

Näringsdepartementet

Remissvar angående Promemorian Cykelregler

Dnr N2017/03102/TIF

Undertecknad har tagit del av rubricerad promemoria och anger i det följande synpunkter på remissen. Synpunkterna koncentreras till det som rör samspelet fotgängare och cyklister.

Inledande reflektioner

Promemorian kan inte sägas belysa mycket annat än cyklandets miljö- och hälsoeffekter och de svårigheter cyklister har i trafiken. Gåendes trafikmiljö behandlas marginellt. De problem som dagligen finns i trafiken mellan cyklister och fotgängare belyses utomordentligt bristfälligt, bl.a. de konflikter och den rädsla gående känner mot cyklister som inte tar hänsyn. Det gäller främst de cyklister som helt bortser från de trafikregler som gäller t.ex. vid passage vid övergångsställe och cyklingsförbud på trottoarer eller gångvägar.

I rapporten *Irritation och otrygghet i stockholmstrafiken* från Stockholms trafikkontor (Dnr: T2017-01416) framgår att de allra flesta fotgängare anser att bilister visar dem hänsyn. Cyklister, däremot, anses visa lite hänsyn enligt en stor andel av fotgängarna (40%). Innehållet i rapporten stöds av kungsholmspolisen som tycker att många cyklister behöver en uppsträckning när det gäller trafikvettet (*Vårt Kungsholmen*, <http://www.stockholmdirekt.se/nyheter/polisen-vill-utbilda-och-straffa-cyklister/repqfg!C79ziYDpE2fiIVeN9fLAW/>). Lars Strömgren, ordförande i Cykelfrämjandet, hänvisar i artikeln till studier som visar att 92 procent av pendlingscyklisterna har körkort. De borde därför väl känna till de trafikregler som gäller, något som de flesta fotgängare sällan kan se dem följa.

Enligt *Vårt Kungsholmen* (<http://www.stockholmdirekt.se/nyheter/hellden-mp-tar-regelvidriga-cyklister-i-forsvar-inte-sa-konstigt/repqej!JyUtBxEtBfG01r4zAsgJA/>) har trafikborgarrådet Daniel Helldén förståelse för cyklister som trotsar vissa trafikregler. Det tros enligt Helldén bero på att cykelinfrastrukturen inte passar cyklister. Som gående har man en liten förståelse för ett sådant uttalande från ansvarigt trafikborgarråd.

Enligt *Svenska Dagbladet* (<https://www.svd.se/80-av-100-cyklister-stannar-inte-for-fotgangare>) var det bara 20 av 100 som stannade för att släppa över SvD:s reporter vid övergångsstället. Enligt samma artikel har drygt 300 personer som skadats till följd av kollisioner mellan cyklister och fotgängare rapporteras till

Transportstyrelsen årligen. Två av tre av de skadade är fotgängare och en av tre är cyklister. Det är alltså störst skaderisk för fotgängare.

Mycket av det som föreslås i promemorian har bäring på skolan. Unga förutsätts lära sig hur man beter sig i trafiken, kanske främst som fotgängare och cyklist (<https://www.skolverket.se/regelverk/mer-om-skolans-ansvar/trafik-i-skolan-1.242225>). Det synes därför märkligt att ingen av remissinstanserna finns inom skolområdet, exempelvis Skolverket eller Skolinspektionen.

Synpunkter på förslag i promemorian

4.7 Gående på gång- och cykelbana

Promemorians förslag: *Gående ska om möjligt använda vänster sida i färdriktningen på en kombinerad gång- och cykelbana.*

I promemorian anges att 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 enligt promemorian samtidigt ett klargörande för hur trafikantgrupperna ska placera sig på en gemensam bana för att öka framkomligheten och trafiksäkerheten för båda trafikantgrupperna.

Undertecknad anser inte att det är visat i promemorian att fotgängare har något att vinna på förslag som i huvudsak främjar cyklister. Att gående ska gå närmare körbanan innebär att gående, såväl vuxna som barn (inkl. gående med barnvagn, rollator eller rullstol), ska på ena sidan ha biltrafik med de risker det innebär, t.ex. avgaser, och på andra sidan ha framrusande cyklister.

Självklart bör i första hand gående separeras från cyklande på samma sätt som gående från bilister. Gemensam gång- och cykelväg bör i möjligaste mån undvikas. I de fall det inte är görligt bör i sådana fall gående gå längst från körbanan.

Förslaget bör enligt min mening i stället ha följande lydelse: *Gående ska använda den del av en kombinerad gång- och cykelbana som ligger längst från körbanan.*

4.8 Markering av övergångsställe på cykelbana

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

Förslaget är inget att i sak invända mot. Problemet är cyklisters efterlevnad av den s.k. zebalagen. Enligt den inledningsvisa hänvisningen till Svenska Dagbladet var det bara 20 av 100 som stannar för att släppa över SvD:s reporter vid övergångsstället. Min egen erfarenhet är att det nästan aldrig förekommer att en

cyklist stannar, däremot stannar nästan alltid en bilist. Att fler övergångsställen markeras hjälper föga om inte reglerna efterföljs. Bedömningen synes därför vara blåögd med beaktande av den verklighet som faktiskt gäller.

I promemorian finns inget som visar på ett ökat behov av polisiära insatser överhuvud taget. Att lagstifta om ett antal regler är lätt, men lagstiftaren borde även visa på vilka åtgärder som behövs för att reglerna efterföljs.

Leif Davidsson

F.d. departementsråd i Utbildningsdepartementet