

2017-08-21  
Kurt Hultgren  
+46 707 88 44 77

ReFo skr 2017-82

Till  
Näringsdepartementet

[n.registrator@regeringskansliet.se](mailto:n.registrator@regeringskansliet.se)

[elvira.shakirova@regeringskansliet.se](mailto:elvira.shakirova@regeringskansliet.se)

## **Resenärsforums yttrande över remiss av Promemorian Cykelregler, N201703102/TIF**

### **Resenärsforums yttrande**

- Resenärsforum ställer sig positiv till förslagen, nr 1-5 och 7 nedan, föreslagna förändringar
- Resenärsforum ställer sig negativ till förslaget, nr 6 nedan, och föreslår att föreslagen förändring stryks.

Samtliga förslag, utom nr 6, stödjer en ökad kollektivtrafik, om än indirekt. Punkt 7 är den punkt som ligger inom det område Resenärsforum direkt arbetar med att påverka inte minst inom "stationsprojektet" där det konstaterats att skyltningen är regelmässigt undermålig.

### **Kommentarer till yttrande**

1. "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."

Förslaget är bra. Inget som påverkar Resenärforums frågor då det främst berör cyklister som inte är på väg till kollektivtrafik. Argumentet att minska konflikten mellan gående och cyklister är dock bra för kollektivtrafikresenärer. En nackdel i förslaget är att med dåliga cykelbanor kan flera välja att cykla i körbana vilket kan påverka kollektivtrafiken. M a o behöver cykelbanor ha en standard så att få väljer att cykla i körbana.

2. "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"

Förslaget är efterlängtat. Cykelgata är en regleringsform som saknats. Kan förenkla och förbättra att göra bra cykelstråk i tätorter vilket kan främja kombinationsresor cykelkollektivtrafik.

3. "En vägmarkering för så kallad cykelbox införs."

Bra, då regleringen redan används av många kommuner utan tydligt stöd.

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

Bra förslag som innebär en förenkling.

5. "En cykelpassage ska anges med vägmarkering för cykelpassage."

En förbättring, dock kvarstår oklarheter. Förändringen är att *kan* ersätts med *skall*. Regeländringen innebär att Transportstyrelsens skrift om cykelöverfarter och -passager kommer att överensstämja med föreslagen regel. Här har några kommuner under de senaste åren tagit ett steg tillbaka och bytt policy som innebär att motorfordonsförare inte har fått något stöd i att uppmärksamma cyklister då dessa kommuner använt sig av *kan* och då slopat markeringarna som gett motorfordonsförare stöd att uppmärksamma cykelpassager. Att inte markera cykelpassager innebär även svårigheter med regelefterlevnaden av parkeringsförbud vid och på passager samt omkörningsförbud vid cykelpassager. Oklarheten består främst i att passage och överfart får samma vägmarkering.

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

Resenärsforum anser att förslaget skall utgå. Förslaget överensstämmer med hur man idag skall gå på bilväg, landsväg, utan gångbanor. . I den mån cykling tillåts på gångvägar, dvs GC-

vägar med blandad trafik, ska cyklister precis som fordon på gågator, framföras på fotgängarnas villkor. Bland fotgängarna finns både personer med barnvagnar, personer som medför väskor på hjul och personer i rullstol, alla personer som inte enkelt kan flytta sig för snabbare fordon. Att separera gång och cykeltrafik är positivt för båda parter

Det finns ett naturligt och invariant beteende bland fotgängare, i städer och tätorter med täta fotgångarströmmar, att fotgängarna liksom cyklister och bilister håller till höger. Att införa en vänsterregel på dessa GC-vägar kan leda till förvirring och motsättningar mellan fotgängare och cyklister. Att hårt driva vänstertrafik för fotgängare med regler på vägar som är GC är olyckligt. Det viktiga är att skapa separerade cykelvägar, och det är ju syftet. Risker är att det blir fotgängarna som får skulden när det blir fel, för cyklisterna är mer pålästa. Det gäller inte minst eftersom många barn förflyttar sig på gångvägar av alla slag. Att påbjuda en hård vänsterregel för fotgängare i detta fall kommer att leda till felreaktioner. Fotgängarna kollektivtrafikens största användarkategori.

7. "Förtydligande om att lokaliseringmärken för vägvisning även innefattar märken för vägvisning av gång- och cykeltrafik."

Idag saknas ofta vägvisning för cyklister och fotgängare. Inte minst gäller det till målpunkter som kollektivtrafik. Vissa regioner och kommuner har egen skyltning men eftersom denna skyltning inte följer några regler är denna skyltflora mycket varierad. Med regeländring kan krav ställas på trafikverket, regioner, kommuner och andra väghållare att skyltningen skall vara likvärdig för motorfordon som för cyklister och fotgängare.

### **Resenärsforum framför även:**

För en väl fungerande kollektivtrafik måste möjligheterna att nå kollektivtrafikanläggningar och hållplatser för cyklister och gångtrafikanter vara god, inte minst gäller detta landsbygden

Promemorian säger att, "*framförs att regeringen bör redogöra för regeländringar för att främja cykeltrafik i städer*". Regeländringar skall förstås även vara bra för mindre samhällen och landsbygd. När det gäller mindre samhällen och landsbygd har Trafikverket och Transportstyrelsen ofta större påverkan och ansvar än kommuner och regioner.

På landsbygden kan det ofta vara svårt att på ett säkert sätt komma till kollektivtrafik med cykel eller gång. Detta bör förändras med att Trafikverket får ett tydligare uppdrag att säkerställa framkomlighet för cyklister och gångtrafikanter alltid skall vara prioriterat område. Idag väljer ofta trafikverket bort gång- och cykelmöjligheter, det kan till exempel innebära att hållplatser dras in på landsbygden mellan städerna då trafikverket ökar kapacitet, säkerhet

och framkomlighet för motortrafiken och då väljer att bygga 1+2 vägar eller motsvarande. På dessa 1+2 vägar har trafikverket ofta rekommenderat att ta bort hållplatser för kollektivtrafiken och cykel- och gångvägar längs vägarna fram till hållplatserna. Även korsningsmöjligheterna för gång- och cykeltrafiken regleras eller bygger ofta trafikverket bort när framkomligheten och säkerheten för motorfordonstrafiken skall främjas.

När trafikverket väljer att bygga cykelvägar och gångbanor på landsbygden görs utformningen ofta med låg standard och i regleringar prioriteras rutin- och regelmässigt motorfordonstrafiken. Detta leder till att framkomligheten blir låg för gång- och cykel vilket kan missgynna kollektivtrafiklösningar då en kollektivtrafikresa ofta startar med gång eller cykel.

Utöver regler vill även Resenärsforum framföra att cykel bör främjas i kollektivtrafiken. Och då bli ett bra komplement för längre resor. I Sveriges grannländer Danmark och Tyskland hanteras cyklar på ett helt annat sätt än i Sverige. För länge sen var det möjligt att pollettera cyklar mellan landets järnvägsstationer i Sverige. Möjligheten till pollettering med tåg minskade successivt i den takt tågen inte längre hade utrymme för cyklar och stationerna avbemannades/stängdes. I Danmark och Tyskland har polletteringen ersatts med att man själv får ta cykel ombord på tågen. Denna möjlighet att ta med cyklar finns, i mer eller mindre begränsad omfattning, i några regionala tågtrafiksystem, bl.a. X-Tåget (Gävleborgs län), Norrtåg på sträckan Sundsvall -Östersund, Tåg i Bergslagen, X-Tåget, Upptåget och SL:s pendeltågstrafik. I busstrafiken har möjligheterna också minskat eller försvunnit om än inte överallt. Fortfarande erbjuds denna tjänst i ett antal län. Resenärsforum önskar att denna fråga lyfts till att bli en nationell fråga och inte en företags eller regional fråga som den är i dag.

För Resenärsforum

  
Christina Axelsson  
ordförande Resenärsforum

  
Kurt Hultgren  
generalsekreterare Resenärsforum