

BÄTTRE FÖR CYKLISTER I HÄRNÖSANDS CENTRUM

UTKAST

2020-05-07



UPPDRAG

Uppdragsnamn:	278619 - Nybrogatan
Titel på rapport:	Bättre för cyklister i Härnösands centrum
Version:	Utkast 2
Datum:	2020-05-07

MEDVERKANDE

Beställare:	Härnösands kommun
Kontaktperson:	Staffan Gilliusson
Konsult:	Tyréns AB
Uppdragsansvarig:	Patrik Svensson
Handläggare:	Rune Karlberg, Torbjörn Forslund
Kvalitetsgranskning:	Linda Karlsson

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

TRANSPORTBEHOV	4
BILTRAFIK	7
Hastigheten är viktig.....	9
CYKELTRAFIK	11
Cyklisternas behov.....	13
Snabba cykelstråk	14
Säkra och tydliga passager.....	16
Bra cykelparkeringar	16
Cykelparkeringar är yteffektiva	16
Lönsamt att satsa på cykel	17
Cykeln i nya sammanhang	17
Cyklister är köpstarka	18
NYA FÖRUTSÄTTNINGAR GER NYA MÖJLIGHETER	19
Norr - söder	19
Konsekvenser	20
Lokala trafikföreskrifter	22
Att vara eller inte vara.....	22
Positivt eller negativt?	23

Tyréns AB

Tel: 010 452 20 00
www.tyrens.se

Säte Stockholm
Org.Nr: 556194-7986



Härnösand har som många andra städer i landet utmaningen att påverka och styra hur stadens trafik ska utvecklas mot de transportpolitiska mål som finns. I "Trafikprogram Härnösand 2050" beskrivs en bra och tydlig framtidsvision för Härnösand år 2050.

Trafikprogrammet innehåller ställningstaganden och strategier för en hållbar utveckling inom Härnösands kommun anpassad till av EU och Riksdagen beslutade mål för utsläpp av klimatpåverkande gaser och med hänsyn till förväntade klimatförändringar.

Som ett led i detta tog Tyréns på uppdrag av kommun fram ett förslag i november 2017 på hur Härnösands paradgata - Nybrogatan skulle kunna få en annan utformning för att bidra till kommunens mål.

Då det har kommit fram några synpunkter på den föreslagna utformningen från olika intressenter har ett nytt förslag tagits fram som visar principer för hur man kan göra lösningar på närliggande gatunät runt Nybrogatan som bidrar till trafikprogrammets mål för cykeltrafik.

Cykeln har den största potentialen att kunna bidra till en utveckling för att Härnösand blir en mer hållbar stad genom de korta avstånd som är inom tätorten. Denna rapport visar argument, skäl och förslag på hur cyklister kan få en bättre framkomlighet i centrum.



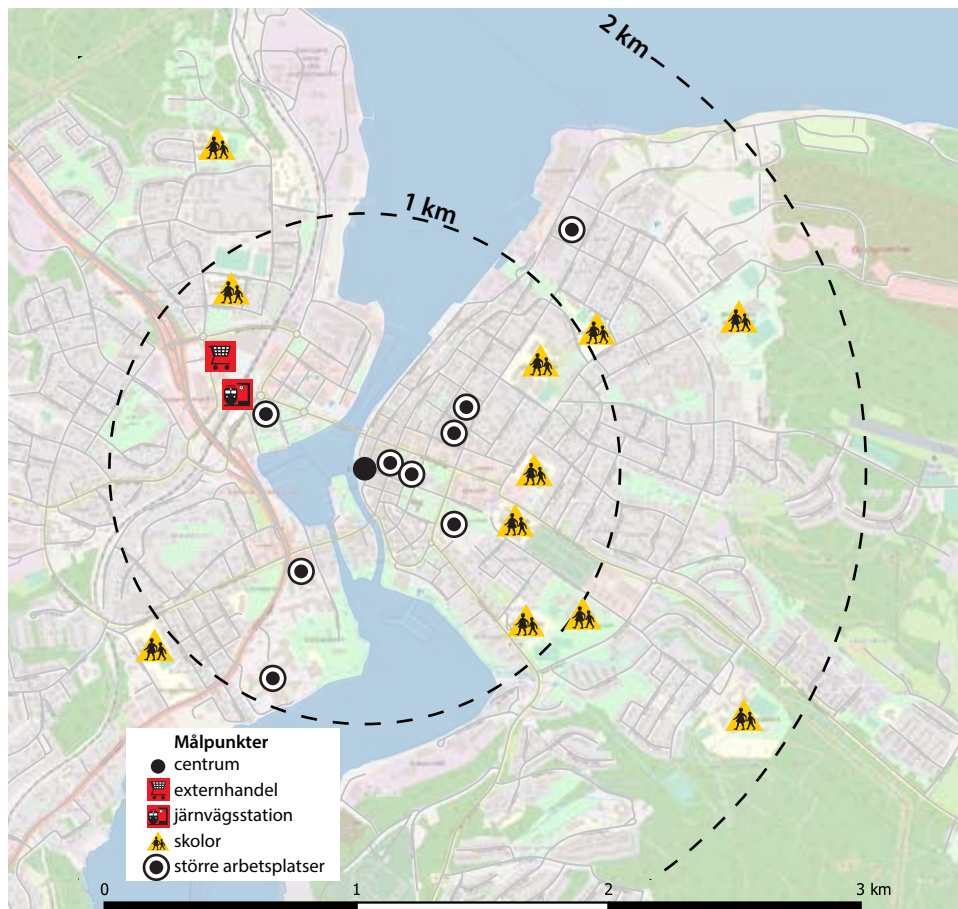
TRANSPORTBEHOV

Region Västernorrland gjorde inom projektet "Hållbara arbetsresor" en undersökning om arbetsresor i sex kommuner under 2018 där dessa siffror är från Härnösand;

- Nästan 7 av 10 resor var kortare än 5 km.
- I hälften av alla resor var bilföraren ensam i bilen.
- Nästan 3 av 10 resor var med cykel.
- Promenad var en del i strax över 2 av 10 resor.
- Buss användes i 7 % av resorna.
- 3 av 10 angav att deras arbetsresor är mer hållbara nu än för fem år sedan.

Härnösands tätort ryms inom en cirkel med radien 3 km. Det finns stor potential att skapa förutsättningar för att arbetsresor med bil minskar och cykeln har den största potentialen att ersätta bilresan. Figur 1 visar avståndscirklar från centrum med några målpunkter.

Sommaren 2018 infördes Härnösandskortet för 50 kronor i månaden i kollektivtrafiken. Samtidigt blev det gratis för alla barn och ungdomar att åka buss med Barnkortet. Resultatet blev att stadstrafiken ökade sina resor med 43 %, samtidigt som biltrafiken bibehöll sina nivåer på de mätpunkter kommunen har.



Figur 1. Avståndscirklar och målpunkter

Till Härnösands centrum finns det två stora strömmar av bilister från fastlandet till Härnön, se figur 2. Tjockleken på pilarna är proportionell mot trafikmängden över de två broarna, Nybrogatan och Storgatan som gjordes i början av september 2019. På den förstnämnda räknades även cyklister som utgjorde 5 % av trafiken. Då broarna är en flaskhals som påverkar vad som kan göras på Nybrogatan har även ytterligare en bro norr om Nybrogatan utretts i tidigare visionsprogram och trafikutredningar av kommunen.



Figur 2. Trafikströmmar över broarna och ett läge om det blir en ytterligare bro.

Trafiksystemet och gatorna i Härnösand har som alla äldre samhällen en lång historia hur de tillkom och varför de blev som de blev. Exempelvis har både husen och Storgatan en helt annan karaktär än husen och gaturummet på Nybrogatan.

Mycket av den utveckling som skedde i svenska städer var under en period på 25 år från början av 50-talet när bilarna växte kraftig i antal och tog över våra städer genom att de styrde hur gatorna som byggdes under den tiden utformades.

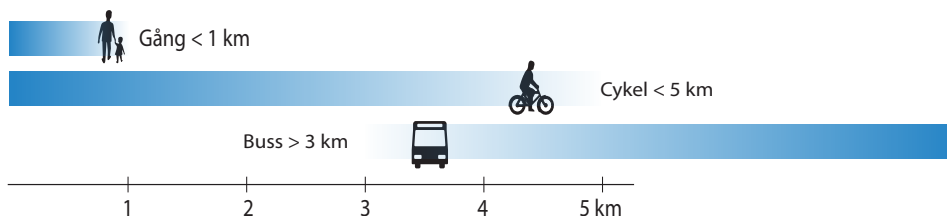
Nu är utvecklingen en helt annan. Biltrafiken kan inte fortsätta att ställa samma krav på hur ytorna mellan två hus ska fördelas. En stor utmaning både politiskt och för varje individ är frågan

- HUR KAN DE DAGLIGA RESOR KÄLLSORTERAS ?

Som individ och företag har vi lyckats att källsortera de varor och produkter som vi köper, men hur kan vi göra med våra resor?

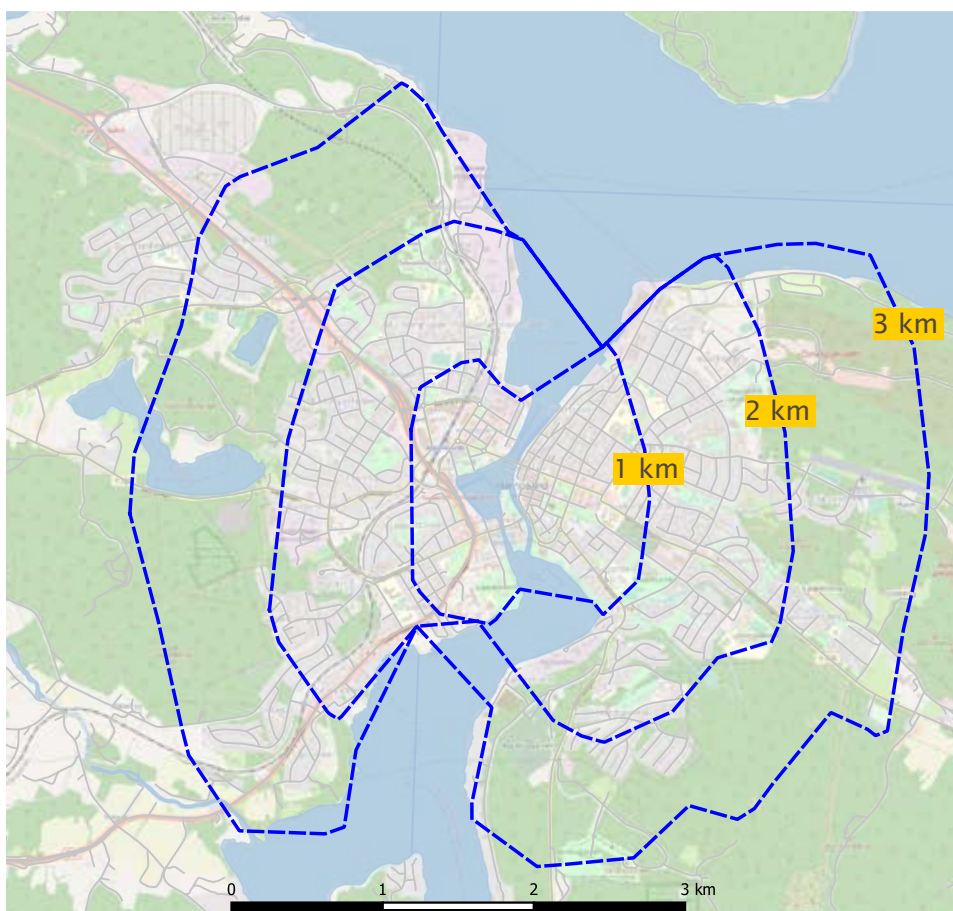
Figuren nedan visar vilka distanser som olika alternativ till personbilen har som rikt-punkt. I Norge visade det sig att de som skaffade en elcykel cyklade oftare, avståndet fördubblades till 1 mil och andelen av alla transporter ökade från 28% till 48%. Effekten av elcykeln ökade med tiden och var större för kvinnliga än för manliga cyklister.

Rimliga avstånd för olika trafikarter



Omsatt till Härnösand visar kartan nedan avståndslinjer på 1, 2 och 3 km från centrum - torget. Den mesta bebyggelsen i tätorten ryms inom en liten yta där cykeln har stora möjligheter att få en annan roll än vad den har idag för arbetsresorna.

Men man måste satsa på cykelns infrastruktur, påverka människor och vara konsekvent i vad och hur man gör det då det handlar om att förändra beteende. Här har arbetsgivare ofta en viktig roll genom att det finns bra cykelparkeringar, möjlighet att kunna duscha m.m. på arbetsplatsen.



BILTRAFIK

UTGÅNGSPUNKTER & BEHOV



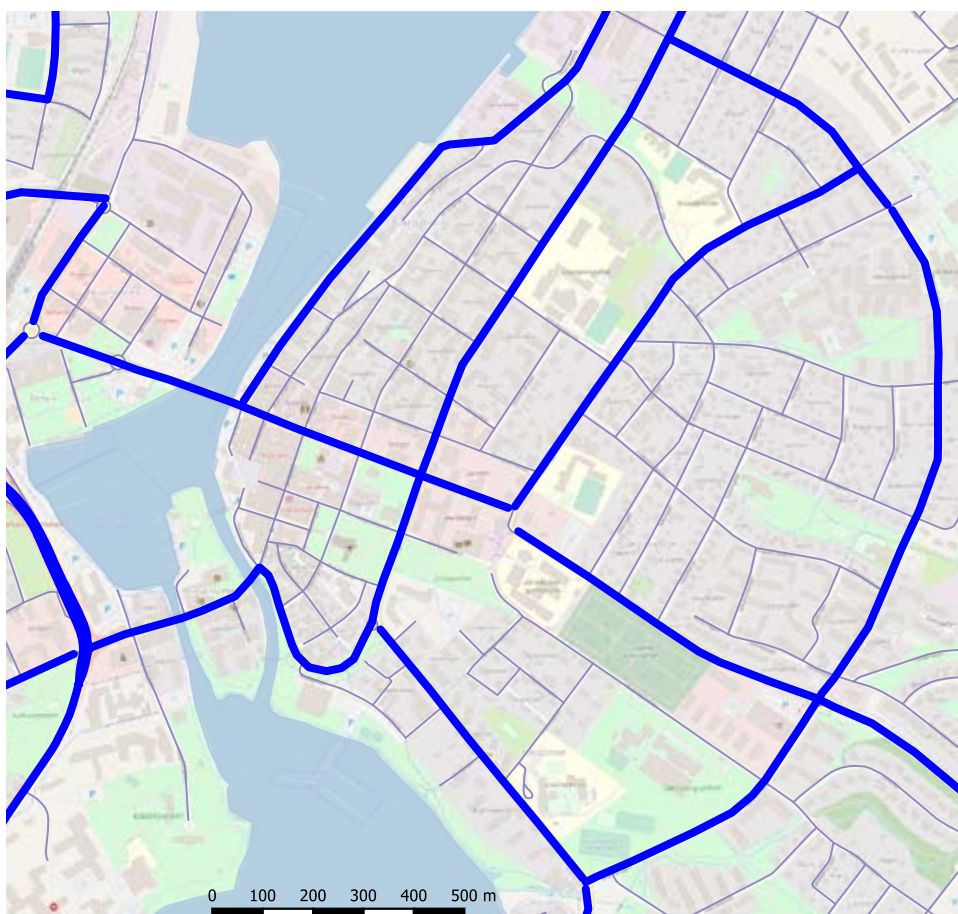
När biltrafiken ökade under 50-70-talet var städer tvungna att bygga upp en infrastruktur för att kunna ta hand om biltrafiken. Ordet infrastruktur används för att beskriva anläggningar och strukturer för grundläggande funktioner i samhället och framförallt för transport. De nya gatorna gjordes med bilen som norm.

Ett kännetecken på en stads infrastruktur är att se vilka av dessa fyra typer av vägar som finns. Vägar som har som syfte att öka bilisten framkomlighet och säkerhet.

- Motorvägar
- Motortrafikleder
- 2+1 vägar (mittvajer)
- Huvudleder



I Härnösands tätort är huvudleder den vanligaste typen, figur 3.



Figur 3. Huvudleder i centrum

Huvudlederna på figuren har två kännetecken

- Har raka sträckningar
- Är sammanhängande i längre sträckor

HASTIGHETEN ÄR VIKTIG

Bilarnas hastighet sattes i fokus när Nollvisionen antogs av Sveriges riksdag redan 1997. Den viktigaste utgångspunkten i Nollvisionen är människokroppens förmåga att klara krockvåld.

Transportsystemet ska utformas så att det är lätt att göra rätt i trafiken och misstag ska inte straffas med döden. Vägar, gator och fordon ska anpassas och utformas efter människans förutsättningar. Kort sagt bygger det på en målbild om att där gående/cyklister blandas med biltrafik ska hastigheten vara maximalt 30 km/tim.

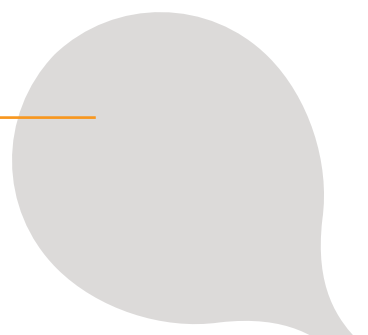
Härnösand har i sin översiktsplan målet att ta fram en hastighetsplan med sänkta hastigheter som följd. Figur 4 visar befintliga hastigheter där huvuddelen av gatorna har 50 km/tim. Om man på dessa gator ska öka säkerheten och framkomligheten för cyklister finns det två vägval.

1. Sänka hastigheten så att cyklister och bilister kan samlas.
2. Bygga cykelbanor och göra säkra passager av gator - upphöjda passager.

Om en sänkt hastighet ska få en hög efterlevnad krävs också att gatan anpassas så att utformningen stödjer detta.



Figur 4. Hastigheter i centrum. Grön linje är 30 km/tim och grön streckad 30 km/tim under vardagar. Övriga gator har 50 km/tim.



CYKELTRAFIK

UTGÅNGSPUNKTER & BEHOV



Innan biltrafiken exploderade på 50-talet var cykeln det vanligaste transportsättet i en stad. Med tiden blev cykelvägarna fler och fler och idag bygger många städer fler cykelvägar än bilvägar.

Cykelvägar finns i hela Härnösand där nätet i centrum framgår av figur 5.



Figur 5. Cykelvägar i centrum, röda linjer

I jämförelse med biltrafikens huvudleder, figur 3 är skillnaden stor.

- Nätet är inte utformat för de olika behov som olika cyklister har.
- Nätet är inte sammanhängande genom centrum, nord - syd och öst - väst.
- Det är få passager där cyklister ska korsa biltrafik som är hastighetsräddade till 30 km/tim.

CYKLISTERNAS BEHOV

Som framgick tidigare finns det för biltrafiken olika typer av vägar med olika hastigheter. I den "Nationella Cykelstrategin för ökad och säker cykling" som regeringen presenterade 2017 myntades begreppet "Snabba cykelstråk".

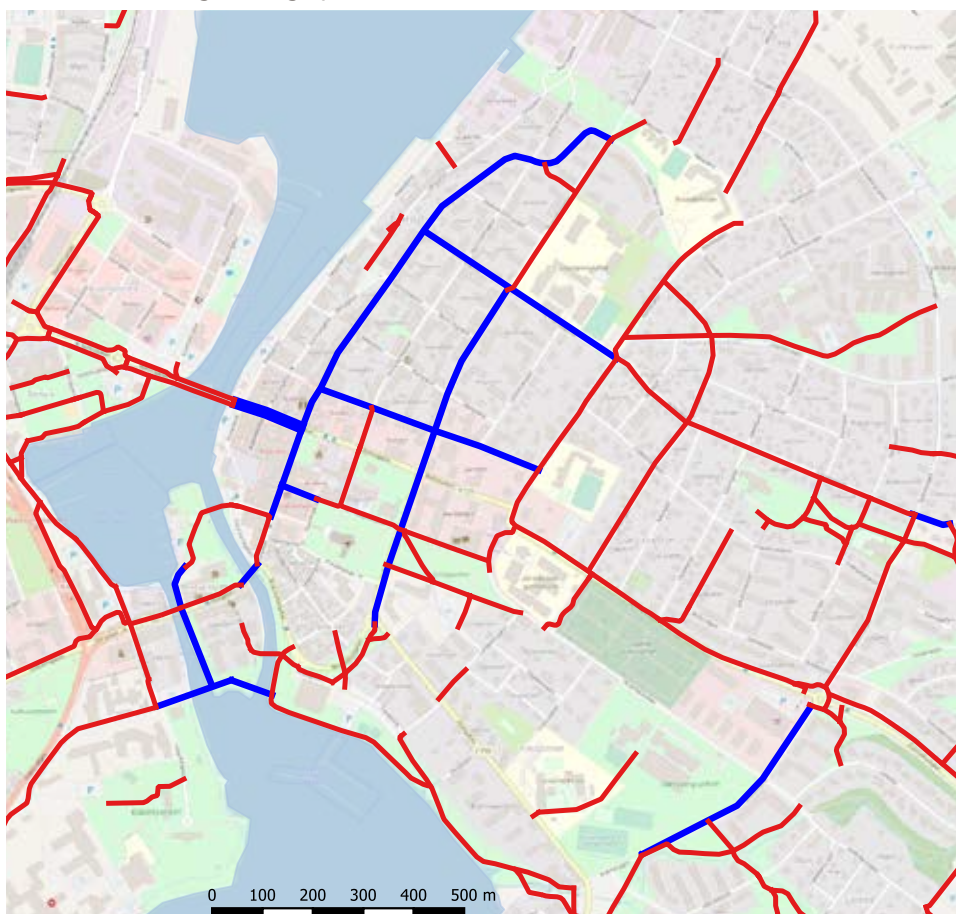
Med snabba cykelstråk menas längre stråk som förbinder olika stadsdelar med varandra där olika grupper av cyklister ska kunna ta sig fram snabbt, smidigt och bekvämt året runt.

Stråken ska erbjuda god tillgänglighet, säkerhet och framkomlighet. För de som redan cyklar blir det kortare restid och ökad trafiksäkerhet. Detta kan samtidigt få fler att börja cykla och ge positiva effekter på hälsa och miljö.

För att ge både gående och cyklister en hög säkerhet är målet för stråken att gående och cyklister är separerade från varandra.

Utöver denna kategori kan man ha andra typer av stråk. Begreppet "stråk" i denna text istället för namnet "väg" då ett stråk mellan två punkter kan innebära att man cyklar både på cykelvägar och på lokalgator till skillnad om man pratar om en cykelväg/bana.

- "Huvudcykelstråk" är kopplingar till Snabba cykelstråk.
- "Lokalcykelstråk" som kan vara stråk inom bostadsområden.
- "Skolcykelstråk" är utpekade cykelstråk där syftet är att dessa ska få en sådan standard och säkerhet så att föräldrar känner en trygghet i att barn i större utsträckning än idag cyklar till och från skolan.



Figur 6. Blå linjer är sträckor där cykelbanor behöver kompletteras för att få fler sammanhängande cykelstråk i centrum.



SNABBA CYKELSTRÅK

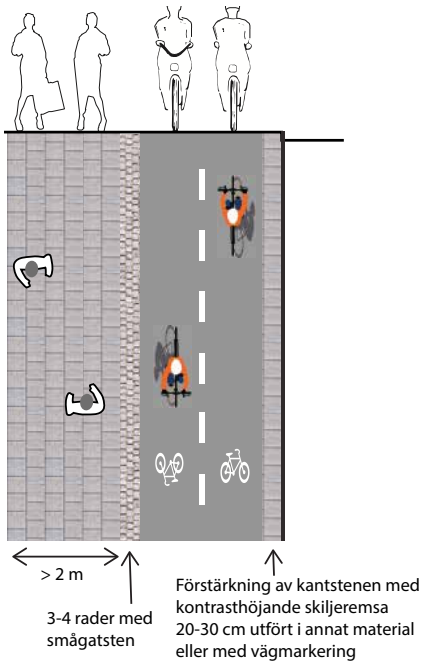
Målbilden för stråken måste vara att gående är separerade från cyklister. Det ökar säkerheten både för gående att känna sig tryggare och cyklister att inte hamnar i konflikt med gående på samma sätt som när de delar på ytan.

Med en ökad cykling är en separering lika självklart som att gående är separerade från bilar på gator genom gångbanor.

Beroende på hur mycket utrymme man har på en gata kan separeringen utföras på olika sätt som fotografierna visar exempel på.

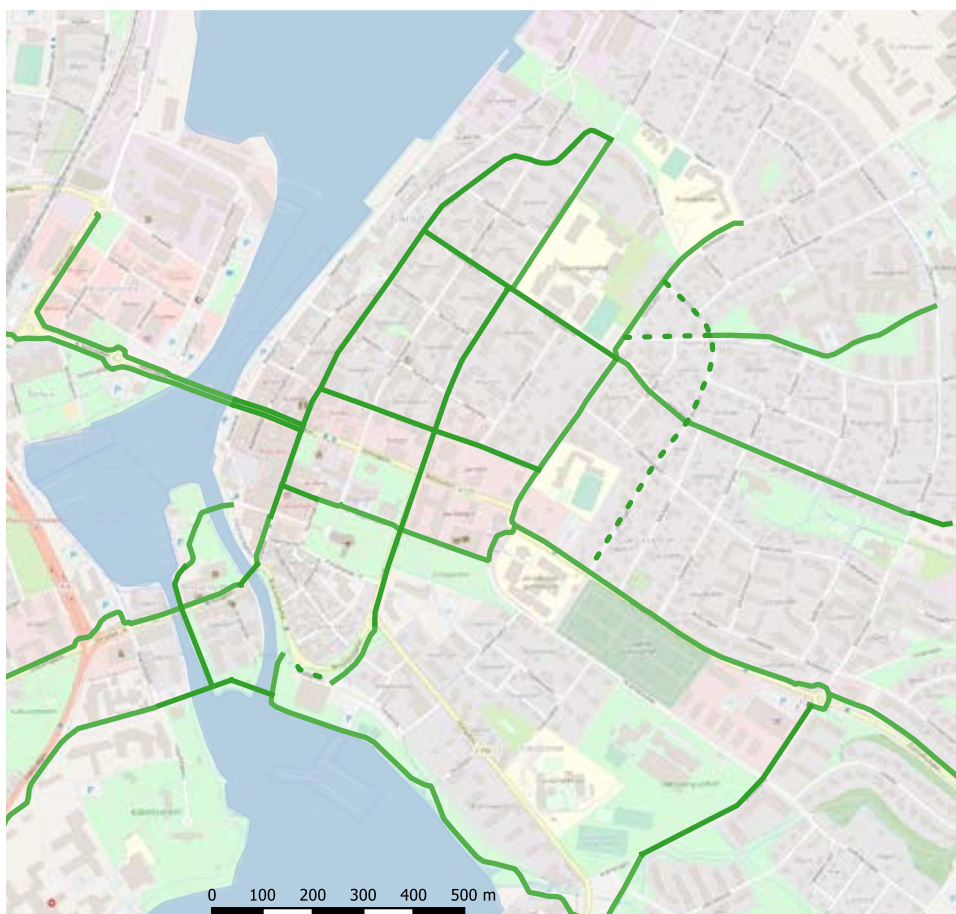


Finns det plats visar figuren en önskvärd sektion på ett Snabbt cykelstråk.



Figur 7 på nästa sida hur ett nät med "Snabba cykelstråk" skulle kunna vara efter att fler cykelbanor har byggts där de saknas länkar idag enligt figur 6. Då skulle det bli ett mer sammanhängande cykelnät gynnar de som arbetspendlar med cykel.

Om hastigheten sänks på bostadsgator kan vissa gator användas istället för att man bygger cykelbanor men det kan krävas att de görs åtgärder så att bilister respekterar en sänkt hastighet.



Figur 7. Gröna linjer skulle vara de stråk i centrum som har arbetspendlande cyklister som sin målgrupp. Är linjen streckad går stråket på en gata i blandtrafik.

Det kan aldrig gå snabbare att cykla en sträcka som det går att köra bil densamma. Det är först när cykeln kan cykla närmaste vägen som den kan vinna över bilen i tid. Om hållbara resor med cykel och buss ska kunna bli attraktiva bör sträckan för dessa inte vara mer än 25 % längre än för bilen.

I figur 7 finns det förslag på några nya sträckningar som har som syfte att ge cyklister en kortare sträcka än om den ska följa bilvägar. De två förslagna passagera på Melanholmens södra del är exempel på detta.

Restiden påverkas inte bara av sträckan man ska köra utan man ska gå från bostaden/arbetsplatsen till sin cykel eller bil. När man tittar på hur lång tid en arbetsresa tar från dörr till dörr har cykeln stora fördelar upp till flera kilometer.



SÄKRA OCH TYDLIGA PASSAGER

Cykelbanor ökar framkomligheten och säkerheten för cyklister men samtidigt måste man bestämma hur passager av gator ska ske. Det finns tre olika sätt;

1. Reglera den som en cykelöverfart som innebär att den ska vara skyltsatta med vägmärke och vara hastighetssäkrad till 30 km/tim. I verkligheten blir en sådan passage upphöjd.
2. Utforma cykelbanan som genomgående vilket gör att andra trafikregler träder i kraft där korsande fordon har väjningsplikt mot gående och cyklister. Kraven är att beläggningen på gång- och cykelbanan måste vara genomgående och får inte brytas av en kantsten.
3. Ingen av ovanstående, då har cyklister väjningsplikt när hen ska passera en gata från en cykelbana.

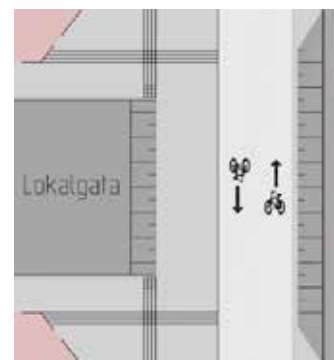


Tar man cykelbanan som är byggd efter Trädgårdsgatan passerar den Norra Kyrkogatan. Fotografiet visar en delvis upphöjd passage, men då kantstenen in på Norra Kyrkogatan korsar cykelbanan räknas den inte som genomgående.

När man utformar genomgående passager är det viktigt att de får en tydlig utformning så att det blir tydligt för trafikanterna vad som gäller. Då ska man också tänka på hur den kommer att upplevas vintertid. Två principer som man bör eftersträva;

1- Passagen har samma höjd (+10-12 cm) som anslutande gångbanor. Man sänker inte passagen i korsningen för att göra den "smidigare" för bilar att passera.

2- Det ska vara tydligt att man kör upp på en genomgående passage.



Figur från "GCM-handboken"

BRA CYKELPARKERINGAR



En viktig del i cykelinfrastrukturen är att det finns bra parkeringsmöjligheter vid målplatser, affärer, skolor, resecentra, hem och arbetsplats. I takt med att cyklandet ökar, ökar också behovet av både fler, säkra och bättre cykelparkeringar. Dessa måste vara anpassade för nya typer av cyklar som lådcyklar. Ett bra exempel är den cykelparkering som finns på torget i Härnösand.

Fler och bättre cykelparkeringar främjar en ökad cykling. De som arbetspendlar året om uppskattar om cykeln kan parkeras i ett uppvärmt utrymme, eller åtminstone under tak.

CYKELPARKERINGAR ÄR YTEFFEKTIVA



I centrum är utmaningen var man kan få plats med cykelparkeringar som har en hög standard. På en parkeringsplats för en bil ryms det 6-7 cyklar vilket gör att om några parkeringsplatser för bil tas bort ger det betydligt fler platser för cykel.

Sommartid kan man ersätta parkeringsplatser för bil med cykelparkering där exemplet kommer från Stockholm.

LÖNSAMT ATT SATSA PÅ CYKEL

Att bygga fler cykelvägar är mer lönsamt för en kommun än att bygga motsvarande vägar för bil. Då det är många som vill göra mer i en kommunal budget kan man få stöd genom stadsmiljöavtalet där staten fördelar 1 miljard kronor per år fram till 2029.

Syftet är att främja hållbara stadsmiljöer och skapa förutsättningar för kommuner att göra satsningar så att en större andel persontransporter sker med kollektiv- eller cykeltrafik.

Man kan få stöd till investeringar som tillgodoser ett allmänt lokalt resande genom ett cykelvägnät, en cykelparkering eller annan anläggning för cykeltrafik. Man kan också få pengar till investeringar för att demonstrera eller prova nya transportlösningar för kollektiv- eller cykeltrafik.

För att man ska få bidrag måste kommunen visa vilka motprestationer man vill genomföra som bidrar till hållbara transporter. Det kan handla om:

- Utbyggnad av gång- och cykelvägar och kollektivtrafik utöver det som söker bidrag för.
- Utformning av gator och hastighet på gator i staden anpassade för gående, cyklister och kollektivtrafik.
- Ett annat exempel på motprestation är "Mobility management"-åtgärder för att öka andelen resande med kollektivtrafik, cykel och gång.

Motprestationer bör vara i samma storleksordning som man söker bidrag för och de ska vara slutförda senast under 2029. Läs mer på <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/Finansieringsmetoder/statligt-stod-for-hallbara-stadsmiljoer---stadsmiljoavtal/>

CYKELN I NYA SAMMANHANG

Det bidrag som fanns under 2018 för att köpa en elcykel blev en succé och andelen elcyklar ökar för varje år. I Holland är var femte cykel en elcykel och i Sverige var tionde.

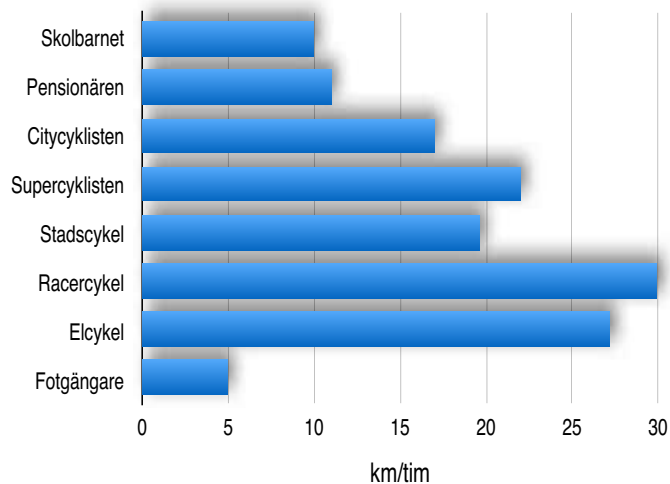
Med en elcykel får man assistans upp till 25 km/tim vilket ger snabbare resor och viljan att resa lite längre ökar än med en vanlig cykel. Elcykeln tillför en aspekt, bekvämlighet, då uppförsbackar som Nybrogatan eller motvind inte blir något hinder. Man slipper komma fram svettig till jobbet.

Elcykeln gör att de som tyckte att det var för långt att cykla till och från jobbet med en vanlig cykel upptäcker att det går fort. Man cyklar mer och längre med en elcykel.

Genom att man cyklar fortare med en elcykel ökar behovet av att kunna cykla om andra cyklister. Diagrammet visar hastighetspridningen och den mellan en fotgängare och en snabb cyklist är den största orsaken varför gående och cyklister måste separeras från varandra för bådars säkerhet.

Hastighetspridning kommer att öka behovet av att köra om andra cyklister vilket gör att cykelvägar måste blir bredare.

Det har börjat växa fram företag i Sverige som erbjuder transporttjänster med cykel på sex platser från Malmö i söder till Umeå i norr.



I Malmö och Lund finns "Cykelbussen" som är en specialcykel som rymmer 12 förskolebarn och gör att barnen kan åka på utflykter.

"Rätt till vind i håret" är ett ideellt projekt där frivilliga cykelpiloter tillsammans med stadens äldreboenden ser till att äldre kommer ut på cykelturer och får möjlighet att känna vinden i håret. Man använder ombyggda lastcyklar som gör att två personer kan skjutas till olika platser i staden. Just lådcykeln kräver större utrymme när man ska svänga jämfört med en vanlig cykel. Annars måste man hoppa av och lyfta bakkdelen på cykeln om radien är för liten.

Malmö har tagit fram körspår och utrymmeskrav för lådcyklar och de anger radien 4 meter för att en lådcykel ska kunna hålla en normal hastighet. Fotografiet visar ett exempel på vad som händer om en sväng inte är anpassad till en lådcykel.



Figur 8. Utformning som inte är anpassad till en lådcykel

CYKLISTER ÄR KÖPSTARKA

Ett vanligt skäl till att ta bilen är att man ska handla varor. Det finns flera undersökningar där man har tittat på hur mycket cyklister bidrar med i handeln. I Luleå gjorde man hösten 2013 en undersökning om vilka och hur man besökte centrum. Gående, cyklister, bussresenärer besökte centrum oftare än bilister och de stod för hälften av konsumtionen under en dag.

I Växjö stod cyklister för drygt 300 miljoner av försäljningen i centrum. Till detta spenderar cyklisterna cirka 40 miljoner kronor på café- och restaurangbesök i centrum. Den genomsnittlige cyklisten spenderade mer pengar i city jämfört med de som åker buss, tåg eller går till centrum - de handlar för mer och gör fler besök vilket bidrar till levande centrummiljöer.

Besökare som använder miljövänliga färdssätt spenderar tillsammans mer pengar än vad de som använder bil gjorde.

I Skåne studerade man hur mycket besökare hade med sig ut, på fyra köpcentra. Endast 12 % av besökarna bar så mycket med sig att de behövde använda en bil för att frakta inköpen.

NYA FÖRUTSÄTTNINGAR GER NYA MÖJLIGHETER

På nästa uppslag visas ett förslag på hur cykelnätet skulle kompletteras så att det blir enklare att passera centrum både i öst - väst eller nord - sydlig riktning. I det tidigare förslaget som Tyréns tog fram för Nybrogatan fanns det cykelbanor efter hela Nybrogatan. Vid busshållplatserna blev det trångt och svårt att rymma alla trafikslag med bra standard för alla och synpunkter kom in om att det kunde bli en konfliktpunkt mellan olika trafikanter.

ÖST - VÄST

I det nya förslaget finns det bara cykelbanor längs med Nybrogatan från Skeppsbron fram till Storgatan. Därefter får cyklister använda Storgatan norrut till Pumpbacksgatan eller söderut till Trädgårdsgatan. Sedan använder man Pumpbacksgatan eller Trädgårdsgatan fram till Kastellgatan/Gånsviksvägen.

För att rymma en cykelbana måste dagens parkeringsplatser efter Pumpbacksgatan tas bort eller begränsas till vissa sträckor.

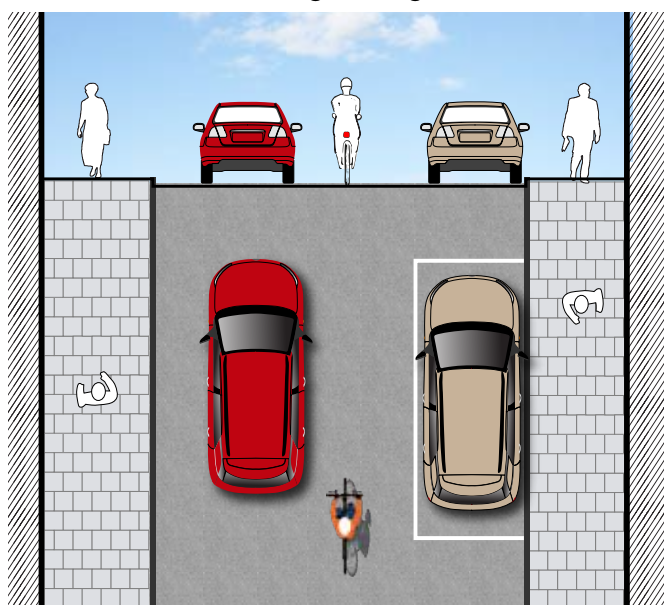
Där cykelbanorna passerar gator blir dessa passager upphöjda för att öka säkerheten för cyklisterna då den sänker hastigheten för biltrafiken.

NORR - SÖDER

För dessa blir den en ny cykelbana efter Storgatan mellan Nybrogatan och Pumpbacksgatan så att man kan passera centrum.

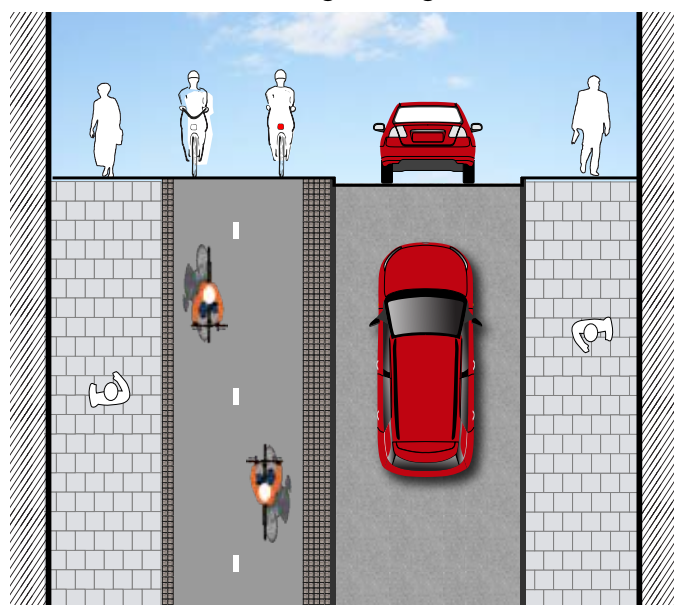
För att rymma en cykelbana måste dagens parkeringsplatser tas bort. Figurerna visar hur Storgatan förändras.

Storgatan idag
nordlig riktning

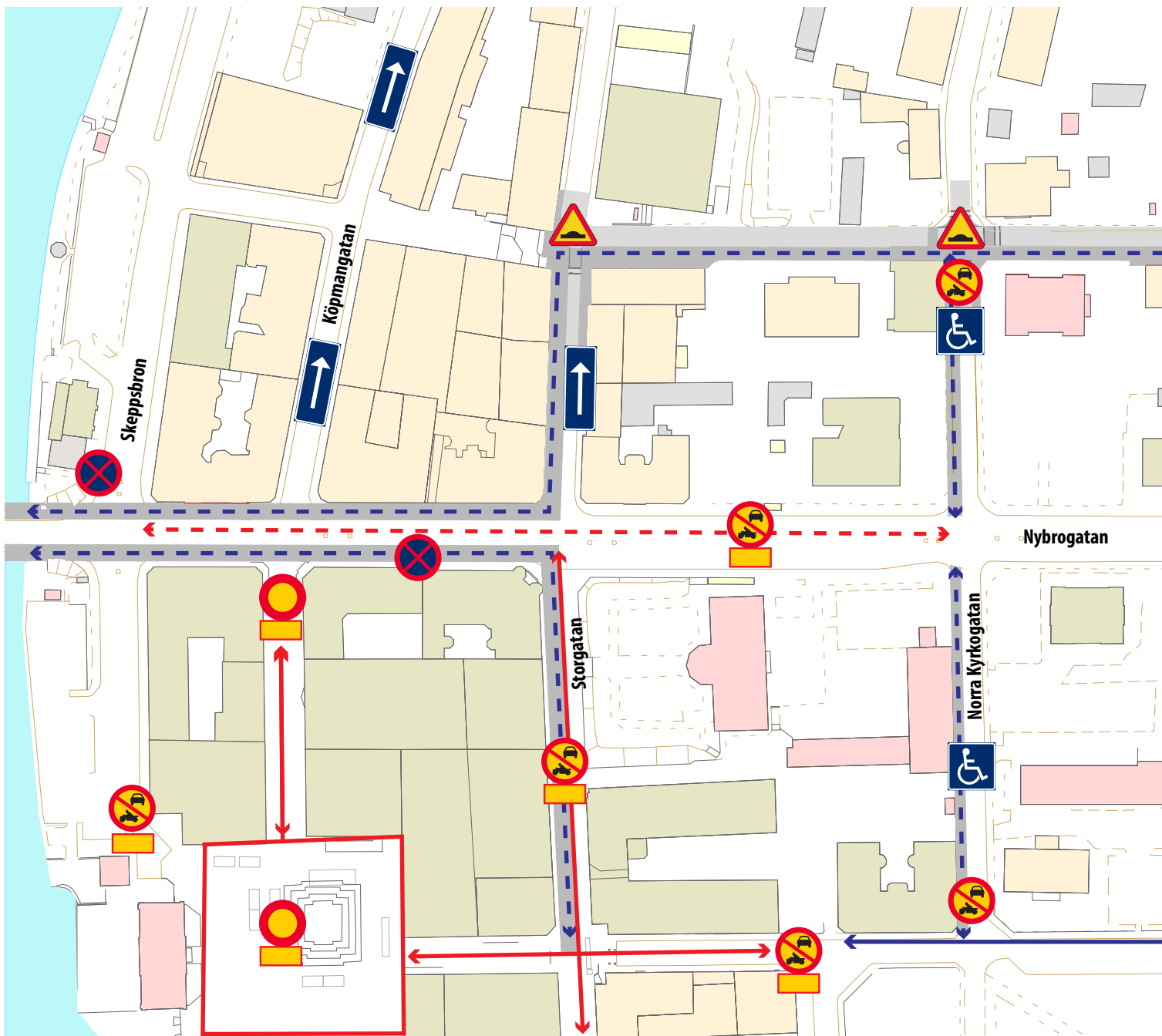


← 1,90 | 7,00 | 1,90 → = 10,8 m

Storgatan förslag
nordlig riktning



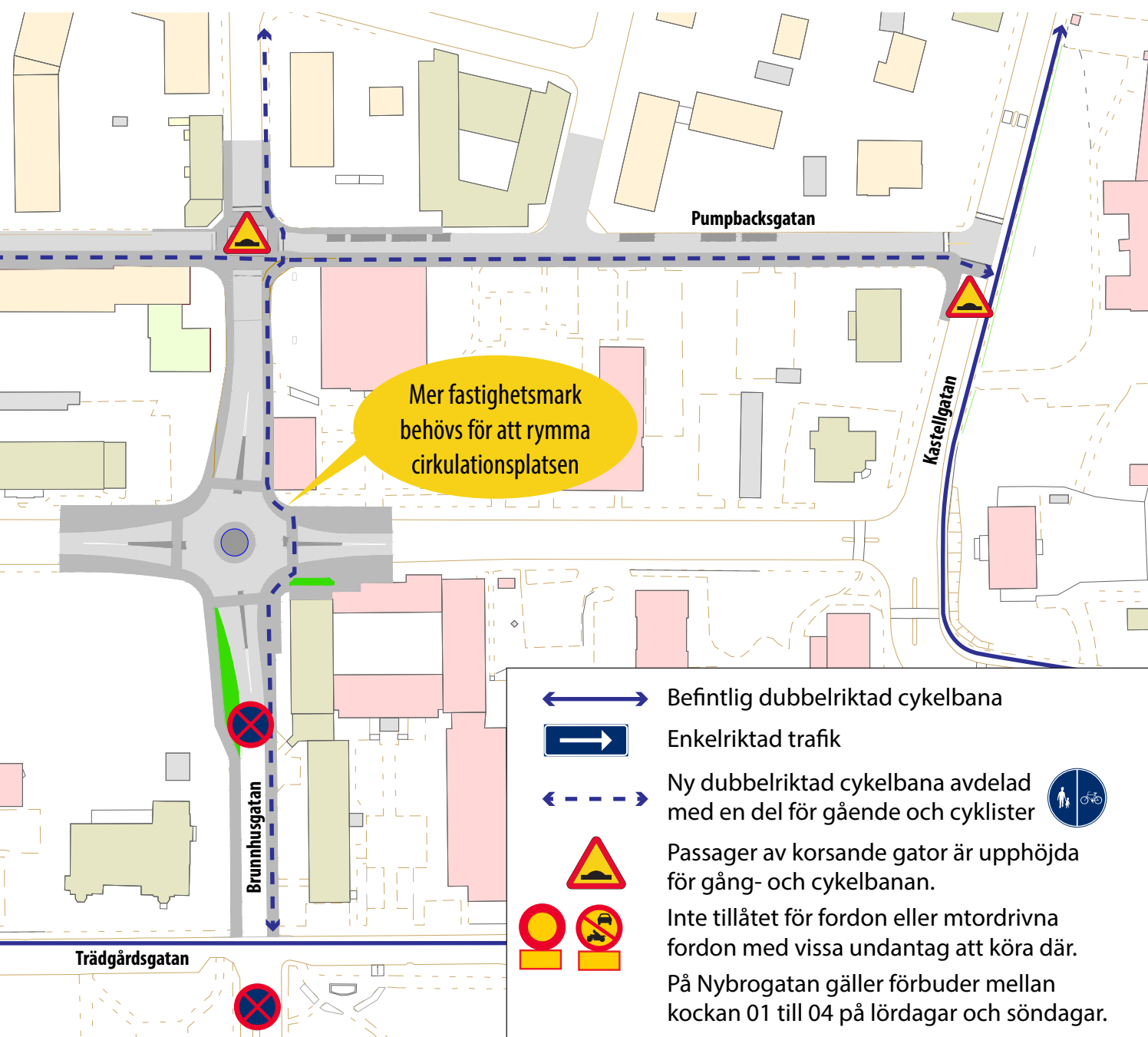
← 1,80 | Cykelbana 2,50 | 3,50 | 2,20 → = 10,8 m



KONSEKVENSER

Om förslaget på nya cykelbanor i centrum genomförs innebär det några förändringar. På kartan finns det förändringar med som det handlar om. I siffror är det;

- 8 parkeringsplatser + en parkering för rörelsehindrad på Storgatan.
- 14 parkeringsplatser och två parkeringar för rörelsehindrade på Norra Kyrkogatan.
- 32 parkeringsplatser på Pumpbacksgatan fram till Brunshusgatan och ett 20-tal fram till Kastellgatan.



På Pumpbacksgatan kan parkeringsplatser behållas om gatan enkelriktas eller om man kan placera parkeringsplatser så att det finns luckor där bilar kan mötas.



LOKALA TRAFIKFÖRESKRIFTER

Cykelbanorna innebär att några lokala trafikföreskrifter måste tas bort och några skrivs om. Samtidigt bör man passa på att se över föreskrifter så att verkligheten ute "på gatan" stämmer med föreskriften.

ATT VARA ELLER INTE VARA

Den reglering som en lokal trafikföreskrift innebär gjordes av något skäl. Ofta handlar det om att reglera var eller hur bilar får köra eller parkera. De skäl som låg bakom detta kan ha blivit förändrade genom åren varför behovet med dagens ögon inte kanske är lika stor.

För alla lokala trafikföreskrifter behöver man med viss regelbundenhet ställa två frågor;

- *Behöver den finnas idag?*
- *Vad skulle hända om den tas bort?*

Ett sådant exempel är förbudet att stanna som finns efter Brunshusgatan mellan Storgatan och Nybrogatan. Sträckan ligger inom den parkeringsförbjudna zoner i centrum så regleringen handlar om att bilar inte får stanna.



Figur 9. Brunshusgatan och dess förbud att stanna

Det finns två orsaker varför en bilist stannar. Det blir fel på bilen eller så finns det någon målpunkt, fastighetsentré, butik och liknande där en bilist stannar. Efter gatan finns det bara en entré, Brunshusgatan 6b där det kan finnas behov av att stanna tillfälligt.







På några sträckor finns det refuger som gör att en bilist som stannar hindrar bakomvarande bilister.

Om skälet var att öka framkomligheten för biltrafiken och busstrafiken efter gatan har stannaförbudet knappast någon roll idag då det inte finns någon naturlig plats där bilister har behov av att stanna varför den bör ifrågasättas. Skulle det uppstå problem på någon plats går det att reglera den sträckan istället för hela sträckan. Tas föreskriften bort kan ett handfull vägmärken plocka bort.

I området finns sannolikt fler lokala trafikföreskrifter som kan tas bort.

POSITIVT ELLER NEGATIVT?

Det finns några lokala trafikföreskrifter som kan skyltas på olika sätt. Med positivt menas att man anger påbud och negativt så är det förbudet som gäller. I figuren visas några alternativ,

NEGATIVT	POSITIVT	REGLERING
		Ingen skillnad då påbud att köra rakt fram samtidigt innebär att motsatsen att svänga vänster inte är tillåten.
 Förbud mot trafik med fordon		Man får inte cykla mot vägmärket då cykeln räknas som ett fordon.
 Förbud mot trafik med motor-drivet fordon		Detta vägmärke gäller inte cyklar. I Härnösand har man undantag för "Gäller inte fordon med tillstånd". Vilka dessa är anges inte på vägmärket utan dessa står bara i föreskriften.
	 Gågata	Där får man inte köra bil eller andra motorfordon utan tillstånd. Som förare har man väjningsplikt mot gående och får inte köra fortare än gånghastighet. Undantag för motorfordon är om det handlar om; <ul style="list-style-type: none"> • varuleveranser till eller från butiker eller motsvarande • transporter av gods eller boende, • transporter av gäster till eller från hotell eller motsvarande, eller • transporter av sjuka eller rörelsehindrade personer.
	 Gångfartsområde	Används för ett område där trafiken sker på fotgängares villkor. Samma regler som för gågata där fordon får bara parkeras på markerade parkeringsplatser. Till skillnad från gågator är motordriven genomfartstrafik tillåten.

Skulle man skylta om nuvarande "negativa" förbud i centrum mot "positiva" får den en liten påverkan på den biltrafik som får köra där idag. För den som cyklar skulle det bli tillåtet att passera torget som exempel men cyklister får inte cykla fortare än en som går.

När det är mycket gående i centrum blir det en naturlig begränsning, man cyklar inte fort eller så måste man leda cykeln. Men den som cyklar till jobbet eller skolan på morgonen kommer inte att möta många gångtrafikanter varför hastigheten blir långt över gånghastigheten. Detta påverkar cyklister genom centrum efter Trädgårdsgatan.