

Till

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

Remissvar Promemoria Cykelregler N2017-03102-TIF

Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister, SMC har getts möjlighet att inkomma med svar på förslag till nya cykelregler.

Sammanfattning

Generellt har SMC inget emot de förslag som lämnas. SMC anser att det är positivt att satsningar görs för att ändra resvanor från bil till andra färdmedel, till exempel cykel. Alla tvåhjuliga fordon bidrar till att minska trängsel och öka framkomligheten. Olycksstatistiken visar att det krävs åtgärder för att öka säkerheten hos oskyddade trafikanter, bland annat de som färdas på cykel.

Redan nu använder många cyklister körbanan även om det finns en GCM-bana brevid vägen, regeländringen gör detta sätt att färdas lagligt vilket är positivt.

Det finns mängder av likheter mellan tvåhjuliga motorcyklar och moped klass I och trampcykel och moped klass II. Många problem i vägmiljön som leder till olyckor är gemensamma, t ex brister i friktion, hinder i vägmiljön, bristande uppmärksamhet från andra trafikanter och liknande. Ändå nämns aldrig MC och moped klass I i dessa sammanhang. Vaghållarna skulle öka trafiksäkerheten för samtliga oskyddade trafikanter om man tar ett gemensamt grepp och utgår från likheterna mellan de tvåhjuliga fordonslagen.

Det finns flera förslag som får konsekvenser för de oskyddade trafikanter som inte färdas på GCM-vägar och cykelleder. Det finns ingen konsekvensbeskrivning som beskriver hur trafiksäkerheten förändras. Regeringen har uttalat att inom Nystart Nollvisionen ska fokus ligga på de oskyddade trafikanterna där även förare och passagerare på motorcykel och moped klass I ingår liksom fotgängare, trampcyklister och de som färdas på moped klass II. Några exempel redovisas nedan. SMC förutsätter att regeringen gör en analys som även innehåller en konsekvensbeskrivning för säkerheten hos dem som färdas på MC och moped klass I.

MC överrepresenterade i svåra skador i tätort

VTI presenterade 2014 en studie som visar att drygt 30 procent av de motorcyklister som omkommer och drygt 40 procent av de motorcyklister som skadas svårt gör det inom tätbebyggt område, vilket är en högre andel än för personbilar. Om tar hänsyn till vägnätets längd så är det fler motorcyklister som skadas svårt per väglängd inom än utanför tätbebyggt område. VTI anser att orsaken till olyckorna inom tätbebyggt område bör studeras närmare. Till exempel bör olika korsningstyper studeras eftersom dödade och svårt skadade motorcyklister är överrepresenterade i korsningsolyckor jämfört med personbilar (1). Det finns tyvärr ingen analys i cykelutredningen om de åtgärder som redan införts och nya förslag ökar eller minskar risken för svåra MC-olyckor i tätorter. Här bör regeringen snarast kräva utredning och uppföljning.

Cykelgata

Om vaghållaren minskar ytan på körbanan för motortrafik för att öka utrymmet för de som cyklar kommer de oskyddade trafikanter som färdas på gator och vägar, förare och passagerare på motorcykel och moped klass I, att få slåss om utrymmet med bilar, bussar och lastbilar. Det betyder en ökad risk för kollisioner.



Borlänge den 28 augusti 2017

Varje år sker ett antal allvarliga olyckor, många med dödlig utgång, på grund av att bilförare inte ser MC-och mopedförare. Prejningar i samband med filbyten och vägbyten är inte ovanligt. Därför måste hänsyn tas till alla trafikanter redan från planeringsstadiet.

Här kommer ett exempel från Stockholms stad där en bussfil breddats för att göra plats för cyklar. Samtidigt som man satsat på att öka säkerheten och framkomligheten för cyklister och kollektivtrafik har körfältet för övrig trafik där moped klass I och motorcykel framförs tillsammans med övrig trafik. Dessa körfält är oftast trafikerade medan kollektivkörfälten är tomma.



En möjlighet att öka motorcyklisters och mopedisters synbarhet och minska risken för kollisioner i tätort är att tillåta dem i kollektivkörfält. Det började i Stockholm 1985 och har sedan dess spridit sig i Europa. I en svensk studie från 2015 säger motorcyklister i Stockholm att detta är den absolut viktigaste åtgärden för deras säkerhet i Stockholmstrafiken (2). I Norge är tvåhjuliga MC och mopeder tillåtna i alla bussfiler. Storbritannien öppnar allt fler kollektivkörfält för MC. I London vill transportkommittén att alla kollektivkörfält ska öppnas för MC, inte bara de cirka 1000 som är öppna idag. I London har man också uttryckt behov att utreda vilka konsekvenser inrättande av cykelgator får för MC-och mopedtrafiken i och med att vägbanan smalnar av och MC/moped klass I därmed får mindre utrymme att dela med bilar, bussar och lastbilar (3). Lagstöd finns i Trafikförordningen (1998:1276) Kap 10, § 1, punkt 5:

"10 § Särskilda trafikregler får meddelas genom lokala trafikföreskrifter för en viss väg eller vägsträcka eller för samtliga vägar inom ett visst område eller för ett område eller en färdled i terräng. De särskilda trafikreglerna får gälla följande .5. Att ett visst körfält eller en viss körbana ska vara körfält eller körbana för fordon i linjetrafik m.fl."

Sveriges MotorCyklister

Gamla Tunavägen 30, 784 60 Borlänge
0243-669 70
www.svmc.se



Sveriges MotorCyklister

Borlänge den 28 augusti 2017

En annan möjlighet är att informera om hur trafikanter kan passera stillastående fordon i köer. Det sker i andra länder, t ex Nederländerna. Där har man kampanjer riktade till både MC-och mopedförare och till bilister om vilka regler som gäller vid kökörning, om hänsynstagande mot andra trafikanter liksom tips om säker körning (3). SMC har körtips vid kökörning på hemsidan www.svmc.se

Korsningar och cykelboxar

Utredningen säger: ”*Cykelboxar finns i tätorter i korsningar för att synliggöra cyklande som stannat för att invänta grön signal.*” Utredningen beskriver hur cykelboxarna ökar säkerhet, trygghet och framkomlighet för cyklande i dessa korsningar.

Som nämns ovan är motorcyklister överrepresenterade i olyckor med svårt skadade och dödade i tätort. Motorcyklister är överrepresenterade i korsningsolyckor. Det finns inga hinder för att inkludera de som framför MC och moped klass I i cykelboxar och liknande tankegångar. Runt om i världen införs detta för alla som färdas på två hjul under begreppet ”advanced stoplines”. SMC föreslår därför att cykelboxarna öppnas för alla trafikanter som färdas på två hjul.

SMC står gärna till departementets förfogande i alla frågor som rör motorcyklism.

För Sveriges MotorCyklister

Jesper Christensen
Generalsekreterare
Tel: 070-557 75 00
E-post: jesper.christensen@svmc.se

Maria Nordqvist
Politisk sekreterare
Tel: 070-538 39 38
E-post: maria.nordqvist@svmc.se

1. Skadade motorcyklister –En analys av var i vägnätet som motorcyklister , skadas och skadornas svårhetsgrad, Forsman/Vadeby, VTI 2014
2. Om MC-användning i Stockholm – en enkätstudie, Görtz/Nordqvist SMC 2015
3. Easy Rider, Improving motorcycle safety on London’s roads mars 2016
4. Hemsida med gemensamma prioriterade åtgärder mellan regeringen, myndigheter, MC-organisationer, MC-tillverkare med flera i Nederländerna: <http://motorplatform.nl/>

