

Trampkrafts synpunkter på Cyklingsutredningens frågor till sammanträdet 111128

Cyklingsutredningens frågor har diskuterats vid Trampkrafts styrelsemöte 111121, varvid nedanstående synpunkter beslutades.

Cyklingsutredningens frågor	Trampkrafts synpunkter	Kommentar
a) Är det korrekt att de regelverk som används vid planeringen av cykelinfrastruktur inte hämmar tillkomsten av ändamålsenligt cykelinfrastruktur?	I VGU finns en massa dimensionerande bestämmelser om korsningar, bredder, linjeföring osv osv. Har inte gått igenom detaljerna, men en övergripande princip bör vara att huvudnätet ska dimensioneras för snabb cykling, företrädesvis arbetspendling, med hastigheter upp mot 40-50 km/h (i nedförslutningar) och 35-40 km/h på plan mark. Bredderna bör vara tilltagna för trehjulingar (möten och omkörningar mellan två trehjulingar). För högre breddstandard krävs att två parcyklade kan möta ett annat par. Ytan ska vara hårdgjord med hög friktion och dränerande (asfalt, betong). Antalet korsningar med motortrafik ska minimeras, cykeltrafiken ska prioriteras, säkerheten maximeras osv. När planfria korsningar anordnas mellan cykelväg och bilväg är det viktigt att sikten säkerställs på cykelvägen. Det finns hundratals underfarter i Sverige där cyklisternas sikt gentemot varandra är undermålig (underfart för cykelväg parallell med bilvägen).	Regelverken är av två slag: dels VGU dels råd och riktlinjer i form av handböcker, exempelvis • Trafik för en attraktiv Stad. Utgåva 2, SKL, Vägverket, Banverket & Boverket 2007 • Underlag för Trafik för en attraktiv stad. Utgåva 2, SKL, Vägverket, Banverket & Boverket 2007 • Exempelbanken. Goda exempel på vägplanering, projektering, väg- och gatuutformning. Trafikverket, SKL & Rikssantikvarieämbetet 2010 • Rätt fart i staden. Vägverket & SKL 2008 • GCM-handbok. Utformning, drift och underhåll med gång-, cykel- och mopedtrafik i fokus. SKL & Trafikverket 2010 • Shared Space - Attraktiva stadsrum för alla. Trafikverket, 2011.

Cyklingsutredningens frågor	Trampkrafts synpunkter	Kommentar
	Tydliga krav ska, särskilt när det gäller säkerheten, förstås finnas också för det <i>lokala cykelnätet</i> , men de kan vara billigare.	
b) Är det förhållandet att cykelvägar i vägla- gen är att se som en väganordning ett pro- blem? Hämmar det utbyggnaden av cykel- vägnätet? Eller fungerar det väl?	Cykelvägar ska hanteras på samma sätt som all- män väg i väglagen. Att cykelvägen betraktas som en väganordning innebär att den hanteras som bihang till en bilväg. Det är inte acceptabelt.	Väglagen (1971:948) Allmänna bestämmelser 1 § Denna lag gäller allmän väg.
	Cykelvägarna såväl inom som utanför tätbebyg- gelse ska införas i NVDB, nationella vägdata- sen . Detta beslutades för några år sedan. Man bör emellertid följa upp genomförandet, särskilt i vil- ken utsträckning som det kommunala cykelväg- nätet införts i NVDB.	Allmän väg är, förutom väg som anläggs enligt denna lag eller enligt lagen förändras till allmän, sådan för allmän samfärdsl upplåten väg som av ålder ansetts som allmän el- ler enligt äldre bestämmelser anlagts som eller förändrats till allmän och som vid denna lags ikraftträdande hålls av staten eller en kommun. En väg upphör att vara allmän, när vägen dras in. Om en kommun är väghållare, upphör vägen att vara allmän, när den enligt plan- och bygglagen (2010:900) upplåts eller ska vara upplåten till allmänt begagnande som gata. Om en väg har upplåtits till allmänt begagnande som gata medan staten är väghållare, upphör vägen att vara allmän, när kommunen övertar väghållningen. Lag (2010:904).
	Vidare bör man följa upp hur viktigare företeel- ser angivits i NVDB, exempelvis geometriska uppgifter, beläggning, korsningsutformning med väjningsregler, framkomlighet med trehjuling, cykelkärra, rullstol. Vidare bör regleringar av typ förbud mot motortrafik (moped klass II mm) och så vidare anges i NVDB.	2 § Till väg hör vägbana och övriga väganordningar. Anordning, som stadigvarande behövs för vägens bestånd, drift eller brukande och som kommit till stånd genom väg- hållarens försorg eller övertagits av denne, är väganordning. Väganordning är också sådan till väg ansluten brygga eller färja med färjläge som behövs för allmän samfärdsl eller annars kan antagas få synnerlig betydelse för det allmänna och som kommit till stånd genom väghållarens försorg eller övertagits av denne. Regeringen kan föreskriva ytterligare villkor för att an- ordning, brygga eller färja skall räknas som väganordning. Lag (1981:861).
		3 § Vägområde utgörs av den mark eller det utrymme som har tagits i anspråk för väganordning. Lag (2005:940).

Cyklingsutredningens frågor	Trampkrafts synpunkter	Kommentar
		3 a § Vid prövning av ärenden enligt denna lag ska 2–4 kap. och 5 kap. 3 § miljöbalken tillämpas. Upprättande av arbetsplan enligt denna lag ska då jämföras med meddelande av tillstånd enligt miljöbalken. Lag (2010:884). Enligt 2 och 3 §§ väglagen kan förutom själva vägbanan är följande exempel på väganordning: Dike Slänt Säkerhetszon (sidoområde) Bro, trumma Rastplats, parkeringsplats, busshållplats Vägmärke Vägbelysning Gång- och cykelväg Bullerskydd (i anslutning till annan väganordning) Tryckbank Viltstängsel Anordning för rening av vägdagvatten Ventilationsanordning för tunnel Kantrensa, max 2,0 meter (kan bara finnas på vägar som är byggda efter 1971) Till väg ansluten brygga Färja med färjeläge Väglagen ändrades 1972. Det innebar bland annat att definitionen av vägområdet utvidgades. <i>Väghållaren har nu vägrätt till en kantrensa upp till 2 meter.</i> Före 1972 fanns inte möjlighet att få vägrätt för kantrensa. Se bilderna i bilagan.
e) Hur stort är finansieringsproblemet vad avser cykelinfrastruktur?	Budgeterade cykelbudgetar nationellt, regionalt och lokalt följs sällan, pengarna används till annat. Det visar budgetuppföljningar (som dock redovisas alltför sällan).	

Cyklingsutredningens frågor	Trampkrafts synpunkter	Kommentar
	Vidare finns ett glapp mellan kommunal och statlig finansiering av cykelinfrastruktur, innebärande att cykelvägar mellan tätorter och mellan kommuner blir svårfinansierade. Budgeterade medel till cykelinfrastruktur bör lösas. Vidare ska budgetuppföljningar regelmässigt genomföras. Och offentligt redovisas.	
f) Hur ser ni på att klassificera cykelvägnätet och dess standard?	Se synpunkterna ovan på fråga a). Det är viktigt att definiera ett huvudcykelnät med hög framkomlighet och säkerhet. Det ska dimensioneras för arbetspendling. Cykelvägar måste klassas på samma sätt som bilvägar. Begreppet cykelväg bör ersätta begreppet cykelbana i lagstiftningen, och hanteras självständigt, inte som bihang till bilväg.	Det är viktigt att cykelvägar finns som självständiga objekt i NVDB, den nationella vägdata-basen, se fråga b) ovan.
g) Hur ser ni på att tydligare lyfta fram cykeln i PBL? Kan det få någon reell verkan?	Ja, huvudcykelnätet ska anges redan i översiktsplanen.	Nuvarande ordning där cykelvägsplaneringen tas upp först i detaljplaneringen, leder till ett plottrigt cykelnät utan kontinuitet mellan områden.
h) Hur ser ni på att tillskapa en Bike & ride policy efter en nationell behovsanalys av bl.a. cykelparkeringar vid järnvägsstationer?	Utmärkt. Utmärkta exempel finns i exempelvis Holland, Tyskland, Danmark.	I exempelvis Holland har stora pengar lagts ner på att koppla samman cykel och kollektivtrafik (främst tåg lokalt, regionalt och nationellt). Under nittioalet investerade Holland motsvarande 5 miljarder kronor på säkra cykelparkeringar vid

Cyklingsutredningens frågor	Trampkrafts synpunkter	Kommentar
		stationerna. Idag använder 40 procent av tågresenärerna cykel för att komma till tåget. Ett annat exempel är Deutsche Bahn som säljer mobilitet, inte bara en tågresa. Det innebär att DB tar ansvar för <i>hela resan</i>, såväl till tåget som därifrån. Det sker bland annat med ett flexibelt och avancerad lånesystem för cyklar och bilar, vilket hanteras tillsammans med själva tågbiljetten.
i) Hur ser ni på att ge Trafikverket ett "sektorsansvar" för cyklingsfrågan i sin instruktion?	Ja, men det beror på vilket innehåll "sektorsansvaret" fylls med och vilka krav som ställs på Trafikverket.	Vägverkets hantering av sitt sektorsansvar för cykeltrafiken måste betraktas som ett långvarigt misslyckande. Efter det att den Nationella cykelstrategin, i och för sig utmärkt, publicerades 2000 gick luften ur Vägverket, inget väsentligt gjordes därefter.
j) Hur ser ni på ta fram en standard för drift och underhåll?	Drift och underhåll är mycket viktigt för cyklisternas säkerhet och framkomlighet, särskilt vintertid. I den mån som SKLs handbok 2010 inte är tvingande nog, kan en standard vara motiverad.	2010 publicerade SKL en handbok omfattande bland annat drift och underhåll: "GCM-handbok – Utformning, drift och underhåll med gång-, cykel- och mopedtrafik i fokus.
k) Hur ser ni på den tyska modellen som innebär att cyklister som huvudregel får cykla på körbanan, men att det kan förbjudas genom lokala trafikföreskrifter och vägmärke i vissa fall?	Bra huvudregel. Cyklisten ska själv kunna välja. Är cykelvägen tillräckligt bra, kommer cyklisterna att använda den. Är beläggningen dålig och geometrin inte tillåter annat än promenadcykling, ska cyklisterna ha rätt att välja körbanan.	

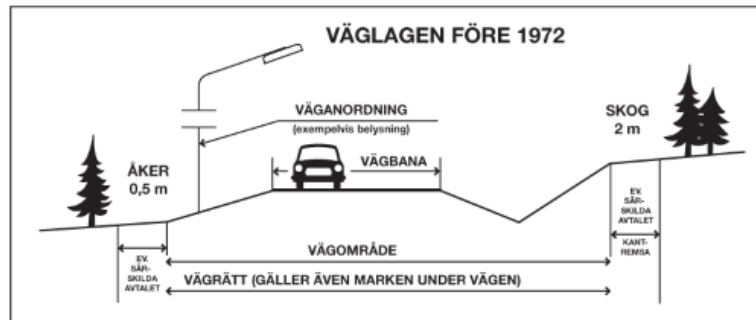
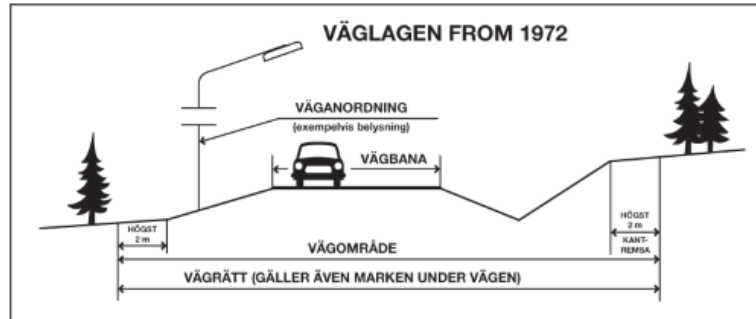
Cyklingsutredningens frågor	Trampkrafts synpunkter	Kommentar
l) Vad ser ni som största problemet med de möjligheter som i dag finns att tillåta cykling mot enkelriktat? Vad skulle en ändring innebära för fördelar?	Borde generellt tillåtas på gator med 30 km/h eller lägre hastighetsgräns. På gator med högre hastighetsgräns bör ett motriktat körfält vara minimum (plus vederbörliga vägmärken). Fördelarna är bättre framkomlighet, ökad genhet osv för cyklisterna. Plus att man minskar regelöverträdelserna. .	Enkelriktning har en tendens att driva upp biltrafikens hastighet. Enkelriktningar tillkom i det förgångna då biltrafikens framkomlighet prioriterades mera än idag. Många av dagens enkelriktningar kan med fördel omvandlas till dubbelriktningar. Det kommer att leda till ökad säkerhet, särskilt för oskyddade trafikanter, i den mån det leder till att biltrafikens hastigheter minskas. På enkelriktade gator som är så pass smala att det är svårt med dubbelriktad trafik, bör i första hand kantparkeringarna tas bort så att den kan dubbelriktad. Är inte det möjligt måste farten på sådana gator effektivt dämpas till max 30 km/tim.
m1) - Hur ser ni på en lösning för cykelöverfarter som innebär att vid dessa är huvudregeln att cyklisterna ska lämna företräde, men det ges möjlighet att genom lokala trafikföreskrifter vid prioriterade cykelstråk ge cyklisterna företräde. Vid sistnämnda typ av överfart ska överfarten vara signalreglerad eller annars trafiksäkert utformad med en maxhastighet för biltrafik om 30 km/h och väjningspliktsmärke alternativt ska ett nytt cykelöverfartsmärke vara uppsatt som visar bilisterna att de har väjningsplikt i förhållande till cyklisterna?	Denna möjlighet finns redan idag. Begreppet huvudcykelled bör utvecklas, huvudledsmärket användas på sådana leder, liksom också vägmärket "Väggkorsning där förare av fordon på anslutande väg har väjningsplikt". Den korsande bilvägen får då väjningsplikt, utmärkt med vägmärkena Stopplikt eller Väjningsplikt.	På huvudcykelleden:  På den korsande bilvägen: 

Cyklingsutredningens frågor	Trampkrafts synpunkter	Kommentar
m2) - Hur ser ni på ett alternativ som innebär att förare som korsar en cykelöverfart alltid har väjningsplikt och att väjningsplikt följaktligen inte gäller för cyklister som färdas ut på denna? Cykelöverfarter beslutas genom lokala trafikföreskrifter under förutsättning att överfarten har viss utformning eller är bevakad och att ett nytt vägmärke för cykelöverfart införs. Andra former av cykelöverfarter finns inte enligt detta alternativ.	Svårt att reglera generellt i Trafikförordningen. Bättre att reglera varje enskild cykelöverfart tydligt enligt ovan m1. Korsar cykelvägen en primär bilväg, ska förstås cyklisternas väjningsplikt anges med vägmärke (väjningsmärket eller stoppliktsmärket), inte bara finns i en svårtolkad paragraf i Trafikförordningen.	Sådana särskilda cykelöverfartsmärken, motsvarande övergångsställemärket, finns i Belgien, Frankrike, Italien, Polen, Österrike osv.
n) Hur ser ni på det försök med cykelfartsgator som gjordes i Linköping och som också finns utomlands?	Bra i trånga stadskärnor där shared space måste tillämpas men cykeltrafiken prioriteras. Men det är bättre med eget märke – bl a för att få fram innebörden (bilister är välkomna men bara på cyklisternas villkor). Sådana märken finns i Tyskland, Belgien och så vidare.	
o) Hur ser ni på den omständigheten att huvudregeln i dag är att en cyklist ska använda vägrenen? Hur ställer ni er till lösningar som finns utomlands, t.ex. att regeln i stället är att cyklister ska färdas till höger?	Instämmer, men det intressanta är att i stället omdefiniera förekommande vägrenar till cykelfält som inte får användas av motortrafiken, och avgränsas med heldragen linje.	
p) Hur ser ni på den finska modellen som innebär att barn upp till 12 år får cykla på trottoaren?	Nej. Det skapar irritation med fotgängare och ökar inte säkerheten för barnen. Det skydd som trottoaren kan ge på en sträcka, förlorar man i korsningarna när barnet måste korsa biltrafik. Det har visat sig att en cykelbana längs bilgata till och	Allt mellanmänniskt beteende, exempelvis mellan barn på cykel och vuxna till fots, behöver inte regleras i trafikförfattningar.

Cyklingsutredningens frågor	Trampkrafts synpunkter	Kommentar
	med kan ge ökat antal trafikolyckor just genom att korsningsolyckorna ökar mer än före separeringen, vilket därigenom kan ge ett negativt totalsaldo.	
	Förutsättningen för att en separering ska ge ökad säkerhet är att särskilda säkerhetsåtgärder genomförs i korsningarna (typ fysisk fartdämpning). Vid ett generellt tillstånd att cykla på trottoar, är det naturligtvis omöjligt att genomföra sådana åtgärder i alla de tusentals gatukorsningar som det handlar om.	

Bilaga

Vägområde



Gång- och cykelbana räknas som väganordning enligt 2-3 §§ väglagen.

1972 utvidgades definitionen av vägområdet. Väghållaren fick då vägrätt till en kantremsa upp till 2 meter.