

Medlemsremiss – synpunkter senast 1 mars 2009

Förslag till trafikpolitiskt program för HPVS

Vid årsmötet 2008 fick styrelsen i uppdrag att utarbeta ett trafikpolitiskt program.

Styrelsen har nu tagit fram ett förslag som vi kommer att presentera vid årsmötet 2009 för beslut.

Dessförinnan vill vi emellertid skicka ut förslaget på remiss till medlemmarna för att så många som möjligt ska ha en chans att påverka innehållet.

Skicka synpunkterna till mig, helst per e-post, så att jag har dem **senast 1 mars 2009**.

Styrelsen kommer därefter att ta fram ett nytt förslag som skickas ut tillsammans med övriga handlingar inför årsmötet 2009 (äger rum i maj, datum fastställs i dagarna).

Stockholm 2009-01-23



Krister Spolander

070 421 70 36, 08 720 01 25

krister@spolander.se

Tolv punkter för säkrare och bekvämare cykling

HPV Sweden – föreningen för muskeldrivna fordon



Omslag med logga och bild (exempelvis nåt i stil med ovanstående som visar cykling generellt, inte så specialiserat som liggcykling)

Förord

Nu måste vi skifta fokus.

Så länge vi minns har planeringen utgått från den bilburna människan. I den ena utredningen efter den andra konstateras att problemen bara blir allt större. Stadsbilsismen leder till kroniska trafikstockningar, mer luftföroreningar, buller, trafikolyckor och så vidare. Och minskar livskvaliteten för massor av människor.

Nu är det dags att se till den cyklande människans behov. En sådan förändring i trafikpolitiken kräver både mod och insikt. Mod att utmana gamla, fossila särintressen. Och insikt i att det är de korta bilresorna som måste ersättas med cykel och gång. Bilen som i propagandan framhålls som de stora avståndens övervinnare används i själva verket mest på korta distanser i våra tätorter.

För många har bilen också kommit att symbolisera en livsstil som skapar enorma problem. Våra barn och barnbarn tvingas städa upp efter oss. Vi hinner inte innan vår tid är ute, men vi borde åtminstone börja. Klimatet räddas inte av cykeln. Men den ingår i omställningarna som behövs för klimathotet. Cykeln är en del av en ny livsstil.

Ska cykeln ha en chans att återta sin plats som dominerande färdmedel på kortare sträckor måste vi satsa resurser på att förändra vägar och gator. Bara en säker och trivsamt trafikmiljö kan få fler att ta cykeln till jobb och skola.

Det är varken dyrt eller svårt, kostar bara en bråkdel av de stora motorvägsbyggena.

Det enda som krävs är mod att ta de konflikter som oundvikligen uppstår när bilen måste göra plats för sig.

Vi i HPV Sweden hoppas att medborgare och politiker som vill driva detta, ska finna fakta och stöd i vårt tolvpunktsprogram.

HPV Sweden, föreningen för muskeldrivna fordon, vill

1 – att cykeltrafiken får mycket större resurser. Bara när cykelmiljön är tillräckligt bra och säker, kommer fler människor att cykla oftare. Först då kommer fysiskt passiva biltrafikanter att börja använda cykel. Först då vågar föräldrar låta sina barn cykla till skolan.

Det kräver resurser. Fortfarande satsar emellertid stat och kommun nästan alla sina pengar på ett redan väl utbyggt vägnät för biltrafiken. Insatserna för cykel räcker knappt till för att behålla cyklingen på nuvarande nivå. Cykeln får endast någon enstaka procent av väghållningsanslagen.

Det måste bli mångdubbelt större satsningar på en sammanhängande cykelinfrastruktur, men det är inga enorma belopp det handlar om. Tvärtom, samhällsekonomiskt är det bland det allra lönsammaste man kan satsa på.

Men trafiksäkerhetsåtgärder ska finansieras av andra pengar än de som anvisas för cykeltrafiken. Förbättras en korsning ska kostnaderna finansieras av motortrafikbudgeten. Byggs en bilväg om till mitträckesväg och en parallell cykelväg därför måste anläggas, ska kostnaderna för detta finansieras av mitträckspengarna. Principen ska vara att det trafikslag som orsakar skaderiskerna också ska finansiera åtgärderna.

2 – att cykeln integreras i trafikplaneringen. Cykeln måste integreras fullständigt i trafiksystem och planering. Planering och drift ska ske på samma professionella sätt som för biltrafiken. Planer för cykelvägnätens utveckling, säkerhetsstandard, drift och underhåll måste tas fram av väghållarna, och kontinuerligt utvärderas och revideras.

Att beslutade medel verkligen används för cykeltrafiken, och inte till diverse bilvägsprojekt som så ofta spränger sina budgetramar, måste kontrolleras med full insyn. Årliga redovisningar på nationell, regional och kommunal nivå måste göras om hur cykeltrafiken och cykelinfrastrukturen utvecklas.

3 – att hastigheterna effektivt dämpas där cyklister måste cykla tillsammans med bilar. Eller där de måste korsa biltrafik. Nästan allt dödligt krockvåld som drabbar medtrafikanter kommer från motorfordon. Cykelns andel av krockvåldet är knappt mätbar, det rör sig om några promille. Det är bilar som är farliga, inte cyklar. Cyklisterna är offer för trafiksäkerheten. Det är en självklarhet som ofta glöms bort.

Krockvåldet kan man minska genom att dämpa biltrafikens hastighet. Högre hastigheter än 30 km/tim strider mot den grundläggande Nollvisionsprincipen att våldet i en olycka inte får vara större än människans biologiska tolerans mot dödliga eller bestående skador. Är det mer så måste motorfordonen separeras från cyklister och gående.

4 – att cykelinfrastrukturen får en hög och jämn standard.

Framkomlighet, säkerhet och trygghet ska prioriteras i en sammanhållen helhet.

Idag är variationerna enorma, från riktigt bra cykelvägnät till usla stråk där cyklisterna måste trängas med tung och snabb motortrafik.

Resurserna ska användas till att skapa **sammanhängande** cykelvägnät. Viktiga mål- och startpunkter ska kunna nås – arbetsplatser och skolor, servicecentra och fritidsområden – utan farliga konflikter med biltrafik.

Näten ska vara så pass **finmaskiga** att de är lätta att nå. De måste tryggas med god **belysning** och i övrigt utformas så att tryggheten blir så bra som möjligt.

Cykelvägnätet ska ha **vägvisning** av samma kvalitet som för bilister. Detta är särskilt viktigt för nya cyklister så att de hittar rätt och ser vart cykelvägarna leder. Vägvisningen måste bindas ihop cykelstråken oavsett de går på separata cykelbanor eller i blandtrafik.

Standarden måste bli mycket bättre. Siktförhållanden, bredder och kurvradier är nu dimensionerade för 15 km/tim. Det kanske fungerade förr men moderna växelcyklar gör att många cyklister numera håller betydligt högre fart. Huvudnäten bör dimensioneras för 30 km/tim. Sikten måste räcka till för säkra omkörningar och möten. Cyklister ska kunna färdas i bredd.

På cykelöverfarter och andra **korsningar med biltrafik** måste säkerheten bli mycket bättre. Viktigast är att få ner biltrafikens hastighet. Det kan göras med fysiska åtgärder som gupp, upphöjningar, insnävningar och så vidare.

Cyklisternas **framkomlighet** behöver förbättras i tätortstrafik. Grön våg för bilar innebär som regel röd våg för cyklister. Men i exempelvis Odense och Köpenhamn har man inrättat grön våg för cyklister, ett exempel som bör följas i Sverige. Man kan också göra cykelbanorna oberoende av trafikljusen genom att lägga banorna vid sidan av bilisternas trafiksignaler.

Begreppet **cykelhuvudled** bör etableras rättsligt och i planeringen, alltså en cykelväg med prioritet över sekundär bilväg. Trafikreglerna måste förändras för bättre säkerhet och framkomlighet. Dagens ovillkorliga väjningsplikt för cyklister måste upphävas. Motorfordonsförare på sekundära bilvägar ska ha väjningsplikt gentemot korsande cykeltrafik. Det ska framgå av lokala trafikföreskrifter liksom av de generella trafikförfattningarna.

Beläggningen på cykelvägarna måste bli mycket bättre och jämförbar med standarden på intilliggande bilvägar. Cykelvägarna är i regel dåligt underhållna, ojämna med håligheter och sprickor, ibland så stora att det är en säkerhetsrisk. Trösklar och kantstenar måste bort från cykelbanorna.

Vinterväghållningen för cykelvägnäten måste prioriteras. Det innebär att de ska plogas före bilvägar. Cyklister får inte tvingas ut bland bilar i moddigt väglag därför att cykelvägen inte är plogad.

Gående och cyklister måste separeras bättre. Särskilt äldre människor till fots har all rätt att tryggas på trottoarer och gångbanor.

Mopeder ska vara med motortrafiken, inte på cykelbanor. En moped är en motorcykel, oavsett vad myndigheterna påstår, och ska därför framföras tillsammans med övrig motortrafik.

Farliga föremål på och vid sidan av cykelbanorna måste bort, exempelvis betonggrisar och stålgrindar. De förorsakar ibland allvarliga skador, särskilt i mörker när de är svåra att se. Stolpar och andra hårda objekt måste flyttas till betryggande avstånd från cykelbanorna.

Dagens **krav att använda cykelbana** ska bara gälla för de hastigheter som banan dimensionerats för. Vill cyklisten köra fortare ska hon eller han även få använda körbanan.

Innovativa begrepp bör införas i **trafiklagstiftningen**, exempelvis cykelgata, en lågfartsgata för blandtrafik där cykeltrafiken har prioritet över motortrafiken. Över huvudtaget finns många smidiga och bra lösningar som länge varit i bruk i de stora cykelländerna i Europa och som kan importeras till oss.

5 – att cykling på landsväg blir mycket säkrare. Att cyklister tvingas köra i höghastighetstrafik strider fullständigt mot fundamentala Nollvisionsprinciper.

Det finns nästan tvåtusen tätorter i Sverige. Genomsnittskommunen innehåller sex tätorter, ofta på bekvämt cykelavstånd från varandra.

En **nationell plan** för sammanhängande cykelvägnät mellan närliggande tätorter måste tas fram med tillräcklig finansiering för snabb utbyggnad.

Byggs en väg om till en så kallad **2+1-väg**, alltså med mitträcke, måste väghållaren hänvisningsskylda cykeltrafiken till en alternativ väg som emellertid inte får innebära en omväg. Annars måste en cykelväg anläggas och den ska, som tidigare nämnts, finansieras av bilvägspengarna.

Måste cyklisterna använda bilväg måste **vägrenen** utmärkas som cykelfält och vid behov breddas. Är det mycket biltrafik, ska det vara fråga om en provisorisk åtgärd i avvaktan på en separat cykelväg.

6 – att väghållarens ansvar skärps. Väghållaren ska ansvara för att cykelinfrastrukturen är i gott skick. Om man själv eller cykeln skadas beroende på dåligt vägunderhåll eller andra farligheter ska man vända sig till väghållaren och kräva skadestånd. Informationen härom bör intensifieras och tydliggöras och rutinerna för skadestånd effektiviseras.

Kriterierna för väghållaransvaret måste skärpas. Att exempelvis lägga ut exempelvis betongbock på cykelbanor bör straffbeläggas.

7 – att trafikreglerna förbättras. Trafiklagstiftningen måste ses över med utgångspunkt från cyklisternas framkomlighet och säkerhet. Väjningsreglerna har tidigare nämnts men mycket annat behöver också omprövas.

Enkelriktning, för att ta ett exempel, innebär att cyklisternas framkomlighet försvåras. I de kontinentala cykelländerna får cykeltrafiken färdas mot enkelriktning under vissa förutsättningar. Liknande undantagsregler bör tillåtas hos oss.

Ett annat exempel är att omkörningsförbud mellan bilar i samband med möte av cyklist bör införas.

Man bör också klara ut vad som ska finnas i den generella lagstiftningen och vad som måste finnas i de lokala trafikföreskrifterna med utmärkning på berörda platser.

8 – att efterlevnaden av trafikreglerna blir bättre. Cyklisterna tar sitt samhällsansvar genom att de väljer cykel i stället för motortransport. Och som tidigare nämnts, det är inte cyklisterna som ligger bakom det dödliga krockvåldet. En diskussion om cyklisters regelefterlevnad måste starta från dessa utgångspunkter.

Cyklist bör bli bättre på att följa grundläggande trafikregler. Det handlar om att respektera gående, trafiksignaler, väjningsregler och så vidare. Det handlar om att vara synlig i mörker med belysning och reflexer. Det handlar också om att använda cykelhjälm, särskilt i blandtrafik.

Allt för cyklisternas eget bästa.

Bilister måste bli bättre på att anpassa sig till fartgränserna. Fortkörning är det i särklass vanligaste regelbrottet, drygt hälften av all biltrafik går fortare än gällande fartgräns. Också rattfyllerierna måste bekämpas mer kraftfullt än idag.

9 – att bättre cyklar utvecklas. Vi behöver bättre cyklar. Den nuvarande cykeltypen har mer än hundra år på nacken. Dagens ”säkerhetscykel” lanserades på 1890-talet. Namnet till trots har den uppenbara säkerhetsbrister. Den höga positionen gör fallet högt vid en omkullkörning. Vid en kollision flyger cyklisten över styret med huvudet först. Och det är i regel huvudet som tar första – och hårdaste – smällen.

Jämfört med bilen vars krocksäkerhet förbättrats dramatiskt de senaste decennierna, har cykeln stått stilla. Tänkandet har låsts vid ett mer än hundraårigt grundkoncept och hämmats av snäva internationella designregler.

Men det handlar inte bara om säkerhet utan också om komfort och ergonomi. Utvecklingen av exempelvis sitt- och liggcyklar började på allvar komma igång på 1990-talet med en påfallande kreativitet.

Det handlar också om hanterlighet. I dessa dagar då vi talar om kombinationsresor mellan cykel och kollektivtrafik, är det angeläget att stimulera utvecklingen av hopfällbara och bärbara cykeltyper för smidig hantering på tåg, bussar och spårvagnar.

10 – att det blir lättare att kombinera kollektivtrafik och cykel. Cykeln är oftast överlägsen på korta sträckor men på längre avstånd vinner man tid på att välja buss, bil eller tåg. Sådana resor måste ses som en helhet där cykeln används för att komma till och från knutpunkter och resecentra.

Därför måste det finnas **säkra och klimatskyddade parkeringsplatser** på sådana platser.

Man ska också kunna ta med sig **cykel på tåg och bussar**. Det kan man i praktiskt taget alla andra europeiska länder. Vi anser att berörda myndigheter, exempelvis Rikstrafiken, ska kräva att buss- och tågoperatörer gör det möjligt att medföra cykel. Det ska vara ett villkor för tillståndet att driva linjetrafik.

Först då kan man tala om **Hela resan**, något som våra trafikplanerande myndigheter ofta talat om de senaste decennierna.

11 – att cykelturismen utvecklas. Sverige är på efterkälken. Inte bara de traditionella cykelländerna utan också länder som Spanien, Italien, Belgien och USA satsar en hel del på cykelturismen.

Vi behöver bygga ut de rekreativa cykelnäten och skapa bättre länknings mellan dem. Befintliga stråk behöver rustas upp och turistattraktionerna bindas samman så att vi får intressanta leder för cykelturismen.

12 – att näringsliv och samhälle engageras. Fler behöver engageras i arbetet för ökad cyklist, inte minst näringslivet och arbetsgivarna.

Cykeln är viktig för den långsiktiga personal- och friskvården. Omklädningsrum och duschmöjligheter är självklara i det sammanhanget, liksom parkeringar där cyklarna är skyddade mot väder, åverkan och stöld.

Skatteregler gynnar bilen men inte cykeln. Regelsystemen inom detta och andra relevanta områden bör förändras för att stimulera ökad cykling.

Nya idéer bör utvecklas, exempelvis att företag kan sponsra drift, underhåll och utbyggnad av cykelstråk som berör företaget. Goda exempel finns, fast än så länge sällsynta. Exempelvis har Mönsterås Bruk varit med om att bygga en utmärkt cykelväg mellan centralorten och bruket.