

2013-03-08
LOS/AW

Näringsdepartementet

103 33 STOCKHOLM

Remissyttrande: Cykelutredningens förslag "Ökad och säkrare cykling" (SOU 2012:70)

Motorförarnas Helykterhetsförbund (MHF) har beretts möjlighet att lämna synpunkter på utredningen. I arbetet med remissyttrandet har Christer Folkesson, trafiksäkerhetschef vid MHF-Ungdom och Bengt Swahn från MHF Region Öst medverkat tillsammans med undertecknade. Vårt remissyttrande sker främst i förhållande till utredarens förslagspunkter, sidorna 18-24 i betänkandet.

Inledande synpunkter

Av regeringens kommittédirektiv framgår att "översynen ska syfta till att öka cykeltrafiken och göra den säkrare". Det handlar då både om utformningen av trafikmiljön och om reglerna för cykeltrafik.

MHF och MHF-Ungdomdelar regeringens uppfattning att cykeln ska vara ett attraktivt alternativ till en del av eller hela resan. Cykling ger värdefull motion i vardagen och bidrar till minskad belastning på miljön. Cykeltrafiken bör dock planeras och regleras så att olyckor förebyggs. Forskare vid Folksam har studerat cykelolyckorna och slagit fast att cykelolyckor utgör den absolut vanligaste trafikskadan med svåra skador och medicinsk invaliditet som följd.

Under rubriken "Allmänna överväganden" hävdar utredaren att "cyklingen, cyklisten och cykeln har vissa särskilda förutsättningar och behov som skiljer dem från andra transportsätt, trafikanter och fordon".

Alla trafikanter och fordon har olika behov och förutsättningar, vilket gör att en trafikantgrupp inte kan få fördelar framför en annan trafikantgrupp. Hela trafiksystemet går ut på att samtliga trafikanter finns i trafikmiljön och ska följa de regler som gäller för trafikantgruppen.

En av de viktigaste grundreglerna finns i **Trafikförordningen (1998:1276) 2 kapitlet**

Bestämmelser för alla trafikanter. Grundregeln:

1 § För att undvika trafikolyckor skall en trafikant iaktta den omsorg och varsamhet som krävs med hänsyn till omständigheterna.

Trafikanten skall visa särskild hänsyn mot barn, äldre, skolpatruller och personer som det framgår har ett funktionshinder eller en sjukdom som är till hinder för dem i trafiken.

En trafikant skall uppträda så att han eller hon inte i onödan hindrar eller stör annan trafik.

En vägtrafikant skall visa hänsyn mot dem som bor eller uppehåller sig vid vägen.

En terrängtrafikant skall anpassa sin färdväg och hastighet samt sitt färd sätt så att människor och djur inte störs i onödan och så att skada på annans mark eller växtlighet undviks.

Utifrån denna skrivning i lagtexten har utredaren ett synnerligt stort ansvar att förslagen inte utmynnar i en sämre situation för trafikantgruppen. Man får inte heller föreslå åtgärder som kan äventyra den av riksdagen tagna nollvisionen när det gäller att ingen ska dö eller skadas svårt i trafiken.

MHF-Ungdom ser förslagen ur ett **ungdomsperspektiv** där cykeln är ett viktigt inslag i ungdomars sätt att förflytta sig mellan olika punkter. Cykeln utgör också ett bra sätt att hålla en god kondition. Men det är också viktigt att se cykeln som ett fordon som ska anpassas till den övriga trafikmiljön och att den inte ska ha en särställning som ger ungdomar ett otryggt trafikbeteende. Att skapa särregler som ställer oerhörda krav på cyklisten är ur ett ungdomsperspektiv helt förkastligt. Enligt Jay Giedd, barnpsykolog och hjärnforskare i Maryland USA, har studier visat hur hjärnan utvecklas ända upp till 25 års ålder.¹ Utifrån denna forskning får vi förståelse för tonåringars beteendemönster vilket öppnar upp för en debatt om huruvida de krav som samhället ställer på tonåringar kanske är för stort.

Cykling och infrastruktur: planering, utformning samt drift och underhåll m.m.

- *Utredaren föreslår att regeringen bör ge Transportstyrelsen i uppdrag att, i samråd med berörda myndigheter ur trafiksäkerhetssynpunkt analysera behovet av en utvidgning av vägsäkerhetslagens (2010:1362) tillämpningsområde till cykelinfrastrukturen.*

MHF och MHF-Ungdom ställer sig tveksamma till huruvida påståendet att cykeltrafikens singelolyckor "främst kan kopplas till drift och underhåll av cykelvägar" är fullt relevant, vilket utredaren hävdar. Det som vi vet är att de skadade i singelolyckor med cykel själva anser att vägtypens tillstånd i hög grad spelat roll för olyckan, vilket inte per automatik behöver betyda att det är så. I många fall torde olyckorna i lika hög grad bero på cyklistens risktagande i trafiken.

MHF och MHF-Ungdom har i övrigt inget att invända mot att det görs en översyn av cykelinfrastrukturen med syfte att öka tillgänglighet och trafiksäkerhet.

¹ Johnson SB, Blum RW, Giedd JN. Adolescent maturity and the brain: the promise and pitfalls of neuroscience research in adolescent health policy. *J Adolesc Health*. 45(3):216-21. 2009.

Cykling, cykelparkering och kollektivtrafik

- *Utredaren föreslår att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att, i samarbete med Boverket och i samråd med Transportstyrelsen samt SKL, göra en nationell inventering av samt behovsanalys för cykelparkeringar avseende tillgång och standard vid alla större svenska kollektivtrafiknoder för att skapa en gemensam kunskapsplattform.*

MHF och MHF-Ungdom stöder förslaget på en inventering av behoven för cykelparkeringar vid större kollektivtrafiknoder. Det är dock inte enbart kombinationen cykel och kollektivtrafik med tillhörande parkeringsfrågor som bör inventeras, utan också kombinationen bil och kollektivtrafik med de krav på parkeringsmöjligheter som detta ställer om kollektivtrafikåkandet ska öka.

Cykling och trafikreglerna m.m.

Först vill vi peka på en allvarlig brist i betänkandet, nämligen att onykter cykling som olycksorsak inte har problematiserats.

Vi har dock med tillfredsställelse konstaterat att Trafikverket har uppmärksammat problemet med onykter cykling i sitt PM "En konsekvensbeskrivning av åtgärder som bör övervägas för att nå reviderade etappmål" (TRV 2012/27782).

Här vill vi påminna om att det vid Umeå universitetssjukhus faktiskt har genomförts en för problemet relevant studie. Studien, med titeln Skallskadade cyklister är ofta påverkade av alkohol (Bylund & Björnstig 2004), omfattar tidsperioden 1990-2003 och gäller för cyklister som ådragit sig moderata eller allvarligare skallskador i Umeåområdet. Av resultaten framgår att bland de skadade 15 år och äldre var andelen alkoholpåverkade 41 %. Hälften i åldersintervallet 30-44 år var alkoholpåverkade. Av de olyckor som skedde mellan kl. 21.00 och 04.00 var hela 78 % alkoholrelaterade. MHF och MHF-Ungdom anser att en förändring av lagstiftningen bör övervägas så att cykling också omfattas av trafiknykterhetslagstiftningen, ett förslag som också framförs i nämnda forskningsrapport.

Vidare anser MHF och MHF-Ungdom att hjälmlagen för cyklister är otidsenlig i sin nuvarande utformning. Cykelhjämlagen bör omarbetas så att den omfattar alla cyklister, oavsett ålder.

- *Utredaren föreslår att cyklar ska få föras på en körbana även om det finns en cykelbana, om särskild försiktighet iakttas och det är lämpligare med hänsyn till fordonets bredd och cykeln har fler än två hjul eller är utrustad med cykelkärra eller sidovagn.*

Vi anser att detta borde ske endast i yttersta nödfall eftersom det ofta i cykelkärran sitter oskyddade minderåriga barn som då utsätts för en högre risk att bli påkörda.

- *Utredaren föreslår att det av trafikförordningen (1998:1276) ska uttryckligen framgå att skyldigheten, för bl.a. cyklister, att använda vägrenen endast gäller om vägrenen är av tillräcklig bredd och i övrigt lämplig att använda.*

Idag står det att en cykel ska använda vägren om sådan finns. Men redan idag är denna skrivning förknippad med sunt förnuft. Det måste givetvis gå att färdas på ett tryggt sätt på vägrenen. Det man kan fundera över gällande det föreslagna tillägget är var cyklisten skall vara då vägrenen inte är tillräckligt bred, förmodligen på körbanan och i så fall kan väl även den smala vägrenen användas. **Därför anser inte vi att det är nödvändigt att förtydliga denna punkt i 3 Kap. 12 § i trafikförordningen som skulle innebära en risk för olika tolkningssätt.**

- *Utredaren föreslår sett det ska vara tillåtet för barn att om cykelbana saknas, till och med det år de fyller åtta år, använda gångbanan vid färd med cykel.*

MHF och MHF-Ungdom anser för det första att barn under åtta år inte över huvudtaget ska cykla på egen hand i trafiken. Om barnet cyklar tillsammans med vuxen så ska barnet finnas före den vuxne så att denne kan ha full tillsyn över färden. Att tillåta barn under 8 år att köra cykel på gångbana är förkastligt exempelvis utifrån barns olika mognadsgrad. Mot bakgrund av att många vuxna idag regelmässigt cyklar på gångbanor är vi också kritiska till att barn i tidig ålder först lär sig att cykla på gångbanan för att sedan från 8 år förväntas upphöra med detta. **MHF och MHF-Ungdom avstyrker därför förslaget.**

- *Utredaren föreslår att reglerna vid obevakade cykelöverfarter ändras så att en förare får väjningsplikt mot cyklande och förare av moped klass II som färdats ut på eller just ska färdas ut på cykelöverfarten. Cyklande eller förare av moped klass II ska innan de färdas ut på en cykelöverfart sakta ned och ta hänsyn till avståndet och hastigheten hos de fordon som närmar sig överfarten.*

Förslaget om ändrade regler vid obevakade cykelöverfarter ser vi som ett direkt hot mot nollvisionens mål. Lagförslaget kan ses som en motsvarighet till den s.k. "zebralagen" och som innebär att alla fordonsförare, exempelvis bilförare, MC-förare, mopedförare och cyklister måste låta fotgängaren korsa gatan innan de kör vidare. Denna bestämmelse infördes den 1 maj år 2000 och återfinns i 3 kap. 61 § trafikförordningen. När zebralagen infördes visade det sig snabbt att trafikolyckorna ökade. När Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) på uppdrag av Vägverket gjorde en uppföljning av lagändringen visade det sig att resultatet var nedslående. VTI sammanfattar:

Justering med hänsyn till förändrad rapporteringsgrad och avvikelser i den officiella statistiken ger vid handen att antalet fotgängare som skadats på obevakat övergångsställe till följd av väjningsplikten ökat med uppskattningsvis 15–20 % och antalet svårt skadade med cirka 5–10 %. Det svarar mot 40–50 skadade fotgängare totalt och 4–8 svårt skadade fotgängare på årsbasis. Ökning skedde av olyckor som orsakades av att motorfordon som iakttog väjningsplikten blev påkört bakifrån av annat fordon. Antalet personskadeolyckor ökade med uppskattningsvis 70 %. Det innebär ökning av antalet svårt skadade (i polisrapporterade olyckor) med uppskattningsvis 2–3 personer och antalet lindrigt skadade med cirka 50 personer på årsbasis.²

Det är uppenbart att många gångtrafikanter har vaggats in i en känsla av falsk trygghet till följd av lagstiftningen och därför agerar mera riskabelt i trafiken, till exempel genom att gå ut i gatan på ett övergångsställe utan att se sig för. Detta beteende har genererat ett ökat antal trafikolyckor. Alltför många fotgängare tror att de har en absolut rätt i förhållande till fordonen på vägen och känner inte till Trafikförordningens 7 Kap. 4 §: "Gående som skall gå ut på ett övergångsställe skall ta hänsyn till avståndet till och hastigheten hos de fordon som närmar sig övergångsstället."

Förslaget som väjningsplikt vid obevakade cykelöverfarter uppfattar vi som en zebralag för cyklister vid särskild cykelöverfart. Och vi ser framför oss ett scenario med ett ökande antal cykelolyckor om förslaget genomförs.

² Thulin, Hans, *Uppföljning av regeln om väjningsplikt för fordonsförare mot fotgängare på obevakat övergångsställe: trafiksäkerhetseffekten*, VTI, Linköping, 2007

MHF och MHF-Ungdom anser inte att Trafikförordningen ska ändras så att andra trafikanter får väjningsplikt mot cyklister och förare av moped klass II. Förslaget kommer enligt vår mening att innebära fler skadade och döda i trafiken och försvåra arbetet med att uppnå nollvisionens mål och delmål. Det är också en naiv tro att man ska kunna dämpa hastigheten på cykel och moped klass II vid dessa överfarter. För detta skulle det krävas att hastighetsdämpande fysiska åtgärder på cykelbanorna införs. Under den här punkten föreslår också utredaren att cykelöverfart skall utmärkas antingen med vägmarkering som det är idag eller också med vägmärke för cykelöverfarten (framtaget av Transportstyrelsen). Vi menar, att det skall vara både vägmärke och vägmarkering. Annars blir det precis som idag, att cykelöverfartens markering ej syns vintertid. Därför behövs också ett märke.

MHF och MHF-Ungdom konstaterar också att förslaget om väjningsplikt vid obevakade cykelöverfarter innebär betydande kostnader för Sveriges kommuner. Förslaget innebär ett krav på att överfarten säkras till 30 km/tim. Av den beräkning SKL gjort framgår att detta kommer att kosta landets kommuner upp mot 3 miljarder kronor.

- *Utredaren föreslår att det blir tillåtet att flytta fordon som är uppställt i strid mot föreskrifter om stannande eller parkering på eller inom fem meter före en cykelöverfart.*

MHF och MHF-Ungdom stöder utredarens förslag som vi anser förebygga problemet med att cyklister inte syns.

- *Utredaren föreslår att en möjlighet att inrätta cykelgator införs. En viss väg eller vägsträcka eller samtliga vägar inom ett område ska genom särskilda trafikregler kunna förklaras vara cykelgata. Med cykelgata ska avses en väg eller en vägsträcka som enligt en lokal trafikföreskrift ska vara cykelgata och som är utmärkt med vägmärke för cykelgata.*

Vår tolkning av förslaget om cykelgator innebär att även biltrafik skall få förekomma på cykelgator men att cyklister alltid har företräde. I princip verkar det bli samma bestämmelser som idag råder på "gångfartsområde". **Vi har inga direkta synpunkter på denna typ av lösning men anser att införandet av cykelgator måste förbli en kommunal angelägenhet där hänsyn tas till hela trafikplaneringen.** Där cykelgator införs bör Transportstyrelsen, i enlighet med utredarens förslag, ta fram ett vägmärke för cykelgata samt ett för cykelgata upphör. Införandet av penningböter i detta sammanhang bedömer vi vara verkningslösa för att ändra beteende, sett mot bakgrund att det saknas resurser för övervakning.

- *Utredaren föreslår inte några nya eller ändrade beteckningar eller nya eller ändrade definitioner av beteckningar i trafiklagstiftningen utöver vad avser beteckningarna cykelöverfart respektive cykelgata.*

MHF och MHF-Ungdom har inget att erinra om gällande detta förslag.

- *Utredaren föreslår att Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att, i samråd med SKL, inventera vägrenarna i de delar de ingår i cykelinfrastrukturen i syfte att kartlägga behovet av åtgärder för att uppnå en god cykelinfrastruktur med ökad tillgänglighet och säkerhet för cyklister som följd.*

MHF och MHF-Ungdom har inget att erinra om gällande detta förslag.

- *Utredaren föreslår att regeringen bör ge Transportstyrelsen och Trafikverket ett gemensamt uppdrag att, i samråd med SKL, sprida kunskap om gällande reglering för enkelriktat och möjligheterna, inom ramen för denna reglering, att i vissa fall möjliggöra cykling i båda riktningarna.*

Förslaget anknyter till den möjlighet som finns redan idag, nämligen att tillåta cykling i båda riktningar på en enkelriktad gata. Förslaget handlar således om att sprida kunskap om gällande reglering för enkelriktat och möjligheterna, att i vissa fall möjliggöra cykling i båda riktningarna. Detta är ett farligt moment i trafiken och bör enligt vår mening så långt som möjligt minimeras av trafiksäkerhetsskäl. Av utredningen framgår det att många cyklister inte tar så allvarligt på trafikreglerna och det förefaller som om man vill tillåta cyklister cykla mot enkelriktat eftersom de ändå ofta gör det. **MHF och MHF-Ungdom avstyrker detta förslag.**

- *Utredaren föreslår att i signalreglerade korsningar prioritera cykeltrafiken i dessa situationer och undanta den från stopplikt eller rödljusreglering, alternativt att göra regleringen mer cykelvänlig.*

Detta förslag är definitivt inget som befrämjar trafiksäkerheten. Hur skulle det se ut om en cyklist får rött ljus och inte behöver stanna eller vid en stopplikt ej behöver stanna och lämna företräde för trafiken på korsande gata? **MHF och MHF-Ungdom anser därför att det är bra att utredningen inte lägger några skarpa förslag om förändringar i nuvarande lagstiftning i detta avseende.**

Avslutande kommentarer avseende samhällsekonomisk analys

Det talas hela tiden om förbättrad folkhälsa men vi saknar i utredningen siffrorna från någon ekonomisk analys som visar på att påståendet är relevant ut ett samhällsekonomiskt perspektiv. Om förslagen visar på en vinst för samhället så ska utredningen visa hur man tänker använda denna vinst. På samma sätt ska utredningen, om det inte ger en samhällsekonomisk vinst utan förlust, visa hur denna förlust ska finansieras. Det går inte bara att påstå saker utan bakomliggande redovisad analys.

Utredningen saknar framförallt en analys av de kostnader som utredningens förslag innebär för kommunerna. Flera av förslagen kan, enligt vår mening, bli mycket kostsamma för kommunerna.

Med vänlig hälsning

MOTORFÖRARNAS HELNYKTERHETSFÖRBUND

Lars Olov Sjöström
Trafiksäkerhetschef

Arne Winerdal
Verkställande direktör