

Ert dnr: N2017/03102/TIF

Näringsdepartementet

103 33 Stockholm

n.registrator@regeringskansliet.se

elvira.shakirova@regeringskansliet.se

Synpunkter på promemorian Cykelregler N2017/03102/TIF

Cykelfrämjandet tackar för möjligheten att lämna synpunkter på regelförslagen.

Cykelfrämjandet är en ideell organisation med 26 lokala kretsar fördelade över hela landet och har drygt 5 400 medlemmar. Cykelfrämjandet har som mål att göra Sverige till en verklig cykelnation, vilket enligt oss innebär skapa förutsättningar för att fler ska kunna välja att cykla, oftare. Detta har många positiva effekter för både individen och samhället. Bättre miljö, bättre folkhälsa och mindre utsläpp är några. Men också ökad självständighet och demokratisering av människors möjlighet att transportera sig. Vi arbetar lokalt och på riksnivå med att främja cykling för bättre miljö, hälsa och för att få en säker trafikmiljö i hela landet.

Vi är positiva till promemorians förslag men hade gärna önskat oss fler och skarpare förslag. Vi befarar att de föreslagna förändringarna inte kommer att ha några större effekter för ökad och säker cykling.

4.1 Cykla på körbanan även om det finns en cykelbana

Regeringens förslag: Om särskild försiktighet iakttas får cyklande som fyllt 15 år använda körbanan även om det finns en cykelbana under förutsättning att den högsta tillåtna hastigheten på körbanan inte är högre än 50 kilometer i timmen.

Cykelfrämjandet välkomnar att cyklande ges möjlighet att välja mellan att använda cykelbana och körbana. Det är viktigt att det finns lämplig väg för cyklande med olika hastighet. I brist på breda och väl utbyggda cykelvägar kan vägbanan vara ett bättre alternativ för snabba cyklister.

Dock anser vi att begreppet ”särskild försiktighet” är otydligt och riskerar att lägga ansvaret vid olyckor på den cyklande. Vi tycker även att hastighetsgränsen bör tas bort. Principen bör vara att alla allmänna vägar, som inte uttryckligen är förbjudna, bör tillåta cyklister även om det finns en cykelbana intill.

Fritt val skulle befria cyklister från tvånget att använda dåliga cykelbanor. Och ge väghållaren incitament till att göra bättre cykelbanor, separerade från gång. Den nuvarande regleringen tvingar i praktiken cyklister dagligen att bryta mot lagen.

4.2 Cykelgata

Regeringens förslag: En väg eller vägsträcka kan bestämmas vara en cykelgata. Cykelgatan märks ut med ett särskilt vägmärke och den högsta tillåtna hastigheten är 30 kilometer i timmen. Motordrivna fordon ska anpassa hastigheten till cykeltrafiken och fordon som kör in på en cykelgata har väjningsplikt mot fordon som färdas där. Parkering får bara ske på särskilt anordnade parkeringsplatser.

Cykelfrämjandet tycker att det är bra att cykelgata föreslås införas. Det finns redan i flertalet länder och fungerar bra för att knyta ihop cykelvägnätet och skapa en attraktivare boendemiljö i städer. Vi anser dock att huvudregeln bör vara att bilar inte får parkeras på cykelgata. Undantaget för att acceptera parkering bör föregås av ett särskilt beslut (LTF). Vi hade också gärna sett att fartgränsen för motorfordon begränsades till högst 20 km/h samt att det explicit blev tillåtet att cykla i bredd på cykelgator.

4.3 Vägmarkering för cykelbox

Regeringens förslag: En vägmarkering för cykelbox införs i vägmärkesförordningen.

Cykelboxar är redan vanligt förekommande och ett uppskattat inslag i många svenska kommuner. Det är på tiden att den införs i svenska trafikförfattningarna. Den är väl beprövat, infördes i länder som Tyskland och Holland redan förra seklet.

4.4 Förenklad markering av cykelpassage och cykelöverfart

Regeringens förslag: Markeringen för ett övergångsställe får utgöra en av begränsningslinjerna till en cykelpassage eller en cykelöverfart.

Cykelfrämjandet stöder detta förslag.

4.5 Cykelpassage anges med vägmarkering

Regeringens förslag: En cykelpassage ska anges med vägmarkering för cykelpassage.

Cykelfrämjandet stöder detta förslag men ser en risk att många cykelpassager i landet tas bort om inte kommunerna får stöd eller att det ställs krav på att befintliga cykelpassager ska märkas upp ordentligt. Borttagandet av cykelpassager, utan att ersätta dem med cykelöverfarter, minskar cyklisternas framkomlighet.

4.6 Lokaliseringsmärken även för gång- och cykelvägvisning

Regeringens förslag: Förtydligande om att lokaliseringsmärken för vägvisning även innefattar märken för vägvisning av gång- och cykeltrafik.

Cykelfrämjandet stöder detta förslag.

4.7 Gående på gång- och cykelbana

Regeringens förslag: Gående på en gemensam gång- och cykelbana ska om möjligt använda vänster sida i färdriktningen.

Cykelfrämjandet anser att GC-banor bör avvecklas och istället omvandlas till renodlade cykelbanor och ersättas med separerad infrastruktur för gång respektive cykel. Att blanda dessa är inte bra för något av färdstegen. Gemensam yta för gående och cyklister bör vara ett undantag och föregås av särskilt beslut (LTF).

4.8 Markering av övergångsställe på cykelbana

Regeringens förslag: Markeringen för ett övergångsställe får utgöra en av begränsningslinjerna till en cykelpassage eller en cykelöverfart.

Cykelfrämjandet stöder detta förslag.

Övriga förslag

Lagstifta om att motortrafik måste hålla ett avstånd på minst 1,5 meter från cyklister vid omkörning

Till skillnad från andra länder har Sverige inga tydliga lagkrav på att hänsyn ska visas till cyklister vid omkörning. Många olyckor och livsfarliga situationer skulle undvikas om trafikreglerna satte en gräns för hur en sådan hänsyn ska mätas.

Tillåt cyklister att genom tilläggstavla betrakta trafiksignal som stopplikt

Tillåt möjligheten att med särskilda skyltar eller trafiksignaler låta cyklister göra en högersväng, när motorfordonen har rött, efter iakttagen försiktighet. Sådana möjligheter finns i bland annat Nederländerna, Frankrike, Storbritannien och Tyskland. Frågan har utvärderats positivt i Danmark av deras Trafikverk. Där satte man upp specifika kriterier för var det fungerar. Det borde vara Sveriges väg också.

Allgrönt

Cykelfrämjandet anser att allgrönt bör utredas. Allgrönt innebär att en korsning kan utformas så att cyklister från alla håll kan ges grönt ljus och släppas på samtidigt, under en period i trafiksignalernas omloppsfas. Den befintliga regeln om att samma ljus inte kan ges korsande riktningar är anpassad till motorfordonstrafik. Det finns många internationella exempel som tydligt visar att allgrönt fungerar för cyklister och bidrar till ökad framkomlighet utan minskad trafiksäkerhet.

Dubbelriktad cykeltrafik på enkelriktade gator

Tillåt cyklister att cykla i båda riktningarna på en enkelriktad gata genom en tilläggs skylt.

Markåtkomst för cykelvägar

Cykelfrämjandet beklagar att regeringen inte lägger fram något förslag i den viktiga frågan om markåtkomst för cykelvägar. I dagsläget är det endast möjligt för Trafikverket att få markåtkomst genom vägplaner eller genom frivilliga avtal som ger rätt att nyttja marken. Om kommunerna inte använder sig av detaljplaneinstrumentet så kvarstår endast alternativ där frivilliga avtal tecknas med markägare. De tillfällen där planläggning inte är lämpliga eller avtal inte kan träffas blir både kommuner och Trafikverket låsta.

Enligt vår mening hade en lagändring behövt göras i både väglagen och anläggningslagen för att finna en långsiktig lösning på problemet. Väglagen betraktar i nuläget gc-vägar som ett tillbehör till allmän väg och därför måste gc-vägarna byggas intill allmän väg med motortrafik. Dessutom är lagen formulerad på ett sådant sätt att samtliga trafikslag ska kunna ta sig fram på alla allmänna vägar. För Trafikverket hade planläggningen underlättats om lagen ändrats så att gc-vägar kan anläggas fristående. Den lagändringen gör däremot inga större underverk för kommunerna. Därför föreslår vi även en ytterligare lagändring i anläggningslagen som öppnar upp för att kommunerna och även staten som juridiska personer ska kunna få en särskild typ av bruksrätt, så kallat servitut, till mark. I dagsläget måste det rättsförhållandet ske mellan fastigheter och innebär en rätt för en fastighet att använda en annan. Det är något som i nämnda förslag bör förändras. Det befintliga enskilda vägnätet skulle då kunna nyttjas mer effektivt, rätten säkras och väghållaren alternativt markägaren skulle bli mer rättvist kompenserad.

Det är framförallt ett statligt och kommunalt intresse att anlägga sammanhängande stråk för gc-traffic. Vissa av de markåtkomstsätt som finns gör att marken kan tas genom tvång. De markägare som berörs borde därför ersättas fullt ut och inte efter någon fördelningsmodell.

Det är inte bara markåtkomsten som sådan som behöver ses över och regleras. Även ansvarsfördelningen för anläggande och drift av gc-vägarna måste tydliggöras.

Det finns ett påbörjat samarbete mellan berörda aktörer men de vet inte hur de ska kunna arbeta efter det. Trafikverket önskar att kommunerna tar större ansvar och vice versa. Den övergripande fördelning som finns i dagsläget måste därför brytas ned till hanterbara nivåer som ska kunna fungera i praktiken så att det inte uppstår diskussioner om vem som bör ha ansvaret för varje ny gc-väg. Det borde vara rimligt att Trafikverket ansvarar för regionala stråk och förbindelseleder mellan orter medan kommunerna ansvarar för stråk för turism. Däremot borde kommunerna i större utsträckning kunna drifta även Trafikverkets gc-vägar och samordna det kommuner emellan.

Ska vi få effektiva pendlingsvägar måste reglerna ändras för markåtkomst. Fram till dess att lagändring sker får Trafikverket och kommunerna hålla sig till de metoder som lagligen finns att tillgå. Eventuellt kan de våga sig på att testa okonventionella lösningar, men med risk att de inte går igenom de prövningar som krävs.

Att regeringen efter att ha jobbat så länge på denna nationella strategi missar en så viktig fråga är ett kraftigt underbetyg. Frågan bör utredas varefter ett skarpt förslag bör läggas på riksdagens bord.

Hastighet i tätbebyggt område

Cykelfrämjandet anser att regeringen bör lägga fram ett förslag om sänkt bashastighet i tätbebyggda områden, vilket vi hoppas blir resultatet av Trafikanalys uppdrag.

Det skulle vara den enskilt största säkerhets- och trygghetshöjande åtgärden för personer under aktiv transport – cyklister och gående till exempel. Vi anser att bashastigheten borde sänkas till 30 km/tim.

Parkeringsnorm för cykel

Cykelfrämjandet anser att det, i likhet med andra nationella byggregler, borde finnas p-normer för cykelparkering. Även om det i dagsläget inte finns några explicita regler eller normer på myndighetsnivå gällande parkeringsbehov tolkas skrivningen i PBL oftast som bilparkering. För att möjliggöra cyklingens naturliga plats i samhällsplaneringen menar vi att ett minimikrav för cykelparkeringar vid nybyggnad av bostäder och kontor borde uttryckas explicit.

Hänsynsregler vid cykelpassager

Cykelfrämjandet anser att hänsynsreglerna vid cykelpassage borde ändras så att de blir konsekventa oavsett om det gäller korsning eller vägsträcka. I dagsläget ska fordonsförare som svängt i en korsning eller kommer från en cirkulationsplats köra med låg hastighet och lämna cyklande som är ute på eller just ska färdas ut på cykelpassagen tillfälle att passera. Förare har i dessa situationer inte väjningsplikt men ska anpassa sitt körsätt och sin hastighet så att cyklandes passage underlättas. Vi anser att samma borde gälla oavsett om cykelpassagen är placerad på en vägsträcka eller i anslutning till en korsning. I väntan på att fler kommuner anlägger cykelöverfarter menar vi att det skulle vara positivt för cyklisternas framkomlighet och säkerhet om förare anpassar hastigheten vid cykelpassager. Det ligger också i linje med nollvisionen att fordonsförare anpassar hastigheten vid cykelpassager.

Med vänlig hälsning,



Lars Strömgren

ordförande Cykelfrämjandets Riksorganisation