

Cyklingsutredningen
Näringsdepartementet

Synpunkter till Cyklingsutredningen

– Översyn av regler som påverkar förutsättningarna för att cykla, i syfte att öka cykeltrafiken och göra cykeltrafiken säkrare och öka trafiksäkerheten för gående i förhållande till cyklister samt i övrigt förbättra samspelet mellan cyklister och andra trafikanter.

Kommentarer gällande lagar och regler

Regler gällande planering och utformning av trafikmiljön

Samma lagstiftning borde gälla vid byggande av allmän cykelväg som vid byggande av allmän bilväg, så att inte enskilda markägare kan förhindra att vi får ett mer sammanhängande cykelvägnät. Cykelvägnätet måste hänga ihop och det måste vara uppenbart hur man skall köra i korsningar, d.v.s. kontinuiteten är viktig även när bilvägen korsas. För ett ökat cyklande som är säkert, behövs tydlighet vid tänkbara konfliktsituationer med andra trafikanter samt genomtänkt kontinuitet för cykelfärden. Hinder som gör oss ”trafiksäkerhetsoroliga” kan få presumtiva cyklister att välja annat fordonslag. Kontinuitet ska gälla även för snöröjning, sopning, underhåll av asfaltyta osv.

Ett cykelvägnät separerat från biltrafiken krävs vid höga hastigheter, men vid låga hastigheter råder delade meningar om separering eller inte. Förespråkarna för integrering av trafikslagen (blandtrafik och cykelfält), menar att det ger ett minskat antal cykelolyckor. Orsaken till det ska vara att cyklisterna synliggörs för bilisterna och därmed ska konflikterna dem emellan minska. Förespråkarna för separering menar att man vid studier av olycksrisken i de integrerade miljöerna inte tagit hänsyn till förändringen i exponeringen som sker i och med en integrering. Barn och äldre, som är mer olycksdrabbade grupper, undviker helt enkelt att cykla i många av dessa miljöer. Här behövs en ökad kunskap och att de integrerade miljöerna är utformade på rätt sätt, så att de beaktar även andra aspekter än trafiksäkerheten, d.v.s. tillgänglighet, framkomlighet och trygghet för alla typer av trafikanter. En integrering kräver hastighetssäkring och utformningen av blandtrafikmiljöer bör ses över så att såväl den faktiska som den upplevda säkerheten blir god.

Hur man ska lösa cykling längs större vägar och då framförallt 2+1-vägar behöver särskilt klargöras.

Förutom att komplettera med saknade länkar i cykelvägnätet, behövs ett helhetsperspektiv i samhälls-/stadsplaneringen så att möjligheten att klara sig med cykel beaktas vid planering av skolor, omsorg, kollektivtrafik,

bostadsområden, arbetsplatser och service. Det gäller att försöka undvika de tröskeeffekter som blir när en person skaffar sin första bil eller en familj köper en andrabil. Har man bil är det sannolikt att man kommer på ursäkter för att inte cykla. Skapar vi ett samhälle där det går bra att klara sig utan bil så kommer cyklandet att öka.

Trafikregler relaterat till cykeltrafik

Trafikregeln som säger att en cyklist är skyldig att använda separat cykelväg där sådan finns bör ses över, då den motverkar främjandet av ett ökat cyklande. Är den separerade cykelvägen inte snöröjd, i dåligt skick, medför en omotiverad omväg eller innebär konflikter med fotgängare är det förståeligt att cyklisten väljer en intelligande bilväg istället.

I utredningens direktiv nämns att det är ”nödvändigt att utreda hur regelefterlevnaden bland cyklister kan öka”. I det sammanhanget är det viktigt att påpeka att otydlig utformning, otydliga regler och ett trafiksystem som inte beaktar cyklisternas framkomlighet i tillräcklig utsträckning, innebär att man som cyklist förlitar sig till den egna logiken snarare än gällande trafikregler. Vi har alltför länge haft fokus på cyklisten som ett trafiksäkerhetsproblem och därmed har framkomlighetsperspektivet blivit mycket eftersatt.

Innan man kan börja ställa krav på cyklisters regelefterlevnad behövs därför en översyn av trafikmiljön utifrån ett cyklistperspektiv. Vi behöver bättre kunskap om hur omvägar till tunnlars, stopp vid trafikljus, inbromsningar vid utfarter etc. påverkar den totala restiden för cyklister och vilken betydelse det har för regelefterlevnaden och långsiktigt också för färdmedelsvalet. Vi behöver också veta mer om cyklisternas tidsvärdering och låta den ingå i bedömningar av åtgärder i infrastrukturen, på samma sätt som tidsvinster för bilister är högt prioriterat. Cykelns konkurrenskraft ligger i att den är lättillgänglig, att man smidigt, snabbt och enkelt kan ta sig ”från dörr till dörr” med samma flexibilitet som med bilen. Genom att beakta framkomlighetsperspektivet och inte bara fokusera på cyklisten som ett trafiksäkerhetsproblem kan cykelns konkurrensfördelar lyftas ytterligare, vilket främjar ett ökat cyklande.

Vi får heller inte glömma att även om cykeln är ett fordon i juridisk mening, med skyldighet att beakta alla trafikregler (lämna företräde, stanna vid stoppskylt, hålla till höger, ej cykla på gångbana) så är många vardagscyklister personer som inte har körkort (för bil), och därmed inte heller ser eller förstår trafiksäkerhet som de som också kör bil. Att man inte syns utan lykta är inte självklart om man inte kört bil. Så cykelvägnätet måste även anpassas och förtydligas så att den blir ”förklarande” även för de som inte har grundläggande trafikutbildning. Tydlighet, med andra ord.

Regler och andra förutsättningar som påverkar cykelparkering och möjligheten att ta med cykel på tåg/buss

Det borde finnas nationella riktlinjer för cykelparkering, som underlag för kommunernas parkeringsnormer. En cykelparkeringsnorm antagen i ett

kommunfullmäktige, är ett viktigt stöd för planering och bygglovgivning och gör det möjligt att ställa krav på enskilda fastighetsägare. Kraven bör vara mer specificerade än att bara ange antalet platser – det bör finnas väderskydd och möjlighet till fastlåsning på åtminstone en del av parkeringsplatserna.

Särskilda krav borde gälla i anslutning till kollektivtrafiknoder och här är det också viktigt att reda ut ansvarsfrågan (mellan trafikoperatör, fastighetsägare, markägare, m.fl.). Har man kunnat lösa denna fråga i Holland och Danmark, så borde det gå även i Sverige, om bara viljan finns.

Andra regler och förutsättningar relevanta och viktiga i sammanhanget

Trafiksignalerna behöver ställas om så att de främjar cyklisternas framkomlighet. Slingor ska, så långt det är möjligt, läggas i cykelbana (i god tid innan trafikljuset) för automatiskt omslag till grönt och slingor i körbanan ska registrera även en cykel. Trafiksignalen för cyklister ska gå grön vid varje omlopp. Har ingen cykel detekterats på cykelbanan ska överanmälan från parallella trafikströmmar säkerställa att det ändå blir grönt. Väntetiden ska hållas kort och signalsystemen bör samordnas för ”grön våg” anpassad för cyklister.

Övriga kommentarer

Trafiksäkerhet

Även om det är viktigt att se över trafiksäkerheten för gående i förhållande till cyklister, vilket nämns i direktivet, bör påpekas att detta är ett trygghetsproblem snarare än ett trafiksäkerhetsproblem. Enligt analyser av olycksdata registrerade i STRADA, står cykel-fotgängarolyckorna för bara ca 1 % av de cyklister respektive fotgängare som skadats i trafikmiljö. Separering av fotgängare från cyklister ger förutom en ökad trygghet för fotgängarna även en ökad framkomlighet för cyklisterna. Rekommendationerna för när separering mellan dessa båda trafikslag krävs, bör ses över.

Det största trafiksäkerhetsproblemet när det gäller cyklister (och även fotgängare för den delen) är singelolyckorna, de står för nära 80 % av alla skadade cyklister. Mer än hälften av dessa singelolyckor kan på ett eller annat sätt relateras till sådant som väghållaren kan anses ansvara för. En översyn av trafikmiljön behövs och ett flertal åtgärder behöver genomföras som främjar både cyklisternas framkomlighet och deras säkerhet, särskilt som många av åtgärderna är både billiga och enkla. Kantstenar, farthinder som betongsuggor och låsta grindar borde inte alls förekomma på cykelvägar och förbättringar i drift och underhåll gör stor skillnad!

När det gäller cyklisternas säkerhet, har vi idag ett bättre underlag för att studera olycksorsaker än någonsin tidigare i och med att 96 % av Sveriges akutsjukhus nu rapporterar in till STRADA. Tyvärr är informationen i olycksbeskrivningarna i STRADA inkonsekvent och bristfällig. För att kunna identifiera olycksorsaker, krävs en manuell klassificering av ”olyckstyper”, vilket är en arbetskrävande process och i mer än en tredjedel av fallen saknas relevant information i olycksbeskrivningarna. Det skulle behövas tydligare

riktlinjer till inrapportörerna och utbildning kring vilken information som är viktig för en mer klarläggande sammanställning av olycksstatistik gällande cyklisterna. Då kan man i framtiden göra bättre analyser betydligt snabbare, vilket underlättar uppföljande studier och först då kan vi börja prata om trender och om åtgärder haft någon effekt.

Den upplevda säkerheten påverkar vissa grupper i valet att cykla eller inte och därför är denna fråga viktig också för målet att öka cyklandet. Observera dock att det kan vara skillnad på upplevd säkerhet och den faktiska säkerhetsrisken.

Drift och underhåll

Standardkraven vad gäller drift och underhåll av cykelvägar utgår i regel från de standardkrav vi satt på bilvägar och med hänsyn till tillgänglig budget. Det skulle behövas standardkrav som istället utgår ifrån cyklistperspektivet, men då krävs att vi faktiskt har kännedom om effekterna för cyklisterna. Att drift och underhåll har stor betydelse för cyklisternas säkerhet det vet vi, men inte riktigt hur stor betydelse det har. Det har också stor betydelse för framkomligheten, men som redan nämnts har vi väldigt dålig kunskap om påverkan på cyklisternas restider och deras värdering av det.

Komfort, eller åkkvalitet som vi gärna vill kalla det, är något som vi bara börjat snegla på. Den tekniska utvecklingen går fort fram och det finns utrustning som relativt enkelt kan mäta jämnheten på en cykelväg. Det vi inte har tillräcklig kunskap om, är hur detta ska relateras till cyklisternas upplevda åk-kvalitet. Hur ska de objektiva mätningarna översättas till cyklistupplevelse på bästa sätt? Vilken status har cykelvägnätet egentligen idag – är det bra eller dåligt? Vad är bra, vad är dåligt? Vilka parametrar/indikatorer som beskriver standarden ur ett cyklistperspektiv behöver tas fram, som komplement till de som beskriver cykelvägens tekniska tillstånd?

När det gäller drift och underhåll, bör nämnas att när en cykelbana tas i anspråk för ”vägarbete” så visas sällan samma hänsyn som när en bilväg grävs upp. Cyklisten förväntas ta omvägar i gatan, över kantsten eller växtlighet. Alltför sällan är vägarbetet markerat, vilket det borde ställas hårdare krav på!

Sedan finns det mycket att göra inom området utveckling av fordon, utrustning och metoder för drift och underhåll av cykelvägar. Upphandling och uppföljning är också något som har stor betydelse för den standard som slutligen erbjuds cyklisterna.

Långsiktighet

För att vi ska nå framgång med satsningarna för ett ökat cyklande med bibehållen säkerhet, är det nödvändigt att arbeta långsiktigt. Cykelområdet har lidit av att vi länge ”underskattat komplexiteten”. Det finns en övertro på att man ska få ett ökat cyklande med små, enkla och billiga ”Quick-fix-lösningar”. Vi behöver vara medvetna om att det kommer att ta tid och att vi måste jobba långsiktigt med frågan. Det räcker inte med att göra en

jättesatsning nu i ett par år och sedan låta frågan falla till marken. Istället för projektbaserade satsningar där några eldsjälar driver frågan intensivt under ett par år, behövs resurser och planer för framtiden.

Ekonomi

Menar man allvar med att man vill öka cyklandet måste man våga ta resurser från satsningar på biltrafiken. Ta exemplet med trafikräkningar. Varför är det OK att bekosta räkningar i hundratals punkter för att räkna biltrafik, när det är otänkbart att räkna cykeltrafik i så många punkter. Detta trots att vi vet att cykeltrafiken varierar mycket mer och att den därför skulle behöva räknas i fler punkter, om vi vill ha statistiskt tillförlitliga resultat.

Satsningarna på cykeltrafiken behöver lyftas flera nivåer om vi ska lyckas. Cyklandet får inte ens den andel av budgeten som färdmedelsandelarna motiverar. I Nederländerna satsas €25 per person och år på satsningar för cykeltrafiken, varav 97 % på infrastruktur och detta trots att det är ett land där mycket av cykelinfrastrukturen redan finns på plats. I det perspektivet har vi i Sverige en lång väg att gå.

Ovanstående synpunkter bygger endast på reflektioner vid genomgång av direktiven till Cyklingsutredningen. Då vi inte haft möjlighet att ta del av utredningens resultat så långt, har vi inte kunnat ta hänsyn till dessa och det finns risk att yttrandet upprepar redan kända problem och att andra viktiga punkter förbisätts. Vi ser fram emot en vidare dialog och att under hösten få möjlighet att ta del av utredningens resultat och att då också kommentera dessa!

I detta ärende har ställföreträdande generaldirektör Kent Gustafson beslutat. Detta yttrande har utarbetats av forskaren Anna Niska och i den slutliga handläggningen har också forskningsingenjör Jan Wenäll deltagit.

För VTI

Kent Gustafson
Ställföreträdande Generaldirektör