

Näringsdepartementet
10333 Stockholm

n.registrator@regeringskansliet.se
elvira.shakirova@regeringskansliet.se

STR:s remissvar: Cykelregler (N2017-03102-TIF)

Det är positivt att Sveriges Trafikskolors Riksförbund, STR, har beretts möjlighet att lämna synpunkter på rubricerat förslag.

Sammanfattning

STR stöttar till fullo satsningar på ökad cyklistik vilket är positivt ur såväl ett folkhälsoperspektiv som ett miljöperspektiv. Den ökade cyklistiken i kombination med den allt större andelen elcyklar, och därmed högre medelhastighet, skapar nya utmaningar för trafiksäkerheten och utbildningsnivån hos cyklister avseende trafik. STR anser rent allmänt att i en kommande nationell cykelstrategi bör utbildning och informationsinsatser ges ett adekvat utrymme.

På årets resultatkonferens för Nollvisionen framgick bl.a. att oskyddade trafikanters andel av trafikolyckorna ökar, att cykelhjälmsanvändningen inte ökar i den takt som är nödvändig och att det även krävs bättre underhåll av gång/cykelvägar för att nå de uppsatta deletappmålen år 2020.

STR anser att i syfte att stärka cyklistiken och minska olycksrisken, bör kraftfulla insatser göras för att dels informera såväl cyklister som övriga trafikanter om de föreslagna regelförändringarna och dels för att stärka de grundläggande trafikfärdigheterna bland främst ungdomar och barn. Detta ämne bör absolut ges en större dignitet i skolan.

Behov av förstärkt utbildning i trafikfärdighet

Cykling i trafik kräver goda färdigheter i trafikregler, inte endast för cykling utan även för övriga fordonsslag. Med ökad cyklistik blir det än viktigare att förstärka unga människors färdigheter och förståelse för trafiksystemet. STR menar sedan länge att det mest verkningsfulla och logiska sättet är att förstärka trafikutbildningen i skolan. Här krävs ett nytänkande menar STR. Att som idag lämna ansvaret helt till rektorerna innebär att det saknas en tillräckligt fungerande nationell styrning av hur trafikfärdighet förmedlas.

Det finns t ex utmärkta möjligheter t ex att använda trafiken som en utgångspunkt för flera ämnen i skolan och inkorporera trafiken som företeelse i den allmänna kursplanen. Förstärkt trafikfärdighet i skolan skulle även med stor sannolikhet underlätta för ungdomar att i ett senare tillfälle ta körkort och därmed öka sin anställningsbarhet på arbetsmarknaden.

STR anser att utan förstärkta insatser för att stötta skolorna att få utrymme för att ge trafikundervisning i grundskolan, blir det svårt att undvika ökande olyckstal i takt med ökad cyklism. Trafikskolbranschen kan referera till att det under lång tid skett en gradvis kunskapsförsämring bland unga människor när de gäller trafikkunskaper. De under lång tid vikande resultaten på kunskapsprovet är ett exempel på detta. Att det i princip är först som körkortstagare som man idag får grundläggande trafikkunskaper, får konsekvenser i ökad generell olycksrisk för unga människor samt att körkortsprocessen med stor sannolikhet blir utdragen och mer kostsam då utgångspunkten är en låg kunskapsnivå. Mopedkörkortet har visserligen inneburit att åtminstone den gruppen, företrädesvis pojkar, som väljer att ta mopedkörkort får grundläggande trafikkunskaper tidigare, vilket är positivt, men de är i minoritet.

Förslag till regelförändringar

STR anser avseende förslaget använda körbanan även om det finns en cykelbana för cyklande som fyllt 15 år, att denna möjlighet ska vara kopplad till utbildning snarare än ålder med motivet att det krävs grundläggande kännedom om trafikregler för att kunna på ett säkert sätt framföra fordon i vägmiljö. Det är ologiskt och inte i linje med Nollvisionen att tillåta detta utan något som helst krav på utbildning, även om maxhastigheten begränsas till 50 km/h. (Krockvåld i 50 km/h mellan bil som körs i 50 km/h och cykel är som bekant fullt tillräckligt för att vara dödande). STR anser att kravet bör vara att möjligheten använda körbanan enligt förslaget ska vara förbehållet trafikanter vilka lägst innehar behörighet AM/förarbevis moped, vilket säkerställer grundläggande trafikkunskaper kring väjningsregler, vägmärken etc. Rent principiellt anser STR att om man blandar trafikslag i en trafikmiljö, bör hastigheten generellt sänkas sett för att öka säkerhetsmarginalerna.

STR har i övrigt inget att anföra mot förslag att

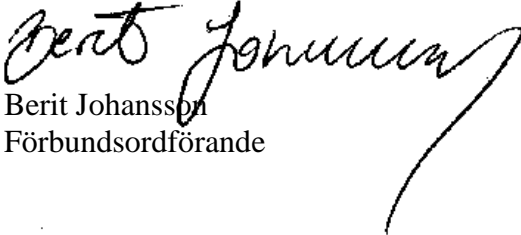
- att väg eller vägsträcka kan bestämmas vara en ”cykelgata”,
- att vägmarkering för cykelbox införs,
- att markeringen för ett övergångsställe får utgöra en av begränsningslinjerna till en cykelpassage eller en cykelöverfart,
- att en cykelpassage ska anges med vägmarkering för cykelpassage,
- att gående på en gemensam gång- och cykelbana ska om möjligt använda vänster sida i färdriktningen,
- förtydligande om att lokaliseringsmärken för vägvisning även innefattar märken för vägvisning av gång- och cykeltrafik.

Principiellt anser STR att regeländringarna är en anpassning till verkligheten och skapar en enhetlighet för regelverket för oskyddade trafikanter, d v s gående och cyklister/mopedister, vilket blir lättare att pedagogiskt förklara och skapa acceptans för.

Dock, då det uppstått osäkerhet kring de nya begreppen ”cykelgata” och ”cykelpassage” hos såväl trafikplanerare som cyklister och att missförstånd kring detta innebär en uppenbar olycksrisk, är det viktigt att det görs kraftfulla informationsinsatser för att informera såväl cyklister som bilister om förändringen.

Landskrona den 30 augusti 2017

Med vänlig hälsning
SVERIGES TRAFIKSKOLORS RIKSFÖRBUND



Berit Johansson
Förbundsordförande