

Näringsdepartementet
103 33 STOCKHOLM

Remiss av promemorian Cykelregler, N2017/03102/TIF

Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, har beretts möjlighet att lämna synpunkter på ovanstående remiss. VTI anser att de flesta av Näringsdepartementets förslag till ändringar är bra, men vissa behöver utredas mer. Nedan finns synpunkter på de åtta lagförslagen.

4.1 Cykla på körbanan även om det finns en cykelbana.

Grundtanken är god att tillåta cykling på körbanor för de cyklister som upplever att det är mer säkert och framkomligt än att cykla på en intilliggande cykelbana. Om grundidén är att låta cyklisterna själva avgöra, kan man ifrågasätta om de föreslagna hastighets- och åldersbegränsningarna behövs. De som upplever att cykelbanan är säkrare och bättre kommer att fortsätta att använda den. I dagsläget är det i huvudsak snabbcyklister (t.ex. cykelbud och tränande motionscyklister) som väljer att cykla i körbanan eftersom de upplever att det är säkrare och mer framkomligt. Frågan är då om vi ska anse att dessa cyklister gör ett lagbrott på vägar med högre hastighet än 50 km/h?

Tillämpningen av regeln kommer också försvåras av kommunernas varierande syn på hur hastighetsgränser ska sättas inom tätbebyggt område. I många kommuner används just 50 km/h mer och mer restriktivt och ersätts av 40 km/h och även 60 km/h. Det förekommer att hastighetsgränsen skiftar från 40 km/h till 60 km/h på vägar/gator som förefaller vara homogena ur ett trafiksäkerhetsperspektiv och med parallella cykel- och gångbanor. En strikt tillämpning av den föreslagna regeln i sådana trafikmiljöer låter sig knappast göras i praktiken.

I sammanhanget vill vi därför påpeka att det i samband med denna lagändringen vore ytterst värdefullt att göra en uppföljning – gärna med en förstudie innan genomförd förändring. Hur många känner överhuvudtaget till lagen? För hur många har det betydelse för var de väljer att cykla? När och för vilka grupper är det ett trafiksäkerhetsproblem att de väljer körbanan? Vilken frekvens kommer det att vara av ”det farliga cyklandet”? Hur påverkas framkomligheten för de som väljer körbanan och hur kommer dessa faktorer med i kommunernas beslut om hastighetsgränser?

4.2 Cykelgata

Bra att cykelgata införs formellt och att ett särskilt vägmärke för detta tas fram. Däremot ifrågasätter vi om det är rätt beslut att sätta 30 km/h som gällande hastighetsbegränsning. Promemorians enda motivering till att inte sätta 20 km/h istället, tycks vara att bilister på en cykelgata då skulle behöva visa ”*större hänsyn än vad som är fallet vid skolor och daghem*”, dvs. 30 km/h. Är det då inte gällande hastighetsbegränsningar vid skolor och daghem som behöver ses över? Fler argument för 20 respektive 30 km/h behövs för att underbygga ett beslut om fastställd hastighet.

4.3 Cykelbox

Det är bra med en enhetlig utformning av cykelboxar. Förslaget bör åtföljas av vetenskapligt underbyggda rekommendationer i bl.a. VGU om i vilka trafiksituationer cykelboxar ska användas och inte.

4.4 Förenklad markering av cykelpassage och cykelöverfart

Ett bra förslag, inga synpunkter.

4.5 Cykelpassage anges med vägmärkning

Ett bra förslag, inga synpunkter.

4.6 Lokaliseringsmärken även för gång- och cykelvägvisning

Grundtanken om enhetliga lokaliseringsmärken även för gång- och cykelvägvisning är god. Däremot ifrågasätter vi om det nuvarande systemet med mörkblå botten och vit text verkligen är det bästa med utgångspunkt ifrån cyklisternas och de gåendes förutsättningar och behov. I promemorian avfärdas alltför lättvindigt de olika kommunala lösningar som finns. Visst kan det tyckas olyckligt med olika lokala lösningar, åtminstone på gemensamma pendlingsstråk mellan kommunerna. Å andra sidan finns en orsak till varför vissa kommuner valt ett eget system – de har velat öka synbarheten och tydligheten för cyklister och gående!

Det finns inte tillräcklig grund för påståendet att ”*Det är till nackdel för cykeln som transportmedel om det finns lokala avvikelser från vägmärkesförordningen i gång- och cykelvägvisningen*”. Innan man slår fast detta, bör man gå till botten med hur stort behovet av ett nationellt cykelvägvisningssystem är och i så fall vilken typ av utformning som är mest ändamålsenlig. Med andra ord behöver man välja en utformning, som ger bästa tänkbara synbarhet och förståelse hos cyklisterna under alla förhållanden. I sammanhanget bör man också diskutera behovet av att namnge cykelbanor och ange gatunamn och husnummer även från cykelbanan sett, för att ytterligare underlätta orienteringen. Samtidigt finns det, med hänsyn till cyklisternas säkerhet, anledning att begränsa antalet vägmärken längs cykelbanorna eftersom stolparna i sig kan utgöra en olycksrisk.

4.7 Gående på gång- och cykelbana

Ett bra förslag, inga synpunkter.

4.8 Markering av övergångsställe på cykelbana

Med detta lagförslag vill man öka användandet av markering av övergångsställe på cykelbana. För att minska risken för konflikter mellan gående och cyklister behöver utformningen vid övergångsstället vara sådan att cyklisterna uppmärksammar markeringen i god tid. Även detta förslag behöver åtföljas av vetenskapligt underbyggda rekommendationer i bl.a. VGU om lämplig utformning och placering för att underlätta samspelet mellan gående och cyklister och uppnå ett trafiksäkert beteende. Information till gående och cyklister behövs också.

I detta ärende har generaldirektör Tomas Svensson beslutat. Utredare Jenny Eriksson har varit föredragande. I den slutliga handläggningen har också forskningsledare Anna Niska deltagit.

För VTI



Tomas Svensson
Generaldirektör