



## Trampkraft

human powered vehicles

föreningen för muskeldrivna fordon

2011-06-12

Kommittén Översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv (2010:93)  
Regeringskansliets utredningsavdelning i Malmö  
Box 187  
201 21 Malmö

### Trampkraft med synpunkter på cykelregler inför mötet 22 juni

Föreningen Trampkraft – bildad 1991 i syfte att främja alternativa cykelfordon (som liggcyklar, trikar, velomobiler, vikbara cyklar) – får tacka för inbjudan till sammankomsten 22 juni och vill flagga för några av våra synpunkter med denna skrivelse. De rör vardagscyklingen med tonvikt på *pendling* till arbetsplatser och utbildningsinstitutioner.

- En användbar utgångspunkt är att skilja mellan individuella och samhällsliga motiv för cykling. *Framkomlighet, snabbhet och säkerhet* dominerar generellt när individer övergår till cykel från bil eller kollektivtrafik. Övrigt – som hälsa, omsorg om miljö och stadskvaliteter – spelar roll men är i regel inte avgörande. Ska man få fler att välja cykel bör man därför främst satsa på sådana regeländringar som gör cykeln till ett snabbt, framkomligt och säkert färdssätt för arbetspendling.
- *Korsningar och cykelöverfarter* är ett stort problem för såväl säkerhet som framkomlighet. För det första bör motortrafikens *hastighet effektivt dämpas* i sådana potentiella konfliktpunkter, liksom generellt i blandtrafik. För det andra bör alla större korsningar och cykelöverfarter regleras med *lokal trafikföreskrift avseende väjningsplikt* (TFs generella regler i kap 3 § 21 är svårtolkade i praktiska situationer, särskilt när motortrafiken svänger i korsning). För det tredje bör *högersväng mot rött* tillåtas (med väjningsplikt för den högersvängande cyklisten).
- Andra framkomlighetsfrämjande åtgärder är att generellt *tillåta cykling mot enkelriktade gator* med fartgränsen max 30 km/tim.
- Det generella *påbudet att använda cykelbana bör upphävas* (och ersättas av en rekommendation). Idag är hastighetsvariationen väsentligen större än förr, långsamma cyklister blandas med snabbare. Cykelbanor är i praktiken dimensionerade för långsamma cyklister. Snabbcyklister väljer därför körbanan (bättre geometri och linjeföring, bättre beläggning, bättre underhåll). En parallell kan göras med vad som gäller för EU moped klass I resp II i denna fråga.



## Trampkraft

human powered vehicles

föreningen för muskeldrivna fordon

- **Påbudet att cyklande ska färdas efter varandra bör upphävas** (TF kap 6 § 1). Det är en gammal regel som bottnar i den tidens synsätt att motorfordonsförare ska kunna passera cyklister i samma körfält utan att behöva svänga ut i det motriktade körfältet (alltså en riktig omkörning). Påbudet är också ett problem för motions- och tävlingscyklister som tränar i grupp.
- Cykling, och mopedtrafik, bör av säkerhetsskäl **förbjudas på så kallade 2+1-vägar** (och 1+1-vägar). Det är en svårsmält paradox att cyklister och mopedister är tillåtna på sådana 100- eller 110-vägar utan vägren, medan de är förbjudna på motorvägar med 1,5 meters vägren avskiljd med heldragen linje och där ingen rullande motortrafik får förekomma.
- **Vägrenar bör utmärkas som cykelfält** (dock tillåtna att tillfälligt användas av motorfordon).
- Gång och cykel är olika trafikslag och bör därför **generellt ha olika banor inom tätort** (där blandningen är ett problem). Delar gående och cyklister samma bana bör den betraktas som väg, innebärande att de gående ska använda vänster sida. Över huvud taget beskrivs cyklister som ett problem för fotgängare. Det är i och för sig sant, men det är lika mycket tvärtom. Gående använder cykelbanor lite hur som helst och äventyrar såväl framkomlighet som säkerhet.
- **Forskning, utveckling och innovation** bör främjas, inte minst för att påskynda den tekniska utvecklingen av säkrare och komfortablare cyklar. Exempelvis har elassisterade cyklar en potential att locka över bilister men är ännu ganska primitiva konstruktioner.
- Högre krav, precisare formulerade, bör ställas på **cykelinfrastrukturen** när det gäller framkomlighet, snabbhet och säkerhet, exempelvis i regelverk av typ VGU. Linjeföring, geometri och beläggning på huvudnätet bör dimensioneras för 40 km/tim och bredare ekipage, exempelvis trehjulingar. Kraven bör **följas upp** vid ny- och ombyggnationer.
- Även **regelverket i övrigt** bör utvecklas i syfte att främja cyklingen. Det handlar om att modernisera **reglerna för reseavdrag**, tjänste- eller förmånscyklar, olika sätt att stödja faciliteter på arbetsplatser (exempelvis stöd till säker cykelparkering, omklädningsrum/dusch osv).
- Det är viktigt med riktiga **uppföljningssystem för satsningar på cykelinfrastruktur**. Erfarenhetsmässigt försvinner budgeterade medel och används till annan infrastruktur.



## Trampkraft

human powered vehicles

föreningen för muskeldrivna fordon

- **De regionala och lokala nätverken** av cykelplanerare bör stärkas, exempelvis med **återkommande utbildningsseminarier** och andra sammankomster. Synsättet att cykeln är ett transportmedel som kräver framkomlig och säker infrastruktur, skött med professionell drift och underhåll, måste etableras på alla planeringsnivåer hos väghållare och andra organ som har att göra med vår fysiska miljö.

Bästa hälsning

På uppdrag av styrelsen för Trampkraft

Krister Spolander

Styrelseledamot, [krister@spolander.se](mailto:krister@spolander.se), 070-421-70 36

**Bilaga:** Trampkrafts 12-punktsprogram för säkrare och attraktivare cykling (2009).