



Stockholm den 30 augusti 2017

Ert dnr: N2017/03102/TIF

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm
n.registrator@regeringskansliet.se
elvira.shakirova@regeringskansliet.se

Svar på remiss av promemorian *Cykelregler*

Sammanfattning

Svensk cykling anser att promemorians förslag är bra. Särskilt positiva är vi till det sedan länge efterlängtade förslaget om tillåtelsen att cykla i körbanan.

Vi hade dock, efter Cyklingsutredningen och det ambitiösa arbetet med den Nationella Cykelstrategin, önskat och förväntat oss betydligt fler och skarpare förslag. Vi tycker att de förslag som läggs är för få och vi tror tyvärr inte att förslagen på något avgörande sätt kommer att bidra till en ökad cykling. Svensk Cykling anser att om regeringen menar allvar med ambitionen att **öka** cyklandet måste kraftigare ändringar vidtas.

Våra 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

Svensk Cykling 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 tilläggslykt. Visserligen går det att lösa på andra sätt, som i och för sig är sämre, men det är märkligt att Wienkonventionen tillåts krångla till det just i Sverige.¹

Markåtkomst för cykelvägar

Svensk Cykling 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-trafik. 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.

¹ <https://www.rbkc.gov.uk/parking-transport-and-streets/getting-around/cycling-and-walking/two-way-cycling-one-way-streets>



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

Svensk Cykling 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. Svensk Cykling stöder Cykelfrämjandets krav på att bashastigheten sänks till 30 km/tim.

Parkeringsnorm för cykel

Svensk Cykling 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

Svensk Cykling 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.

Synpunkter på promemorians förslag

4.1 - Cykla på körbanan även om det finns en cykelbana

Svensk Cykling stöder detta förslag. Detta har varit ett krav och uppmaning från oss under en lång tid och vi är glada det äntligen blir av. Cykeln ska ha samma rätt att framföras på körbanan som andra färdmedel. Detta oavsett om det finns en parallell cykelbana eller inte.

Svensk Cykling anser även att hastighetsrequisitet bör tas bort. Principen bör vara att alla allmänna vägar, som inte uttryckligen har ett förbud, bör vara upplåtna för cyklister även om det finns en intilliggande cykelbana. Det kan vara värt att påminna om att cyklister idag får använda vägar med högre hastighet än 50 km/tim, till och med vägar med 100 km/tim - om påbjuden cykelbana saknas.

Cyklisten kan välja själv efter egen säkerhetsbedömning och efter eget övervägande kring framkomligheten. Detta är inte bara en symbolfråga som visar den egentliga viljan att ändra prioriteringarna, utan också i högsta grad en påtaglig begränsning i cyklister framkomlighet.

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

Svensk Cykling stöder detta förslag. Vi vill dock påpeka att huvudregeln bör vara att bilar inte får parkeras på cykelgata. Undantaget för att acceptera parkering bör föregås av ett särskilt beslut (LTF). Fartgränsen på cykelgator bör också vara högst 20 km/tim. Cykling i bredd bör vara tillåten.

4.3 - Cykelbox

Svensk Cykling stöder detta förslag. Erfarenheterna från t.ex. Stockholm är mycket positiva.

4.4 - Förenklad markering av cykelpassage och cykelöverfart

Svensk Cykling stöder detta förslag.

4.5 - Cykelpassage anges med vägmarkering

Svensk Cykling 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
Svensk Cykling stöder detta förslag.

4.7 – Gående på gång- och cykelbana

GC-banor bör i de flesta fall ersättas av skild infrastruktur för gående och cyklister. Det är två transportsätt med helt olika förutsättningar. Att blanda dessa är inte bra för något av färdätten. Gemensam yta för gående och cyklister bör vara ett undantag och föregås av särskilt beslut (LTF).

4.8 - Markering av övergångsställe på cykelbana

Svensk Cykling stöder detta förslag. Tydlighet är alltid att föredra.

Om Svensk Cykling

Svensk Cykling är en paraplyorganisation med syftet att samla Sveriges samtliga cykelorganisationer under samma tak. Tillsammans blir vi en starkare röst för cykling i Sverige. Tidigare FoG (Svenska Cykelfabrikant- och Grossistföreningen) ändrade under 2015 sin organisation och heter numera Cykelbranschen för att bättre tillvarata branschens frågor. I Svensk Cykling ingår organisationerna Cykelbranschen, Cykelfrämjandet, Svenska Cykelförbundet, Naturskyddsföreningen och Vätternrundan.

Vi bedriver lobbying och PR-arbete med målet att cyklandet i Sverige ska öka och att förutsättningarna för cykling i ett bredare perspektiv ska förbättras.

Styrelse

Lars Strömgren, ordförande, tillika ordförande i Cykelfrämjandets Riksorganisation

Gunilla Brynell-Johansson, Vätternrundan

Mats Douhan, Cykelbranschen

Anders Bromée, Svenska Cykelförbundet

Jens Forsmark, Naturskyddsföreningen

Joakim Stenberg, Cykelbranschen

Klas Elm

VD, Svensk Cykling

+ 46 8 508 938 18 (tel)

+ 46 704 58 01 08 (mob)

klas.elm@branschkansliet.se