



Handläggare:
Hans Magnusson
Tel. 031-368 25 84

Näringsdepartementet

Yttrande över promemoria om cykelregler (dnr N2017/03102/TIF)

Sammanfattning

Göteborgs stad ställer sig i huvudsak positiv till förslagen om nya cykelregler. I några fall rekommenderar Göteborgs stad tillägg och ändringar.

1. Att tillåta viss cykling på körbana tillstyrks.
2. Cykelgata föreslås införas som företeelse. Göteborg föreslår två utformningskrav för att få förklara en väg som cykelgata. Ett krav på att gatan ska vara utformad så att det säkras att fordon inte förs med högre hastighet än 30 kilometer i timmen (istället för förslaget att hastighetsbegränsa) och ett krav att det finns gångbanor väl avskilda från körbanan för att de gående ska vara separerade från fordonstrafiken. Vidare önskas att regeln om parkering ändras till att endast ange att "fordon får inte parkeras". Göteborg föreslår också att det ska vara tillåtet att cykla i bredd på cykelgator.
3. Möjlighet att markera cykelbox tillstyrks.
4. Förenklad markering av cykelpassage och cykelöverfart vid övergångsställe tillstyrks.
5. Bindande markering av cykelpassage. Göteborg avstyrker av trafiksäkerhetsskäl ändringen att cykelpassage ska markeras med "cykelrutor". Att använda samma tvärgående markering för två olika trafikregler (cykelöverfart och cykelpassage) är olämpligt.
6. Att bestämmelser om lokaliseringsmärken för vägvisning för gång- och cykeltrafik förtydligas tillstyrks.
7. Att gående bör gå till vänster på en gemensam gång- och cykelbana avstyrks.
8. Möjlighet att markera ett övergångsställe på cykelbana bedöms kunna användas i ökad utsträckning och Göteborg instämmer.
9. Önskade ändringar och tillägg
 - a. Cykelöverfart och cykelpassage. Göteborg menar att definitionen av en cykelöverfart ska vara att den är utmärkt med vägmarkering eller vägmärke, inte både och. Vidare bör regeln om 30 km/timmen föras över till från Förordning om fordonsdefinitioner till Trafikförordningen.
 - b. Det behövs en definition av "gångbana".
 - c. Såväl statliga som kommunala informationsinsatser om nya cykelregler är angelägna inför genomförandet.

Avsnitt 4.1 Cykling på körbana (3 kap. 6 § TrF)

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.

Synpunkter:

Göteborgs stad tillstyrker förslaget då det gynnar cyklister som har höga krav på framkomlighet och de kan få den tillgodosedd genom att använda körbanan. Det kan också bidra till att öka tryggheten för gående på GC-banan då dessa ofta upplever särskilt de snabba cyklisterna som ett orosmoment.

Det finns en trafiksäkerhetsrisk med förslaget vilket framgår av promemorian (sidan 33), *”Det går inte att bortse ifrån att cykling på körbana innebär andra risker ur trafiksäkerhetssynpunkt än cykling på cykelbana. I tätort finns också fler konfliktpunkter för cyklande än vad som normalt finns i landsbygd”*.

Kommunerna kan behöva genomföra en inventering av var det är för stora risker med cykling på körbanan och förbjuda den i en lokal trafikföreskrift.

Avsnitt 4.2 Cykelgata (3 kap. 21 § 3, 59 § andra stycket, 8 kap. 1 a §, 10 kap. 1 § andra stycket 16, 13 § och 14 kap. TrF)

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.

Synpunkter:

Göteborgs stad har ett uttalat önskemål om och tillstyrker att kunna införa cykelgator, men har synpunkter på valet av lämpliga trafikregler.

Trafikförordningen förslås få en ny paragraf 1a i 8 kapitlet. I dess första punkt anges: *”På en cykelgata gäller följande. 1. Fordon får inte föras med högre hastighet än 30 kilometer i timmen”*. Det ska märkas ut med märke för den högsta tillåtna hastigheten (”30-skyt”) förutom det nya vägmärket för cykelgata. Göteborgs stad instämmer med syftet att begränsa hastigheten men menar att en hastighetsbegränsning till 30 km/tim erfarenhetsmässigt ger liten effekt. Vi anser att denna istället ska åstadkommas genom att trafikmiljön ska vara utformad så att det säkras att fordon inte förs med högre hastighet än 30 kilometer i timmen, på samma sätt som gäller för att få besluta om cykelöverfart. En sådan regel kan lämpligen införas som en ny paragraf i Trafikförordningens 10 kapitel där det redan finns liknande paragrafer med villkor. En sådan ändring skulle också minska antalet vägmärken genom att en utmärkning av 30 km/timmen inte behövs utan det räcker med endast vägmärket för cykelgata

En cykelgata införs för att göra cyklisterna överordnade biltrafiken. Samtidigt ska de inte behöva hindras av gående och omvänt ska de gående inte känna otrygghet på grund av cyklisterna. Det innebär att de gående behöver separeras från fordonstrafiken och ha en egen gångbana. I stadsmiljö innebär det att det ska finnas sedvanliga gångbanor/trottoarer på cykelgatorna. Göteborgs stad menar att det ska vara ett villkor för att få förklara en väg som cykelgata och kan lämpligen införas i en egen paragraf i Trafikförordningens 10 kapitel

Sammantaget kan ett förslag till lydelse i en ny paragraf i Trafikförordningens 10 kapitel vara: *”En väg får förklaras som cykelgata endast om den är utformad så att det säkras att fordon inte förs med högre hastighet än 30 kilometer i timmen och att det finns gångbanor väl avskilda från körbanan”*.

I förslaget (sidan 39) sägs *”Det bör inte råda ett generellt parkeringsförbud på en cykelgata. I stället ska kommunen genom lokala trafikföreskrifter kunna förbjuda eller tillåta parkering på cykelgatan. Lokala trafikföreskrifter om stannande och parkering kan meddelas med stöd av 10 kap.1 § 16 trafikförordningen. Bestämmelsen kompletteras med en hänvisning till 8 kap. 1 a § vilket gör det möjligt för kommunen att meddela sådan föreskrifter även för en cykelgata”*. Mot detta talar då vad som anges i författningsförslaget under 8 kap. 1 a § 2. *”Fordon får inte parkeras på någon annan plats än särskilt anordnade parkeringsplatser”*. Vad som är särskilt anordnade parkeringsplatser är en ständig källa till diskussion och saknar en entydig tolkning. Det finns sedan många år ett förslag från Transportstyrelsen liggande hos regeringen att ändra den likadana lydelsen för gångfartsområde till *får fordon inte parkeras* för att sedan kunna specialreglera uppställningen på gågator och gångfartsområden i lokala trafikföreskrifter. Det förslaget till ändring har tagits fram i samråd med Stockholm, Göteborg, Malmö och SKL.

Sammantaget och för enkelhetens skull samt med hänvisning till att reglering av fordonsuppställning kan ske med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket 16 Trafikförordningen menar Göteborgs stad att 8 kap. 1 a § punkt 2 Trafikförordningen bara uttrycks som *”fordon får inte parkeras”*.

I 6 kap. 1 § Trafikförordningen regleras att cyklande ska färdas efter varandra, men Göteborg ser gärna att det blir tillåtet att cykla i bredd på cykelgator. Eftersom syftet med cykelgator är att locka fler att cykla, måste utgångspunkten vara att skapa ett utrymme där cyklisterna i författningens mening är prioriterade i alla lägen. Förslagsvis görs ett tillägg i 8 kap. 1 a § Trafikförordningen med en punkt 5 om att 6 kap. 1 § inte gäller på en cykelgata.

Avsnitt 4.3 Cykelbox (4 kap. 8 § M18 VMF)

En vägmarkering för så kallad cykelbox införs.

Synpunkter:

Göteborgs stad instämmer med förslaget men med hänsyn till att det finns en mängd olika utformningar och fall vill vi framföra att kommunerna bör ha frihet vid tillämpningen, inom gränserna för de allmänna ramar som finns i lagstiftningen.

Avsnitt 4.4 Förenklad markering av cykelpassage och cykelöverfart (4 kap. 8 § M16)

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

Synpunkter:

Göteborgs stad instämmer med förslaget.

Avsnitt 4.5 Markering av cykelpassage (4 kap. 8 § M16 VMF)

En cykelpassage ska anges med vägmarkering för cykelpassage.

Synpunkter:

Göteborgs stad avstyrker förslaget att ändra dagens kan-krav för att markera cykelpassage med vägmarkering M16 ("cykelrutor") till ett ska-krav. Det viktigaste skälet är att vi menar att det leder till en försämrad trafiksäkerhet. Frågan om cykelregler, utmärkning och markering behöver ett omtag.

Vägmarkering med "cykelrutor" skapar många frågetecken idag ute i trafiken. Det råder osäkerhet mellan motorfordon och cyklister om vem som ska lämna företräde. Många cyklister tolkar en utformning med "cykelrutor" vid en cykelpassage som att cyklisten kan lämna cykelbanan och att övriga trafikanter har väjning, fast det oftast är en situation där cyklisten ska lämna företräde. Med en ändring skulle det bli svårt för en cyklist att särskilja en cykelpassage från en cykelöverfart då det enda som skiljer en passage åt från en överfart är ett vägmärke som inte är synligt för cyklisten utan är vänd mot korsande fordon. Det gäller barn, men även andra mindre säkra trafikanter, vid exempelvis skolor.

Cyklister är en mycket inhomogen grupp med vitt skilda kunskaper och uppfattningar om vilka regler som gäller. Som påpekas i promemorian är det därför viktigt att förhållandena på platsen är tydliga. I tydligheten menar vi att de bl.a. är så olika som möjligt. Att använda samma tvärgående markering för två olika trafikregler är inte lämpligt varken vad gäller framkomlighet eller vad gäller trafiksäkerhet. Konsekvensen av förslaget, att det ska finnas "cykelrutor" vid alla passager, är att det skapas ytterligare otydlighet igen mellan cyklist och motorfordon, och alltså motverkar syftet med vad en passage är. Därtill kommer att det ska finnas en tredje typ av "cykelkorsningar", de utan någon markering.

För att vara tydligt för trafikanterna bör det finnas så få korsningstyper som möjligt och dessa bör ha så olika i utformning, utmärkning och markering som möjligt. En renodling är önskvärd där det bara finns två varianter: Markerad cykelöverfart där cyklist väjer för fordonsförare som ska visa hänsyn och ommarkerad cykelpassage där fordonsförare väjer för cyklist som ska visa hänsyn.

Förutom detta behövs en översyn av alla de regler i Trafikförordningen som reglerar förhållande mellan cykel och motorfordon, både till antal regler och hur de är formulerade. Det finns idag åtminstone 15 paragrafer med olika formuleringar för delvis samma sak vilket är förvirrande och svårt att lära sig. Exempel på formuleringar är:

- ”... hålla en med hänsyn till omständigheterna tillräckligt låg hastighet ...”
- ”... förvissa sig om det kan ske utan hinder ...”
- ”... anpassa hastigheten så att det inte uppstår fara ...”
- ”... köra med låg hastighet ... lämna tillfälle passera ...”
- ”... ta hänsyn till fordon som närmar sig passagen och får korsa vägen endast om det kan ske utan fara ...”
- ”... ska cyklande och förare av moped klass II lämnas företräde ...”
- ”... köra med låg hastighet och har väjningsplikt...”
- ”... väjningsplikt mot fordon ...”
- ”... väjningsplikt mot varje fordon ...”

Det vore önskvärt att det i princip fanns två formuleringar, en som angav väjningsplikt och en som angav ett hänsynstagande. Då skulle det finnas förutsättningar för att trafikanterna skulle kunna reglerna.

Avsnitt 4.6 Lokaliseringsmärken för gång- och cykeltrafik (2 kap. 21 och 23 §§ VMF)

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

Synpunkter:

Göteborgs stad instämmer med förslaget som är en formalisering av redan förekommande tillämpning.

Avsnitt 4.7 Gående på gång- och cykelbana (7 kap. 1 § TrF)

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

Synpunkter:

Göteborg avstyrker att införa denna detaljreglerande trafikregel, som sannolikt inte kommer att få något genomslag eller effekt. Förslaget bygger på teoretiska antaganden och överväganden och kommer knappast att övervakas eller ha några sanktioner. Därtill kan läggas vad som anges mot förslaget i promemorian (sidan 42), *”En nackdel med förslaget är att gående på en gemensam bana måste gå närmare körbanan eller inte får gå precis intill butiker eller andra målpunkter som den gående är intresserad av. Förslaget innebär viss inskränkning för gående men är samtidigt ett klargörande för hur trafikantgrupperna ska placera sig på en gemensam bana för att öka framkomligheten och trafiksäkerheten för båda trafikantgrupperna”*.

Avsnitt 4.8 Markering av övergångsställe på cykelbana

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

Synpunkter:

Även om dagens regler möjliggör att markera ett övergångsställe på cykelbana menar Göteborg att det ska göras restriktivt. Övergångsställen på cykelbanor bör endast användas där det är föranlett av framkomlighetsskäl för gångtrafiken. Cykeltrafiken är mycket mer känslig för stopp än t ex biltrafiken varför efterlevnaden sannolikt blir låg. Övergångsställena kan dessutom medföra en falsk trygghet för de gående med olyckor som följd.

Önskade ändringar och tillägg

Avsnitt 3.6.3 Cykelöverfart och cykelpassage

I Förordning (2001:651) om vägtrafikdefinitioner definieras cykelöverfart som *”En del av en väg som enligt en lokal trafikföreskrift 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 och vägmärke”*. Övergångsställe definieras som *”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”*.

Göteborgs stad anser att ordet ”och” för cykelöverfart ska bytas ut mot ”eller” för att samma förutsättningar ska gälla som vid övergångsställen. Detta kan dels gälla då körbanan är snöbelagd och dels vara praktiskt under exempelvis belägningsarbete när vägmarkering tillfälligt försvinner men då vägmärkena reglerar cykelöverfarten.

I förordningen anges också: *”Vid en cykelöverfart ska trafikmiljön vara utformad så att det säkras att fordon inte förs med högre hastighet än 30 kilometer i timmen”*. Göteborgs stad menar att en sådan trafikregel snarare ska finnas i Trafikförordningen. I dess 10 kapitel finns flera liknande exempel. Ett förslag till lydelse kan vara: *”En väg får förklaras som cykelgata endast om trafikmiljön är utformad så att det säkras att fordon inte förs med högre hastighet än 30 kilometer i timmen”*.

Avsnitt 3.6.4 Det behövs en definition av ”gångbana”.

Begreppet ”gångbana” förekommer på flera ställen i Trafikförordningen med det saknas en definition av begreppet och det är inte bra att knyta ett antal trafikregler till begrepp som inte är definierat. Ursprungligen innehöll Trafikförordningen ett antal definitioner, bland andra gångbana = bana avsedd för gående. När vägtrafikdefinitionerna samlades i en särskild lag och förordning 2001, ”försvann” definitionen på gångbana. Däremot finns t.ex. en definition av cykelbana = En väg eller del av en väg som är avsedd för cykeltrafik och trafik med moped klass II.

Göteborg önskar att en definition åter införs och ett förslag till lydelse i kan vara: *Gångbana = Del av väg avskild från kör- eller cykelbana och avsedd för gångtrafik.*

Informationsinsatser inför nya cykelregler

Vi införandet av nya trafikregler behövs informationsinsatser och det är särskilt viktigt till cyklisterna som är en mycket inhomogen grupp. Det behövs såväl centrala informationsinsatser som lokala. Det skulle vara till nytta om det på ett nationellt plan fanns stöd för kommunerna för att kommunicera de regelförändringar som görs.

Stefan Eglinger
Trafikdirektör

Göteborg den 31 augusti, 2017

Yttrande M, L

Trafiknämnden

Ärende 230

Yttrande över regeringens promemoria om cykelregler

Vi anser att regeringens förslag till nya cykelregler är bra och att tjänsteutlåtandet från trafikkontoret till stora delar stödjer det. Vi är dock tveksamma till trafikkontorets förslag på ytterligare krav för att få kalla en gata för cykelgata. Vi anser inte att det ska behöva finnas absoluta krav på att en gata ska vara utformad så att det inte går att köra fortare än 30 km/h samt att det inte ska få finnas några parkeringsplatser längs gatan. Detta innebär naturligtvis att gatorna kan utformas på detta sätt, men det ska inte vara ett krav. Vi tror att ytterligare SKALL krav på utformningen av cykelgator kommer att fördröja utbyggnaden och kräva stora investeringar för att kunna genomföras.