



**FOTGÄNGARNAS FÖRENING – FOT**

fot.se

2017-08-25

## **Synpunkter på promemorian Cykelregler N2017/03102/TIF**

FOT tackar för möjligheten att lämna synpunkter på regelförslagen.

### **Cykla på körbanan**

**Regeringens förslag:** 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.

Svenska cykelbanor är nästan undantagslöst sämre än intilliggande körbanor i belägningsstandard, jämnhet och geometri. De är sällan dimensionerade för högre hastighet än 15-20 km/tim. Och innebär ofta längre färdväg.

Vidare finns, som bekant, **tre slags cykelbanor**. Sådana som är gemensamma för gående och cyklister (D6), sådana som är delade (D7) samt cykelbanor utan påbjuden gångtrafik (D4).

Regeringens förslag gör ingen åtskillnad. Det innebär att regeringens förslag tvingar motionärer och andra snabbcyklister att, på gemensamma och delade gång- och cykelbanor, kryssa mellan gamla människor med rollator, små barn och hundar med eller utan vårdnadshavare, och inte minst mobilzombies. Om vägen/gatan har 60 km/tim eller högre fartgräns.

Man kunde också tänkt på att de gåendes behov av trygghet och säkerhet.

Det är förstås bisarrt. Det kan inte vara regeringens mening att tvinga in cyklister bland gående på trånga gång- och cykelbanor. Och viceversa, att tvinga gående att ta emot mer eller mindre jäktade cyklister.

Lagstiftning är ju till för att lösa konflikter, inte skapa fler.

**Fritt val för vuxna cyklister** bör därför vara grundprincipen. De skiljer sig så mycket i framkomlighetsanspråk och skicklighet, från snabba arbetspendlare till långsamma promenadcyklister. Är cykelbanan tillräckligt bra och tillräckligt fria från gående, kommer

även snabba arbetspendlare, motionärer och tävlingscyklister att föredra cykelbana. Annars inte.

FOT anser därför att **hastighetsrekvisitet bör tas bort**. Principen bör vara att alla allmänna vägar, som inte uttryckligen är förbjudna, 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. Fritt val skulle befria cyklister från tvånget att använda dåliga cykelbanor. Och ge vägghållaren incitament till att göra bättre cykelbanor, separerade från gång.

Man kan tänka sig mellanformer, exempelvis att befria cyklister i 25-30 km/tim eller högre från cykelbanetvånget. Eller befria cyklister oavsett hastighet från tvånget att använda gemensamma eller delade gång- och cykelbanor.

Cyklister anpassar sig även till en föråldrad lagstiftning. Idag väljer motionärer och tävlingscyklister i regel körbanan medan andra cyklister, mer ovana och/eller med lägre hastighetsanspråk, använder cykelbanan. Men en skrivning enligt FOTs synpunkter skulle eliminera en massa onödiga regelbrott.

FOT kan inte låta bli att undra över förstärkningsordet **särskild**. Vad menas med **särskild** försiktighet? Trafikförordningens portalparagraf säger ju att trafikanter ska ”iaktta den omsorg och varsamhet som krävs med hänsyn till omständigheterna” för att undvika trafikolyckor. Att man dessutom ska vara försiktig är ju bra, om det nu är någon skillnad mellan försiktighet, omsorg och varsamhet. Vad menas då med att vara **särskilt** försiktig? Ska cyklisten hålla extra mycket ut på högerkanten? Eller köra extra långsamt? Eller se sig om extra mycket, och särskilt bakåt så att inte motorfordonsförare kör på vederbörande? Ska cyklisten koppla på något slags förutseende fjärrseende runt om? Dessutom, hur ska begreppet tillämpas rättsligt? Ja, vad menas?

FOT anser att besvärjelser av detta slag inte hör hemma i modern lagstiftning.

**FOTs förslag:** Befria vuxna cyklister generellt från tvånget att använda cykelbana, oavsett körbanans fartgräns. Alla allmänna vägar, som inte uttryckligen är förbjudna, bör vara upplåtna för cyklister även om det finns en intilliggande cykelbana.

## Cykelgata

**Regeringens förslag:** 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. Motor-drivna 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.

Utmärkt förslag i princip. Cykelgator är tänkta för utpräglad urban miljö, med korta kvarter, tätt mellan korsningarna och trånga gatuutrymmen men där det finns behov av att prioritera cykeltrafiken utan att ta bort biltrafikens access till husen.

I exempelvis Tyskland – som införde konceptet redan förra seklet – används cykelgator för att få kontinuitet på ett stråk där det sträckvis alltså inte varit möjligt att skapa separerade lösningar.

Med hänsyn till miljöerna där cykelgator kommer att användas, anser emellertid FOT att fartgränsen bör vara **högst 20 km/tim**. Eventuella framkomlighetsförluster för motortrafiken jämfört med 30 km/tim är inte mätbara och saknar all rimlig betydelse. Det minimerar också ”behovet” av omkörningar. Dessutom är det att föredra i ett långsiktigt perspektiv, nämligen att successivt sänka till 20 km/tim i känsliga miljöer (exempelvis vid förskolor).

Vidare anser FOT att cyklister ska tillåtas att **cykla i bredd på cykelgator** – på samma sätt som på cykelbanor. Och på samma sätt som fotgängare tillåts att gå i bredd på trottoarer.

Då får ambitionen att prioritera cyklisterna på detta slags gata en substantiell innebörd.

**FOTs förslag:** Fartgränsen på cykelgator bör vara högst 20 km/tim. Cykling i bredd bör vara tillåten.

### **Gåendes placering på gemensam gång- och cykelbana**

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

Som regering och riksdag sagt så många gånger och så värtaligt, är det viktigt att stimulera cykel och gång som alternativ till motoriserade transporter på kortare distanser – och sådana finns det gott om i våra tätorter där huvuddelen av befolkningen finns.

Men det innebär också fler tillbud och kollisioner mellan gående och cyklister. Det kan vi se redan idag i tätorter där cyklandet ökat. Vi måste inse att gående och cyklister är helt olika. De rör sig i helt olika hastigheter, gående i 4-5 km/tim, cyklister ofta i 20-30 km/tim utom i nedförslut där det kan handla om 50-60 km/tim. Det handlar alltså om hastighetsskillnader på 5-6 gånger. Det är extremt mycket i trafiksammanhang. På exempelvis våra bilvägar, även motorvägarna, rullar trafiken på i ett jämförelsevis jämnt tempo där de allra flesta håller ungefär samma hastighet, på det hela taget.

Gående och cyklister har också olika förutsättningar att agera som trafikanter. Gående kan, som sagt, vara väldigt gamla. Eller små barn utan så kallad trafikmognad. Gående kan, som bekant, dra barnvagnar och hundar. Kort sagt, av gående kan man inte kräva, eller förvänta sig, samma disciplinerade uppträdande som hos fordonsförare.

Det är skälet till att cyklister är förbjudna på renodlade gångbanor och trottoarer. Där ska och måste alla slags gående få vara ifred.

FOT anser därför att man måste ta ett radikalare grepp än att bara skriva in några ord i författningstexten. **Cykel och gång måste separeras** i ett modernt samhälle som ska bygga långsiktigt hållbara trafiklösningar med så hög säkerhet och framkomlighet som möjligt för alla trafikanter.

**FOT förslår därför att konceptet – inklusive påbudsmärket D6 – gemensam gång- och cykelbana avvecklas.**

Det ersätts med **D7 påbjudna gång och cykelbanor** – där separeringen i regel gjorts med vit linje – eller med **D4 påbjuden cykelbana** i förekommande fall.

**Gående ska prioriteras** vid omvandlingen av den gemensamma gång- och cykelbanan. Kan det inte ske genom separering, ska det bli en trottoar eller gångbana. Cyklister hänvisas då till körbanan, gärna efter säkerhetsåtgärder (exempelvis cykelfält).

Då man använder D4 påbjuden cykelbana är det viktigt att i utformningen **tydliggöra för de gående att det handlar om en bana för fordon** på samma sätt som en väg. Bara då finns förutsättningar att gående väljer vänster sida. På vägar med motortrafik är det en ganska väletablerad regel. Men på gångbanor och trottoarer med tätare trafik är det tvärtom, där håller man till höger (en informell tillämpning av högertrafikens grundregel), och passerar varandra till vänster. Förutsättningen för att kunna bryta den vanan är att **de gående blir medvetna om att de är på en fordonsbana** när de går på cykelbana.

FOT anser att tvång för fotgängare *kan* införas att använda cykelbana istället för körbana. Mest för formens skull eftersom det är sällsynt att fotgängare skulle föredra en körbana framför en cykelbana.

**FOTs förslag:** Gemensamma gång- och cykelbanor bör avvecklas (D6). Och omvandlas till renodlade cykelbanor (D4) eller delade gång- och cykelbanor (D7), men med effektivare separering än bara en vit linje. Vid omvandlingen ska de gående prioriteras. På renodlade cykelbanor bör de gående välja vänster sida på samma sätt som på en körbana utan vägren.

## Övriga förslag

Utmärkt att den så kallade **cykelboxen** införs i svenska trafikförfattningarna. Den är väl beprövat, infördes i länder som Tyskland och Holland redan förra seklet. Finns också sedan länge i exempelvis Stockholm.

Tillstyrker förstås också att övergångsställe kan utgöra **begränsningslinje** för cykelpassage eller cykelöverfart. Och att en **cykelpassage anges med vägmarkering**.

**Cykelvägvisningen är ett sorgligt kapitel.** De svenska myndigheterna har med hänvisning till Wienkonventionen 1968 hållit fast vid märkena med den **allra sämsta synbarheten** (F34-F37, mörkblå, nästan svarta, mycket svåra att upptäcka i praktiskt taget alla miljöer, omöjliga i skymning och nattetid).

Därför har länder som Holland, Tyskland, Schweiz, Frankrike, Italien – för att nämna några – frångått Wienkonventionen på denna punkt. Och skapat egna varianter med en helt annan synbarhet, och med en design som bättre matchar stadsmiljöerna. Även svenska kommuner som Linköping, Kalmar och Halmstad har valt en egen design, tack och lov.

Cykling är så gott som alltid lokal. **Därför behöver cykelvägvisningen inte uniformeras.** Tvärtom, väghållare som tror att man inte kan avvika från vägmärkesförordningen på denna punkt, bör stimuleras att byta ut den dysfunktionella cykelvägvisningen enligt VMF mot en modernare från någon av ovan nämnda kommuner.

Men det är enkelt att ta fram en nationell standard – om regeringen skulle vilja. Det är bara att ta någon av de tre nämnda städernas.

### **Konsekvenser av de föreslagna förändringarna**

Enligt FOT kan de föreslagna förändringarna inte bedömas ha några nämnvärda effekter på ”möjligheten att cykla i städer”, trafiksäkerheten, ekonomi och kostnader, miljö eller ”konsekvenser för kvinnor och män”.

Ska man få effekter i sådana avseenden behövs lite mera krut än några bokstäver i trafikförfattningarna.

På uppdrag av FOT

Sonja Forward  
Ordförande

Krister Spolander  
Vice ordförande