



Motormännen

MOTORMÄNNENS RIKSFÖRBUND
FRIDHEMSGATAN 32, BOX 49163
100 29 STOCKHOLM

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

n.registrator@regeringskansliet.se
elvira.shakivora@regeringskansliet.se

Stockholm 2017-08-24

Remissvar gällande Promemorian Cykelregler, N2017/03102/TIF

Motormännens Riksförbund är, med cirka 100 000 familjer som medlemmar, Sveriges största konsumentorganisation för bilister. Motormännen arbetar på medlemmarnas uppdrag för en hållbar, säker och tillgänglig mobilitet i hela landet.

Allmänna synpunkter

Åtgärder för ökad och säkrare cykling är viktigt för att nå Sveriges ambitiösa miljö- och trafiksäkerhetsmål. Samtidigt skiljer sig förutsättningarna för cykling mycket stort mellan landets olika delar. Det nordiska klimatet med långa perioder av kyla, snö, is och mörker gör otvivelaktigt cykel till ett transportmedel som stora delar av befolkning undviker under ibland stora delar året, på grunder som regeringen eller dess myndigheter trots höga ambitioner inte gärna kan påverka. Därför får inte viktiga satsningar på cykling motverka nödvändiga satsningar på en effektiv och tillgänglig kollektivtrafik liksom en hållbar och säker biltrafik i syfte att säkerställa en hållbar, säker och tillgänglig mobilitet för alla, oavsett var i landet man bor och verkar och de ekonomiska förutsättningar som var och en besitter.

Flera av de föreslagna regeländringarna ställer krav på en effektiv och rättssäker trafikövervakning. Cyklisters hastighet på väg, cykelbanor och cykelgator behöver övervakas i större utsträckning, bland annat i syfte att säkra tryggheten för gående och andra trafikanter. Regeringen har ett tungt ansvar att ge polisen de resurser som krävs för att en utökad trafikövervakning, som också innefattar övervakningen av cyklisters regelefterlevnad i större utsträckning än idag.

4.1 Cykla på körbanan även om det finns en cykelbana

Risk att viktiga satsningar nedprioriteras

För främjande av trafiksäkerheten bör trafikslagen i möjligaste mån separeras. Oskyddade trafikanter såsom cyklister och gående behöver ges en egen för trafikslaget anpassad infrastruktur som är och upplevs som skyddad och trygghetsskapande. Det långsiktiga målet för samhället måste vara att gående ska kunna använda gångbana utan risk för kollision med cykel eller andra fordon. Vidare behöver cyklister kunna färdas i den hastighet som de finner lämpligast upp till rimliga gränser för att inte onödigtvis riskera att skada egen eller andras liv, hälsa och egendom. Flera filer i samma riktning behöver skapas på cykelbanor utmed större cykelstråk, så att cyklister som kan och vill hålla högre hastighet kan utföra säkra omkörningar. En uppenbar risk med promemorians förslag är att vägghållare väljer att nedprioritera viktiga investeringar i cykelinfrastruktur med motivering att körbana kan användas istället för undermåligt underhållna eller obefintliga cykelbanor.

Trafiksäkerhet: komplettera med krav på tänd belysning och cykelhjälm

Eventuella effekter på trafiksäkerheten av den föreslagna regeländringen diskuteras endast ytligt i promemorian. Vetenskapliga studier, försök eller internationella jämförelser saknas. Man bortser vidare helt från risker vid korsningar och övergångsställen, när förare av fordon på korsande vägar, eller gående på eller på väg ut på övergångsställen inte väntar sig att cyklister ska komma i hög fart på körbanan, där cykelbana finns intill. Cyklar behöver i nuläget inte ha tänd belysning dagtid, till skillnad från motorfordon, vilket riskerar att "dölja" den annalkande cykeln i en trafikmiljö blandad med motorfordonstrafik med tänt halv- eller varselljus. Regeringen bör därför komplettera regeländringen med ett villkor om att godkänd och tänd belysning ska användas även i dagsljus när cykel framförs på körbana trots att cykelbana finns.

Krav på cykelhjälm diskuteras i promemorian i samband med den föreslagna regeländringen. Motormännen förordar, liksom hela det seriösa trafiksäkerhetsverige, krav på hjälm vid all cykling oavsett ålder och plats. Ambitionen att motverka huvudskador som ger allvarliga följder för enskilda, familjer och hela samhället, väger betydligt tyngre än de vaga bekvämlighetsskäl som motståndare till cykelhjälm framför. Vi har i Sverige en lång tradition av att tidigt och om nödvändig med lagstöd, införa skyddsåtgärder i trafiken. Lag om bilbälte och hjälm på motorcykel och moped ligger nära förhållandet kring cykelhjälm. Det är en brist att regeringen inte har tagit tillfälle att föreslå lagstiftning om användning av cykelhjälm oavsett ålder eller var man cyklar.

Begreppet "Om särskild försiktighet iakttas"

Enligt promemorian ska cykling i körbanan trots att cykelbana finns vara tillåtet endast "om särskild försiktighet iakttas". Det framgår inte närmare vad begreppet infattar. Otydligheten i begreppet främjar inte trafiksäkerheten. Det är rimligt att begreppet definieras ytterligare, så att det tydliggörs vilket ansvar som kommer med rätten att cykla i körbanan trots att cykelbana finns tillgänglig. Exempel kan vara ansvar att inte passera parkerade fordon i sådan hastighet och med så kort avstånd, att man inte hinner stanna för en öppnad bildörr. Likaså kan ett ansvar vara att inte cykla i bredd och på så sätt hindra bakomvarande eller mötande trafik att passera med ett säkert avstånd i sidled.

Fördelar med förslaget

Promemorians förslag har även flera fördelar. Hastigheten kan skilja stort mellan olika cyklister på en cykelbana, gående kan uppleva otrygghet på kombinerade gång- och cykelbanor samt cykelbanor kan vara oplogade eller undermåligt halkbekämpade. Risk för kollision mellan gående och cyklister kan undvikas med förslaget, möjligheterna att gå eller cykla i långsammare tempo på berörda sträckor av gång- och cykelbanor kan öka liksom tillgängligheten i tät stadstrafik då cyklister som föredrar högre tempo ges större möjlighet att färdas snabbare över längre sträckor i vissa fall.

4.2 Cykelgata

Viktigt att gåendes upplevda trygghet främjas

Enligt promemorian har försök med cykelgata i Linköping visat på minskad risk att skadas eller omkomma i trafiken, vilket talar för en fortsatt utveckling av gatuformen. Noteras ska dock att under försöken har hastighetsbegränsningen varit satt till endast 20 kilometer i timmen. Många cyklister kommer lätt upp hastigheter som är betydligt högre, inte minst de utrustade med de nya snabbare elcyklar som nu blir allt mer populära. Det är viktigt att hänsyn tas till gående vid utformningen av cykelgator. Gående får inte riskera utsättas för eller uppleva större otrygghet i gatumiljön.

Parkering i tätorter behöver värnas och främjas

Motormännen med fleras undersökning (Demoskop 2016) visar att tre av fyra tillfrågade i landets tre största städer anser att det är viktigt att planera för bil och parkering i nya områden och att tre av fem är ointresserade av att bo i områden där man inte har möjlighet att köra bil eller parkera. Cirkulationstrafik i jakt på boende- och besöksparkeeringsplatser tar i genomsnitt 20 minuter per tillfrågad person och vecka, en av tio spenderar över en timme per vecka i parkeringsjakt. Det ger förutom betydande tidsförluster för människor onödiga utsläpp av koldioxid och andra avgaser.

I otakt med ovanstående anger promemorian att det inte ska vara tillåtet att parkera på en cykelgata, annat än på särskilt anvisade platser. Dock anges inga särskilda skäl för den här inskränkningen. Parkering av fordon bör generellt tillåtas vid eventuellt införande cykelgata, av ett antal viktiga skäl. Tillgänglighet till samhällsservice och handel, boende- och besöksparkering för invånare i intilliggande fastigheter, transporter till- och från handel och fastigheter samt risken för butiksöd är några av de tyngst vägande.

Cykelgator kan, om de utformas klokt, utgöra ett välkommet tillskott till cykelinfrastrukturen i våra samhällen och tätorter, men som anförts inledningsvis varierar trafikanters vilja att cykla betydligt över året beroende på väderlek och mörker. Det är orimligt att en gatutyp som ska ge cyklister ökad framkomlighet under några korta sommarmånader, omöjliggör för stora grupper av trafikanter att ta sig till och från och parkera intill de fastigheter som ligger utmed cykelgatan. Möjlighet finns redan för kommuner att när det krävs införa parkeringsförbud utmed vissa gator där det är påkallat av särskilda skäl eller under kortare perioder på året då det av någon anledning kan anses nödvändigt.

Vägmarkeringar, cykelbox, lokaliseringmärken

Motormännen har inget att invända mot promemorians förslag, men vi vill påpeka att snö och is under stora delar av året kan täcka all vägmarkering i icke obetydliga delar av landet, varför viktiga vägmarkeringar måste kompletteras med adekvat skyltning.

Motormännens Riksförbund



Fredrik Daveby
VD



Carl Zeidlitz
Trafiksäkerhetsansvarig