



2017-08-23
LOS/CF/GS

Näringsdepartementet

Nils Paul

Enheten för marknad och regelverk på transportområdet

103 33 STOCKHOLM

n.registrator@regeringskansliet.se

kopia: elvira.shakirova@regeringskansliet.se

Remissyttrande, N2017/03102/TIF

Cykelregler

Motorförarnas Helykterhetsförbund (MHF) och MHF-Ungdom önskar att lämna synpunkter på ovanstående betänkande. MHF är en aktiv trafiksäkerhetsorganisation med trafiknykterhet som hjärtefråga. Här följer våra kommentarer och synpunkter på betänkandet.

Övergripande kommentarer

MHF konstaterar att promemorian är framtagen med syftet att stimulera långsiktigt hållbara transportlösningar samt att effektuera två tillkännagivanden från riksdagen med syfte att främja cykling. Det första tillkännagivandet är dock betydligt mera omfattande i sin inriktning än vad som behandlas i promemorian som främst inriktas på några specifika regeländringar.

Vi gör också antagandet att detta ska ske inom ramen för Sveriges transportpolitiska mål. I hänsynsmålet ingår preciserade mål om minskning av antalet omkomna och skadade i trafiken som väl ska gälla fullt ut. Det är också viktigt att hålla i minnet att cirka 80 procent av de cyklister som skadas allvarligt i den svenska trafiken gör det i singelolyckor. Ungefär 10 procent av de allvarliga cykelolyckorna sker i kollision med olika motorfordon. Detta framgår av VTI-rapporten *Statistik över cyklisters olyckor: faktaunderlag till gemensam strategi för säker cykling* (Niska & Eriksson, 2013).

Utöver vad som utmynnat i konkreta förslag i promemorian och som vi kommenterar i tur och ordning vill vi framföra några ytterligare synpunkter.

1) För att befintligt regelverk och föreslagna regeländringar ska få full effekt är det angeläget att både motorfordonsförare och cyklister får kunskap om reglerna. Alla som färdas i trafiken bör ha grundläggande kunskaper, vilket skolan bör ha ansvar för. Har man inte kunskap om t.ex. högerregeln eller vilken sida man passerar annan cyklist kan onödiga olyckor inträffa.

2) I den tidigare genomförda Cykelutredningen (SOU 2012:70) valde utredaren att avgränsa cykling som idrottsutövning från utredningen, vilket framgår under "allmänna överväganden" på sidan 147 i utredningen. VTI beklagade detta i sitt remissyttrande över samma utredning och påpekade följande:

Cykelpendling ses ofta som ett sätt att kombinera en nyttoresas med motion och därav en hög hastighet med risk för att utsätta långsammare cyklister och fotgängare för fara."

MHF

Hammarby Fabriksväg 25
SE-120 30 STOCKHOLM
Telefon 08-555 765 55
E-post info@mhf.se
Plusgiro 1 13 29-0
Org nr 802002-3399
Styrelsens säte Stockholm
Hemsida www.mhf.se

Vi finner det därför särskilt angeläget att uppmärksamma denna cyklistkategori i det fortsatta arbetet för säker cykeltrafik. Elitmotionärer och tävlingscyklister har inga särskilda träningsbanor eller anläggningar där de kan förlägga sin träning. I stället förläggs träningen till vägtrafiksystemet. Detta bör därför beaktas i trafiksäkerhetsarbetet.

3) Vi vill också i detta sammanhang framföra att det behövs lagreglering som säkerställer användning av huvudskydd i form av hjälm eller annan skyddsutrustning som förebygger skullskador.

4) Slutligen vill vi påpeka att mängder av cykelvägar är mer eller mindre igenväxta av träd som inkräktar på cykelbanans yta och grenar som hänger ned i ansiktshöjd. Dessa problem behöver nästan aldrig en bilist utsättas för. De olika trafikslagen ska respekteras på samma sätt. Därför ska givetvis ingen behöva riskera att skadas därför att träd och grenar skadar trafikanten eller skymmer sikten så onödiga olyckor uppstår.

Promemorians överväganden kring trafikregler

A) Möjligheten att cykla på körbanan även om det finns en cykelbana

MHF vill avstyrka detta förslag. Vi ser dock ett behov av att utreda detta särskilt för den kategori som ägnar sig åt cykling som idrottsutövning. Det måste ses som en orimlighet att t.ex. en tränande tävlingscyklist i hög fart rör sig på samma cykelbana som långsammare cyklister (barn och äldre) eller fotgängare.

Trafiksäkerhetsforskningen ger oss starka skäl till vårt ställningstagande. I studien *Advancing sustainable safety* (Wegman & Arts 2006 s. 14-15) konstateras t.ex. att rumslig separering av trafikflöden som skiljer sig med avseende på hastighet, riktning och massa generellt ökar trafiksäkerheten. Det talar för att man i så hög utsträckning som möjligt bör separera cyklister från motorfordonstrafik utom i sådana fall då de tillåtna hastigheterna är högst 30 km/h. Det är dessutom så att det upplevs mera attraktivt att cykla om det sker färre interaktioner med bilar. Detta visas bl.a. i studien *Attractiveness of bicycle-facilities for the users and evaluation of measures for the cycle-traffic* (Bohle W 1999). Att införa en ny regel som enligt tillgänglig forskning minskar benägenheten att cykla finner vi kontraproduktivt i förhållande till promemorians övergripande syften. Vi tror inte heller att den åldersgräns (15 år) som föreslås för denna regel kommer att respekteras eller att polisen överhuvudtaget kommer att kontrollera efterlevnaden.

B) Möjligheten för kommuner att inrätta cykelgator genom lokala trafikföreskrifter

MHF stöder förslaget om att kommuner får möjlighet att inrätta cykelgator och att förare av motordrivna fordon på dessa gator ska anpassa sin hastighet till cykeltrafiken. Vi har noterat att förslaget innebär att det tas fram ett särskilt vägmärke för cykelgata samt att den hösta tillåtna hastigheten ska märkas ut och gälla för såväl motorfordon som för cyklister. Det skulle också vara

önskvärt med en tydligare beskrivning av hur inrättande av cykelgata bör ske med hänsyn till fotgängarnas behov.

C) Införande av vägmarkering för cykelbox i vägmärkesförordningen

MHF stöder förslaget.

D) Förenklad markering av cykelpassage och cykelöverfart

MHF stöder förslaget. Samtidigt vill vi påpeka att det bör säkerställas att kommuner inte ska kunna skapa egna lösningar genom att t ex måla vissa "överfarter" för cykel i rött eller grönt och förleda trafikanter att tro att cyklister där har företräde. Tydlighet måste råda i trafiken.

E) Cykelpassage anges med vägmarkering

MHF anser att det är bra att markeringen av cykelpassager blir tydligare och entydigare och stöder förslaget. Idag sker ofta riskfyllda incidenter på platser där cyklister, med eller utan stöd av trafikreglerna, korsar körbana. Önskvärt är också att vägmarkeringen kombineras med skylt, eftersom vägmarkeringarna i stora delar av landet under delar av året täcks av is och snö. Om en trafikregel ska vara utmärkt med vägmärken eller vägmarkeringar kan man ju normalt inte straffa någon som inte följer denna regel i sådana fall då sådana markeringar inte är synliga, exempelvis på grund av snö eller is.

F) Lokaliseringsmärken även för gång- och cykelvägvisning

Det finns behov av lokaliseringsmärken för cyklister och gående, exempelvis för att märka ut var knutpunkter i kommunikationsnätet eller serviceinrättningar finns. MHF stöder förslaget.

G) Gående på kombinerad gång- och cykelbana ska om möjligt använda vänster sida i färdriktningen

MHF stöder förslaget, som vi bedömer kan leda till ökad trafiksäkerhet om reglerna följs. Inte minst olyckor mellan cyklister och gående borde kunna minskas med införandet av regeln. Förslaget är logiskt vid jämförelse med vad som gäller på en vanlig väg där fotgängarna går på vänster sida i färdriktningen. Allt i linje med trafikförordningens 7 kap. 1 §: "Gående som använder vägreten eller körbanan skall om möjligt gå längst till vänster i färdriktningen."

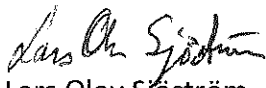
Samtidigt vill vi påpeka att många av de nuvarande kombinerade gång- och cykelbanorna borde göras om så att körfälten separeras mellan fotgängare och cyklister. Vi ser det som två skilda trafikslag som rör sig i helt olika hastigheter och har olika förutsättningar. En ökad separering mellan cyklister och fotgängare på cykel- och gångbanor är en nödvändig fysisk trafiksäkerhetsåtgärd i de flesta kommuner.

H) Markering av övergångsställe på cykelbana

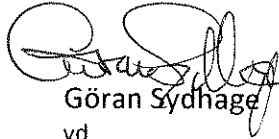
MHF stöder förslaget. Det är nödvändigt att fotgängarnas säkerhet vid korsning av cykelbana ökas.

Med vänlig hälsning

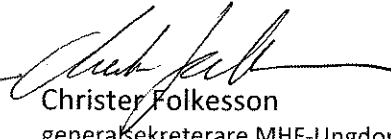
MOTORFÖRARNAS HELNYKTERHETSFÖRBUND (MHF)



Lars Olov Sjöström
trafiksäkerhetschef



Göran Sydhage
vd



Christer Folkesson
generalsekreterare MHF-Ungdom

MHF, Hammarby Fabriksväg 25, 120 30 Stockholm
Tel. 08-555 765 55 (vxl.)