

Till

n.registrator@regeringskansliet.se

helene.lassi@regeringskansliet.se

Remissvar "Ökad och säkrare cykling– en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv"

Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister, SMC, har getts möjlighet att besvara cykelutredningen. Det är en mycket omfattande utredning som verkligen satt cykeln i fokus. Det är positivt att satsningar görs för att minska olyckor bland cyklisterna och öka cykelanvändningen i Sverige.

En motorcykelutredning, tack!

Gång på gång konstateras i utredningen att man måste planera infrastruktur utifrån alla trafikslag för en bättre helhet. Så är det inte idag. Därför önskar SMC att en liknande utredning görs för motorcyklar och mopeder. Ytterst lite görs för dessa trafikantgrupper och en MC-utredning skulle kunna belysa frågor som parkering, vägars utformning, drift och underhåll, motorcyklar i bussfiler och liknande. Även om motorcyklar numera nämns i olika sammanhang saknas uttalade önskemål och tydliga krav. Tvärtom finns kommuner som klart deklarerar att man inte ska göra något för MC-trafiken överhuvudtaget.

Ett nationellt planeringsråd för cykelfrågor har skapats på initiativ av Trafikverket. Det skulle vara önskvärt att inrätta även för andra trafikanter, till exempel motorcyklar och mopeder.

Cykelns likhet med motorcyklar och mopeder

Det finns många likheter mellan cykel och motorcyklar/mopeder. Om ordet "motor" lades till framför cykel i delar av cykelutredningen skulle det lösa många problem för motorcyklisterna.

Fordonsslagen cykel, moped och motorcykel har oftast bara två hjul och därmed ett stort behov av god friktion på de små kontaktytorna mot vägen. SMC instämmer i att underhåll är utomordentligt viktigt för cyklister och andra som färdas på två hjul – motorcyklar och mopeder. Enligt utredningen beror 42 % av singelolyckor på MC på brister i vägbanan, motsvarande siffra för motorcyklar på torr vägbanan är 10 % medan antalet är försumbart bland bilister.

En cyklist är svår att upptäcka i trafikmiljön, på samma sätt som motorcyklar och mopeder. Det finns mängder av forskning som förklarar detta fenomen. Varannan motorcyklist som dödas i trafiken gör det i kollision med en annan trafikant, oftast en bil. Försäkringsbolagen Trygg-Hansa och If har presenterat statistik som visar att i mellan 65-90 % av olyckor med motorcykel där fler fordon är inblandade är den andra parten vållande till olyckan. Oavsett vem som vållat olyckan är den oskyddade trafikanten alltid förloraren.

Väjningsplikt vid obehövade cykelöverfarer

Det är inte ovanligt att cyklister håller en högre hastighet än högsta tillåtna för moped klass II, 25 km/h. När vi vet att bilister inte ser en motorcyklist på ett fordon som väger



Sveriges MotorCyklister

Adress: Forskargatan 3, 781 70 Borlänge

Tel: 0243-669 70, fax: 0243-822 87

E-post: smc@svmc.se, web: www.svmc.se

350 kilo med belysning framåt och bakåt, då är risken uppenbar att bilisten inte ser en cyklist. Det är anledningen till att SMC inte anser att Trafikförordningen ska ändras så att andra trafikanter får väjningsplikt mot cyklister och förare av moped klass II. Risken är uppenbar att denna regelförändring bidrar till fler kollisioner. Zebra-lagen har inte fått önskad effekt då fotgängare kan invaggas i en falsk trygghet. Zebra-lagen har inte gett förbättrad olycksstatistik.

Tillåt moped klass I på vissa GCM-vägar

Att köra en moped med 45 km/h som högsta tillåtna hastighet på en 2+1-väg är inte trafiksäkert, varken för mopedföraren eller för andra trafikanter, eftersom vägren saknas. På dessa vägar där det finns en parallell GCM-väg bör även moped klass II tillåtas att få köra på dessa.

Prioritering

Det är självklart att infrastruktursatsningar kostar, både i form av utrymme och pengar. SMC har konstaterat att inga medel har avsatts för ökad MC-säkerhet, därför är det positivt att man vill satsa på andra oskyddade trafikanter. Det vore önskvärt om SKL och Trafikverket hade samma syn på MC- och mopedförare då det gäller att satsa på säkrare sidoområden istället för sidoräcken och att medel avsätts för att säkra infrastruktur för fler trafikantgrupper.

Pendling

I våra stora svenska städer är trängseln ett ökande problem, vilket är en orsak till att cyklingen ökar i omfattning. SMC vill dock poängtera att ett stort antal varje dag kör motorcykel till jobbet vilket bidrar till minskad trängsel. Även dessa trafikanter har behov av säker framkomlighet och att kunna parkera sitt fordon då man kommer fram. Ett exempel på hur säkerheten kan öka, utan någon som helst kostnad, är att tillåta motorcyklar i bussfiler.

För SMC

Maria Nordqvist
Tel: 0243-669 79
Mobil: 070-538 39 38
E-post: maria.nordqvist@svmc.se



Sveriges MotorCyklister

Adress: Forskargatan 3, 781 70 Borlänge
Tel: 0243-669 70, fax: 0243-822 87
E-post: smc@svmc.se, web: www.svmc.se