

Svenska Cykelsällskapet (SCS)

Näringsdepartementet
Regeringskansliet
103 33 STOCKHOLM

KISTA 2017-07-31

Remiss -- Cykelregler

Diarie-nr N2017/03102/TIF

ALLMÄN KOMMENTAR

SCS har följt (och deltagit) i samhällsplanering av cykelfrågor i åtskilliga decennier. Här har genom åren presenterats många bra förslag och även några mindre bra (t ex att bygga ett sammanhängande gc-nät över hela landet för vardagsbruk samt särskilt utmed samtliga 2+1-vägar). En genomgående trend har varit att de goda idéerna varit åtföljda av mycket lite pengar. Att då förvänta sig någon större effekt, har väl inte varit särskilt troligt. Och så har det heller inte blivit. Olyckorna har reducerats, men det kan ju delvis även bero på det minskade cyklandet.

Vi tror också, att sannolikheten för att uppnå god effekt minskar ju mer resurser som samhället satsar på alternativa färd sätt. Gc-vägnäten inom tätort har byggts ut kraftigt under senare decennier och det är naturligtvis mycket positivt. Samtidigt har framkomligheten ökat för biltrafiken och att bilisten då skulle känna sig särskilt stimulerad att byta kommunikationsmedel är inte sannolikt. Samtidigt som dagens samhälle (vad gäller funktion och tid) nästan fordrar tillgång till bil.

Vill man att fler skall välja cykeln av miljö- och hälsoskäl, bör man satsa på olika åtgärder för olika målgrupper.

- ☒ Om man vill att fler vanecyklister skall trampa mera
- ☒ Om man vill att bilförare skall ställa bilen i olika situationer
- ☒ Om man vill att fler skall cykla till jobbet

- ☒ Om man vill att fler skall cykla under fritid och semester.

Hittills har man lagt mest krut på punkt 3, utan att uppnå särskilt positiva resultat. SCS skulle i detta sammanhang gärna se en undersökning av hur hälsosamt det egentligen är, att regelbundet trampa alldeles intill stora bilflöden -- där flertalet cykelvägar av olika skäl nu placeras.

SCS deltog i referensgruppen för Kent Johanssons 800 sidor tjocka utredning, där punkt 4 ovan angavs som ett av fyra huvuddirektiv. I sluttexten kunde vi knappt hitta ett ord kring detta. Denna fantasilöshet tycker vi är beklaglig.

1. PROMEMORIANNS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

SCS tycker att det är väl optimistiskt att tro att några mindre regeländringar på något avgörande sätt skall få fler att välja cykeln. Den nu aktuella nationella cykelstrategin var allmänt hållen (dock klart positiv) och angav en så låg budget, att detta väl knappast förändrar bilden.

2. FÖRFATTNINGSFÖRSLAG

2.2 FÖRSLAG TILL FÖRORDNING / TRAFIKFÖRORDNINGEN

3 KAP / § 6/1 -- Detta är nog vad som redan förekommer i praktiken.

8 KAP -- Svårt att hålla isär begreppen utan lagboken i hand.

- ☒ Gågata = här skall i princip inga motorfordon förekomma och cykeln skall ledas?? Förekommer ändå detta, så gäller max 7 km/tim??

- ☒ Gångfartsområde = här är det fritt fram för motorfordon, men max 7 km/tim gäller?

- ☒ Cykelgata = här är det fritt fram för motorfordon, men max 30 km/tim gäller? Få cyklister klarar själva av denna höga hastighet. Se i övrigt nedan.

14 KAP / § 6/6 -- Tveksamt om man kan utdöma fortkörningsböter för fordon utan hastighetsmätare.

2.3 FÖRSLAG TILL FÖRORDNING / DEFINITIONER

§ 2 -- Har man slopat kravet på att övrig trafik automatiskt skall lämna företräde åt cykeltrafiken på de NYA cykelöverfarterna? Det tycker vi i så fall är BRA. Fordras alltså nu en väjningslinje först, för att detta skall gälla? Som det dessutom är svårt för en cyklist att hinna upptäcka.

2.4 FÖRSLAG TILL FÖRORDNING / VÄGMÄRKESFÖRORDNINGEN

4 KAP / § 8 -- Utformningen av markering för "farthinder" verkar inte speciellt "upplysande", särskilt som den kommer utan förvarning.

Vi vet inte om det platsar just här, men belysningen i vägtunnlar och cykeltunnlar är ofta bedrövligt dålig -- särskilt vid starkt solsken utomhus. Här skulle trafiksäkerheten kunna höjas väsentligt.

3. BAKGRUND

3.1 INLEDNING

Texten är allmänt cykelpositiv. Men att några mindre regeländringar, som eventuellt skulle kunna gynna cyklismen, kan få avgörande effekt på tåtorsboendes val av färdmedel, tror vi inte på. Här fordras mer påtagliga begränsningar av t ex privatbilismen. Så görs nu delvis här och var, men uppenbarligen i alltför liten omfattning. Och detta får i så fall konsekvenser för hela samhällsplaneringen framöver.

3.2 VEM ÄR CYKLIST?

Här "avrättar" man i princip det sedan 100 år vedertagna begreppet för cykeln (velocipeden) -- dvs ett fordon som ENDAST framförs med pedalkraft. Inom denna grupp har SCS tidigare noterat ett 15-tal undergrupper. Och vi frågar oss varför? Man kan nu knappast längre känna en stolthet över att kalla sig "cyklist".

Övriga fordon, som helt eller delvis framförs med hjälp av motorer ("elcyklar", rullbrädor, sparkstöttingar m fl varianter, som den undersysselsatta fordonsindustrin kan komma att producera i framtiden), tycker vi skall klassas under en ny beteckning -- MOPEDER KLASS III, populärt kallade LÄTTMOPEDER.

De senare är helt OK att framföra på våra gc-vägar. Det finns f ö CYKLAR, som har fler än fyra hjul.

3.3 CYKLINGSUTREDNINGEN / EN ÖVERSYN

Allmänt bra tolkning av läget, men skall det hända något radikalt på området, får man bl a pga platsbrist sluta att prioritera privatbilismen i alla lägen.

3.4 ÄNDRADE REGLER 2014

Cykelöverfart -- "Reglerna" är här för komplicerade och medför knappast något positivt -- ökar endast riskerna. Vad gäller gångtrafikanter går många nu rakt ut på övergångsställen, utan att ens se åt rätt håll. Något

liknande väntar vi oss även vid de nya cykelöverfarterna -- fast här vid betydligt högre hastigheter.

Hastigheten 30 km/tim skördar även dödsoffer och kommer man som cyklist rakt från sidan, ser man inte vägmärket (vilket dessutom är förvillande likt fotgängarnas) -- och cyklisten kan då knappast avgöra vilket "passage" som gäller. Bilister missar dessutom ofta väjningslinjer och hinner då inte sänka farten.

De nya cykelöverfarterna tycker vi därför är en dålig lösning. De innebär påtagliga risker för den pedaltrampare som vågar "hävda sin rätt". Se vidare nedan.

Cykling på gångbana -- Är detta alltså inte tillåtet för under 8-åringar om cykelbana finns alldeles intill??

3.5 RIKSDAGENS TILLKÄNNAGIVANDE

Cykeltrafikens problem är svåra att belysa i bra lagtext. Här måste man nästan vädja till trafikanternas sunda förnuft. Bilister måste i alla lägen ta hänsyn till oskyddade, cyklister måste göra sammalunda gentemot gångtrafikanter. Och de sistnämnda får inte gå och vela hur som helst, utan att ta hänsyn till omgivningen.

3.6 TRAFIKREGLER / VÄGMÄRKEN / ANVISNINGAR

Konventioner -- Man får hoppas att EU-reglerna här utgör ett "golv", som möjliggör för enskilda stater att gå vidare. Trafiken är ju mycket olika i olika länder.

3.6.1 / Allmänt om trafikregler -- Bra text.

3.6.2 / Vissa trafikregler för gående och cyklande

Regler för cyklande -- För moped klass II gäller hjälmtvång. Det är väl detta som gjort att försäljningen av fordonstypen i det närmaste upphört och att branschen nu satsar allt på de s k "lättmopederna".

Det finns en tendens att bilister håller mindre avstånd vid omkörning av en cyklist med hjälm än till dem utan.

Gående -- På gemensamma separata gc-vägar tycker vi de gående skall gå på HÖGER sida (se nedan).

Motorfordon och andra trafikslag är skyldiga att lämna gående företräde på övergångsställen. Men de gående tar mycket sällan tillräcklig hänsyn till möjligheten att hinna göra detta.

3.6.3 / Cykelöverfart och cykelpassage

Cykelöverfart -- Hela texten här tycker vi motiverar vår ståndpunkt att slopa villkoren för de NYA cykelöverfarterna. Bilister och cyklister framför alltför snabba fordon. Satsa i stället på fler signalreglerade cykelpassager (se ovan). Bilförare har tydligen ingen väjningsplikt på cykelöverfart om inte väjningslinjen finns på plats?? Och hur skall cyklisten hinna konstatera detta?? Då tvingas man nog stanna först.

Cykelpassage -- Tidsskillnaden mellan en cyklist som befinner sig UTE PÅ en cykelpassage och en som just skall ÅKA UT på en dito är i praktiken obefintlig -- för ett så snabbt fordon som cykeln. Detta är ytterligare ett argument mot de nya cykelöverfarterna. Tillämpningen blir för komplicerad.

Och vid cirkulationsplatser blir det ju ännu krångligare. Dessutom har väl fotgängare fortfarande "rätt" att korsa en gata/väg mot rött ljus på egen risk. Detsamma gäller inte för cyklister, men upplevelsen lär nog bli något liknande på de nya överfarterna.

3.6.4 / Gångbana, gågata etc -- En gångbana får alltså enligt lag inte användas av cyklister över 8 år (svårt att kontrollera).

Gågata -- Här får cyklar framföras i gångfart (??, i högst 7 km/tim) och med väjningsplikt mot alla gångtrafikanter?? Också svårt att kontrollera.

Gångfartsområde --

Diffust begrepp, men här får tydligen även motorfordon framföras på samma villkor.

3.7 VÄGVISNING

För de cykelturistleder som i framtiden får "godkänt" enligt TRV:s nya regelhäfte (vilket inte alls innebär att lederna håller någon högre kvalitet vad gäller själva syftet) har man redan gjort avsteg vad gäller färgsättning för de fåtal leder det nu gäller (allt från rött till rödbrunt och ljusbrunt används). Tyvärr är inte heller utformningen av symbolerna särskilt bra -- snarare svårlästa och förvirrande och i många fall onödiga och opraktiska.

Mycket tråkigt att man inte valde den sedan decennier etablerade och mycket tydliga skyltstandard som Vägverket/SCS införde (och sedan konsekvent följt) alltsedan Gotlandsledens tillkomst 1982. Men det har tyvärr aldrig varit syftet -- att SCS:s insatser i detta sammanhang skulle framstå i någon positiv dager (vårt skyltsystem har aldrig diskuterats, inte heller några andra av SCS:s övriga erfarenheter på området).

Vi tycker inte att ett EGET lokalt system för skyltning av vardagscykelnäten inom tätortskommuner är till någon nackdel (inom rimliga gränser) -- det skapar snarare ett trevligt intryck och kan knappast missförstås av någon. Det medför förhoppningsvis även en lokal kreativitet och intresse för att underhålla. Däremot kan utformningen ibland bli lite väl fantasifull på bekostnad av läsbarheten vad gäller "färgmarkering" av de kommunala "huvudstråken" -- vi syftar här närmast på Helsingborg.

Att centralt likrikta och kombinera cykelvägvisningen för vardag, fritid, snabbval och turism (tätort + landsbygd) över hela riket blir mycket kostsamt, svårförståeligt, extremt opraktiskt och svårt att underhålla. I de ganska få fall, där man önskar skylta upp stråk för vardagscykling på landsbygden, tycker vi dock att man kan hålla sig till den "tråkiga" mörkblå varianten. Mellan tätorter som direkt gränsar till varandra, bör man också kunna komma överens om liknande system.

3.8 VÄGMARKERINGAR FÖR CYKEL- OCH MOPEDTRAFIK

Avvikande färg på vägytor är till stor hjälp i komplicerade korsningar och trafikplatser. Och denna färg får gärna vara enhetlig över hela riket. Skall man fortsätta med den krångliga uppdelningen av cykelöverfarter och dito passager, så tycker vi att OLIKA färgval här på asfaltytorna i dessa fall skulle underlätta både upptäckt och särskilnad väsentligt.

4. ÖVERVÄGANDEN KRING TRAFIKREGLER

4.1 CYKLA PÅ KÖRBANAN TROTS BEFINTLIG GC-VÄG

Vi undrar om en 15-årig mopedist vet vad särskild försiktighet innebär. Frågan är väl närmast, om det i vårt stressade kommunikationssamhälle kommer att bli en vana bland flertalet cyklister, att nu i stället nyttja bilvägar och gatuutrymme för att komma fram snabbare. Då faller ju hela tanken med ett separat, sammanhängande cykelvägnät.

Att alla grupper i samhället inte kan kräva att kunna hålla "maxfart" överallt måste betonas. Att en förhoppningsvis ökad och snabbare cykeltrafik behöver mer utrymme är uppenbart och detta kan oftast inte ske på annat sätt än att man tar av bilytorna. En återblandning av bilar och cyklar är inte någon generellt bra lösning.

Hur skall man kommunicera ut alla föreslagna tillämpningar? Skall allmän trafik kunskap in på skolschemat? Blandar man sedan in ett hjälmkrav i detta sammanhang, kommer vi in på en helt annan problematik. 50 km/tim-gränsen blir nog svår att tillämpa, då man sällan hastighetsskyltar gator och vägar alltför tätt.

Vi vet inte riktigt vad våra samlade förslag hamnar i slutändan. Kanske man skulle kunna tillåta cyklister över 18 år, att på eget ansvar välja viss färdyta -- och att man på sikt strävar efter att göra gc-nätet så attraktivt att de separata valen blir självklara. Men det kanske är att svika sitt ansvar som lagstiftare och komplicera tätorternas trafikbild ytterligare. Men ett visst utrymme för sunt förnuft borde kunna tolereras -- exempelvis för en cykelförening ute på sitt träningspass.

Åldersgräns -- En koppling till bilkörkortet tycker vi är direkt stötande. Men bättre mognad än vad som brukar känneteckna en 15-åring, tycker vi vore bra. 18 år är väl inget dålig förslag och fritt fram vad gäller grupper med ledare (där gruppen ofta inte får plats på gc-vägen).

Cykelhjälm -- Generellt hjälmkrav för vuxna vill vi inte se, av skäl som vi inte går in på här. Men det hoppas vi skall gälla även i detta läge. Hjälms på huvudet är dock starkt att rekommendera i detta sammanhang, som en säkerhetsmarginal. När man här utformar eventuella krav på bilister, får man också räkna med att cyklister kommer att göra och redan gör sina egna tolkningar av regelverket -- om man nu ens känner till detta.

Hastighet -- Om man överhuvudtaget skall uppmuntra cykelfärd i vägbanan när gc-väg finns, verkar väl en 50 km/tim-gräns vara vettig. Några formella hastighetskrav på cykeltrafiken har väl aldrig noterats -- och flertalet av oss saknar ju möjlighet till hastighetsmätning. Det går väl knappast att införa krav på detta?

4.2 CYKELGATA

Företeelsen tycker vi är tveksam. Ett alternativt SCS-förslag sedan länge är i stället att man i tätorter skapar större områden med generell 30 km/tim-gräns. Runt dessa områden går 50 km/tim-vägar med ett helt sammanhängande gc-vägnät. Dessa principer väljs också vad vi uppfattat numera här och var -- alternativet med enstaka "cykelgator" fordrar dessutom en förfärlig massa vägmärken.

Skall max 30 km/tim även gälla för cykeltrafiken på "cykelgator"? Och hur skall man i så fall kunna efterleva detta? Man kan också välja att spärra hela cykelgatan för all motorfordonstrafik (en parallell till gågatan). Med undantag då för boende, butiksägare m fl.

4.4 / 4.5 FÖRENKLAD MARKERING AV PASSAGE / ÖVERFART

Se målning i vägbanan ovan.

4.7 GÅENDE PÅ GC-VÄG

Det blir onaturligt att gå till vänster på en gemensam gc-väg utan markering (vilket man dock bör göra på en bilväg), när alla trottoarer generellt ligger till höger. Gemensamma banor bör undvikas i cykeltunnlar och dessa kräver mycket bättre belysning. Målade gc-vägar har dessutom gående nästan uteslutande på höger sida och detta gäller även på de blå gc-skyltarna.

5. KONSEKVENSER AV FÖRESLAGNA ÄNDRINGAR

5.1 GYNNAS CYKLISMEN INOM TÄTORT?

Bättre och för cyklisten positivare regler är ju allmänt bra och blir förstås mer angelägna ju fler som väljer rätt färdmedel. Men att här föreslagna åtgärder i sig skulle öka cyklandet markant, tror vi inte. Och på detta tyder väl inte heller de senaste decenniernas utveckling på området.

Att skapa ett ökat cyklande i samhället, tror vi främst beror på andra faktorer -- som olika trender, mediakampanjer, satsningar på och inskränkningar för de alternativa färdmedlen etc.

5.2 KONSEKVENSER FÖR TRAFIKSÄKERHETEN?

Blir det till rutin, att flertalet cyklister väljer gatan framför gc-vägen bredvid, för att kunna komma fram fortare -- då tror vi att olyckorna kommer att öka (relativt sett). Även om 75 % av cykelolyckorna är singelolyckor och lika gärna kan inträffa på en gc-väg, så sker ändå flertalet allvarliga olyckor i blandtrafik. Nollvisionen kan aldrig uppnås på cykelområdet. Man får här ständigt väga fördelar mot nackdelar.

5.3 EKONOMISKA KONSEKVENSER

5.3.1 / Polismyndigheten -- Polisen har väl knappast några rimliga resurser att kontrollera ytterligare regler på cykelområdet. Man kan kanske utforma en del regler ungefär som lagen om att gå mot röd gubbe. Att man lämnar över till cyklisternas sunda förnuft att tillämpa vissa regler, men att dessa kan få konsekvenser vid en olycka.

SLUTLIGEN

Lagparagrafer, eventuella straff samt tolkningar och möjligheter till regelefterlevnad är ett komplicerat hantverk. Vi hoppas att detta bara är en första inledning på en bredare satsning på cykelområdet. Efter Kent Johanssons digra utredning följde få konkreta åtgärder. Det är liksom lättare att få fler att göra rätt fordonsval, om man känner sig positivt uppmuntrad.

För Svenska Cykelsällskapet

(Lasse Brynolf, sekr)