

YTTRANDE  
2017-08-31

Ert dnr: N2017/03102/TIF

Näringsdepartementet  
103 33 STOCKHOLM

## Promemoria Cykelregler (dnr N2017/03102/TIF)

### Sammanfattning

Förslaget att införa särskilda regler för gåendes placering på gemensam gång- och cykelbana (vägmärke D6 "Påbjuden gång- och cykelbana", i fortsättningen kallad GC-bana) bör **inte** införas eftersom det 1) går emot regeringens avsikt när nuvarande hänsynsregler infördes, 2) innebär en radikalt annorlunda innebörd av märket än av vad det har i Danmark varifrån märket hämtades och 3) begränsar väghållarnas möjlighet att reglera olika vägar med olika trafikregler utifrån vägarnas förutsättningar och väghållarens önskemål om trafikens funktion och utveckling. Däremot skulle trafikförordningen kunna kompletteras med förtydliganden om GC-bana och cykelbana (vägmärke D4, "Påbjuden cykelbana").

### Hänsynsreglernas historik och innebörd

GC-banan infördes 1979 i dåvarande vägmärkesförordningen (SFS 1978:1001). Innan dess fanns bara cykelbana och gångbana. Vägtrafikkungörelsen (SFS 1972:603) innehöll då följande regler för samspelet mellan gångtrafik och cykeltrafik:

**80 §** Vid möte med eller omkörning av gående skall förare lämna den gående tid att vika åt sidan och låta honom förfoga över tillräckligt utrymme på vägen. När förare korsar gångbana eller eljest för fordonet från fastighetsutfart vid vägen in på körbana, skall han lämna företräde åt gående. Förare, som vid hållplats utan refuge ämnar köra förbi till höger om spårvagn eller buss, skall stanna och lämna fri passage åt på- eller avstigande passagerare.

**125 §** Körning med cykel eller moped över gångbana får förekomma endast när det kan ske utan fara eller olägenhet.

**132 §** Gående skall använda gångbana eller vägren. [...] Finns ej gångbana eller vägren får gående använda cykelbana eller körbana. Gående som använder körbana skall gå längst till vänster i färdriktningen eller, om han leder cykel eller moped, längst till

höger. Han får dock gå på den motsatta sidan, om han i annat fall utsättes för fara eller om särskilda omständigheter föranleder det.

**133 §** Gående får ej på gångbana, vägren eller cykelbana leda cykel eller moped eller bära skrymmande börda, om påtaglig olägenhet därigenom kan uppstå för annan gående. Gående som färdas på cykelbana får ej hindra cyklande eller mopedförare.

**134 §** Gående skall iakttaga särskild försiktighet när han beträder körbana eller cykelbana. Gående får ej hindra eller störa trafiken genom att onödigtvis uppehålla sig på körbana eller cykelbana.

**135 §** Gående skall passera körbana eller cykelbana på övergångsställe, om sådant finns i närheten. I övrigt skall gående passera körbana eller cykelbana tvärs över denna och företrädesvis i anslutning till vägkorsning. Körbana eller cykelbana skall passeras utan onödigt dröjsmål.

Vid den här tiden var trafikreglerna i de nordiska länderna samordnade och ovanstående paragrafer finns fortfarande i den danska færdselsloven (LBK nr 38 af 05/01/2017) i närapå exakt lika lydelse. Paragraferna reglerade tydligt hur gående fick använda cykelbana och även hur cyklister fick använda gångbana i de begränsade fall då det var tillåtet (framför allt vid korsande av gångbana).

GC-banan skiljer sig från gångbanan och cykelbanan på så vis att GC-banan är både gångbana och cykelbana på en och samma gång, en yta där både gåendes och cyklisters trafikregler ska gälla samtidigt. Det innebär att gående ska kunna använda hela ytan som om det vore en gångbana och att båda trafikslagen ska ta ömsesidig hänsyn till varandra – ”shared space”.

1986 genomfördes en stor översyn av vägtrafikkungörelsen (SFS 1985:380) och flera av de ovanstående paragraferna omarbetades eller upphävdes. Enligt regeringens förordningsmotiv (1985:4) ansågs vägtrafikkungörelsens generella stadganden (t.ex. hänsynsparagrafen, § 5) redan täcka §§ 133-134 om gående på cykelbana, dvs. hänsynsparagrafen skulle fortsatt tolkas så att gående ska lämna företräde för cyklister på cykelbana. I förlängningen innebär detta GC-banan fortfarande skulle vara ett blandtrafikområde där ömsesidig hänsyn råder.

1999 ersattes vägtrafikkungörelsen av trafikförordningen (SFS 1998:1276). Även om trafikförordningen var en total översyn av trafikreglerna så kvarstod hänsynsregeln om än språkligt modifierad. Trafikförordningens hänsynsparagraf (2 kap. 1 §) ska därmed även idag tolkas som ovan.

### Vägmärkets innebörd i Danmark

Mot bakgrund av ovanstående vore det därför mycket olyckligt om en ny trafikregel införs om gående på GC-bana. Den skulle sätta ovanstående regler helt ur spel och lämna cykelbanan i ett märkligt regelvakuum: om trafikförordningen säger att gående på GC-bana ska gå till vänster så borde det rimligen innebära att en gående på cykelbana får gå var som helst. Det är raka motsatsen till hur trafikreglerna var formulerade före 1986 och till hur regeringen avsåg att reglerna skulle fortsätta tolkas efter 1986. Det är också raka motsatsen till den uttalade regel som gäller för GC-bana i Danmark (påbudstavle D 27, ”Fællessti”): ”Trafikanter på fællessti skal udvise gensidig hensynsfuldhed, jf. færdselslovens § 3, stk. 1.” (BEK nr 1193 af 21/09/2016). Här är det dessutom värt att notera att fællessti endast används undantagsvis i Danmark – normen är annars att i tätort används gångbana och cykelbana medan utanför tätort används endast cykelbana.

### Väghållarnas möjligheter att reglera trafiken

Problemet med gående på GC-banor är inte avsaknaden av tydliga trafikregler. Problemet är istället att väghållarna tror att GC-bana är en säker, framkomlig och i allmänhet lämplig lösning för både

gående och cyklister. Det är den inte. Det finns inget sådant trafikslag som "gång- och cykeltrafik" som bäst färdas på "gång- och cykelbanor" – gångtrafik och cykeltrafik är två olika trafikslag med olika förutsättningar, olika behov och olika trafikregler och de samsas i allmänhet väldigt dåligt på gemensamma ytor när de börjar bli många. Trots detta utgörs uppskattningsvis 99 % av den utpekade cykelinfrastrukturen i Sverige av GC-banor. Många av dem är f.d. trottoarer och gångbanor som skyltats om för att tillåta cykeltrafik vilket är en extremt billig åtgärd jämfört med att bygga separat cykelinfrastruktur. Vaghållarna brukar dessutom sällan göra några överväganden om trafikens förutsättningar och trafikanternas utrymmesbehov utan bara utgå ifrån att en godtyckligt smal GC-bana alltid är en fullgod lösning för gående och cyklister på såväl viktiga huvudstråk som i det kapillära vägnätet.

Problemet med gående på GC-banor löses därför inte med att införa särskilda trafikregler utan genom att 1) separera gående och cyklister, vilket redan är påbjudet genom t.ex. Boverkets föreskrifter och allmänna råd om tillgänglighet på allmänna platser (BFS 2011:5 – ALM 2) och 2) börja använda de regler som redan finns. På så vis kan:

- gångbana (där cykeltrafik är förbjuden för alla över 8 år) användas där det inte ska finnas några cyklister annat än för att korsa den, till exempel den klassiska trottoaren
- gågata (där cyklister ska visa gående hänsyn) användas där man vill prioritera gående och man planerar för ett lågt antal cyklister, till exempel på affärgata i centrummiljö
- cykelbana (där gående ska visa cyklister hänsyn) användas där man vill prioritera cyklister och man planerar för ett lågt antal gående, till exempel på friliggande huvudstråk i och utanför tätorter
- gångbana och cykelbana (där gående och cyklister har sina egna ytor) användas där man planerar för ett högt antal gående och cyklister, till exempel i tätortsmiljö
- GC-bana (där gående och cyklister ska visa varande ömsesidig hänsyn) användas i miljöer där denna form av blandtrafikområde kan vara motiverat, till exempel som ett alternativ till gågata i centrummiljöer eller på stråk i det kapillära vägnätet där man planerar för ett lågt antal gående och cyklister.

I detta arbete har staten en viktig uppgift att fylla genom att informera vaghållarna om lämpliga utformningar och genom att låta statens vaghållare Trafikverket föregå med gott exempel vid utformning av infrastruktur för gående och cyklister. Staten måste därför också låta bli att utfärda nya trafikregler som ökar den redan stora okunskapen på området.

Om det behövs för tydlighetens skull så kan man införa ett eller två förtydliganden i trafikförordningen: dels att gående på cykelbana (vägmärke D4, "Påbjuden cykelbana") ska visa hänsyn till cykeltrafiken och dels att trafikanter på GC-bana (vägmärke D6, "Påbjuden gång- och cykelbana") ska visa varandra ömsesidig hänsyn.

Värnamo, 31 augusti 2017

Anders Norén, yrkesverksam kommunal trafikplanerare