockholm stad samt kontaktade Transportstyrelsen och SKL.

Idag finns riktlinjer från Transportstyrelsen om hur en cykelpassage och en cykelöverfart ska vara utmärkt och utformad. Malmö stad har själva tolkat reglerna och tagit fram en policy för hur man ska märka ut och utforma cykelpassager och cykelöverfarter. Dessa är tyvärr inte samstämmiga. Transportstyrelsen visar inte kombinationen övergångsställe och cykelöverfart och Malmö stads tidigare tolkningar håller på att omarbetas. Trafikkontoret har också gjort en mindre inventering av vissa cykelstråk för att se om det är möjligt att införa cykelöverfarter enligt både Transportstyrelsens riktlinjer och Malmö stads policy.

Sedan länge har trafikkontoret arbetat med att hastighetssäkra passager för oskyddade trafikanter, vilket är en viktig faktor för både trafiksäkerheten och samspelet i trafiken. Under åren har dock passagera haft olika utformningar i bredd och längd och de nya reglerna är mer utrymmeskrävande när det gäller vägmarkering och placering av vägmärken.

Det finns även farhågor gällande trafiksäkerheten. Ytterligare studier på väjningsbeteende från bilisterna bör göras. Idag bygger vi hastighetssäkrade cykelpassager och väjningsbeteendet fungerar bra enligt vår bedömning. När ”zebra”-lagen” (fordonsförare fick väjningsplikt mot gående) infördes vid obebakade övergångsställen ökade gåendeolyckorna på de markerade övergångsställena med ca 20 procent.

Trafiknämndens kommunbidrag för 2016 innehåller posten ”*Trafiksäkerhet, kostnader för ökad cykelambition*” omfattande fem miljoner kronor.



Trafikkontorets arbete med trafiknämndens uppdrag om trafiksäkerhet och ökad cykelambition pågår. Uppdraget består av inventering av cykelpassager i staden, framtagande av riktlinjer för cykelöverfarter och cykelpassager samt bygghandling för 20-30 stycken nya förhöjda och fartsäkrade cykelpassager för byggnation redan i år.

Trafikkontoret vill ta fram riktlinjer för stadens cykelöverfarter i samsyn med Transportstyrelsen där det är möjligt att kunna kombinera vägmarkering för cykelöverfart och övergångsställe utan att behöva bygga om och bredda alla befintliga passager. (Detta var möjligt tidigare men ändrades i en omskrivning av föreskrifter. Kombinationen cykelpassage och övergångsställe finns i hela landet).

Trafikkontoret vill påbörja byggandet av cykelöverfarter efter att inventeringen utförts och riktlinjerna är förankrade.

För att skapa en tydlighet i systemet behövs en utformning där alla trafikanter känner igen sig. Den pågående inventeringen kommer att ge svar på hur omfattande ombyggnationer som behövs och till vilken kostnad. Trafikkontoret vill därefter sätta mål för ut/ombyggnadstakten. Under tiden genomförs nya förhöjda och fartsäkrade cykelpassager under hösten 2016.

Anr 2051/16

Göteborg den 21 september 2016

Yrkande (M, L) ~~Yrkande KD~~

Trafiknämnden

Ärende 299

Yrkande  
(M), (L), (S), (MP), (V)

## Yrkande motion angående cykelöverfarter i Göteborg

Motionären tar upp en viktig fråga om hur vi kan öka säkerheten och förbättra framkomligheten för cyklister. Vi delar motionärens syn på att cykelöverfarter är en bra lösning för detta och borde användas mer i Göteborg.

Det motionären efterfrågar är en inventering av möjliga platser för cykelöverfarter och att 25 stycken ska byggas inom 12 månader. Stora delar av det som motionären efterfrågar har redan genomförts eller kommer att genomföras inom den närmaste framtiden. Bland annat håller en bygghandling med mellan 20-30 cykelöverfarter på att färdigställas. Vi anser därför att det är rimligt att anse motionen vara besvarad.

### FÖRSLAG TILL BESLUT

Trafiknämnden föreslås besluta:

Att anse motionen vara besvarad