

Svar på remiss - Dnr 1243/21 Transportstyrelsens slutrapport, utredning om behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon, slutsatser, förslag och bedömningar (TSV 2019-5394)

Förslag 5.1.1 Ingen effektbegränsning för cyklar utan tramp- och vevanordning

Vi föreslår att begränsningen på 250 watt av motoreffekten tas bort för ickesjälvbalsnerande cyklar utan tramp- eller vevanordning i samband med att föreskrifterna om cykel i TSFS 2009:31 uppdateras med bland annat viktbegränsning för dessa fordon.

Trafikkontorets svar:

Trafikkontoret vill lyfta vikten av att det finns ordentliga och genomtänkta krav och riktlinjer samt uppföljningsmekanismer på plats innan borttagning av effektbegränsningen, med målet att förhindra att hastighetsbegränsningen till 20 km/tim manipuleras bort. En högre motoreffekt öppnar för långt högre hastigheter vid 'trimning', och med mindre däck på fordonen så ökar farorna exponentiellt vid ökade hastigheter.

Det viktigaste är att fordonet är trafiksäkert och håller de lagliga hastigheterna.

Förslag 5.2 Förändring av ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning på gångbana

Vi föreslår att eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning som är att anse som cykel inte får föras på gångbana, om det inte är avsett för personer med fysisk funktionsnedsättning.

Trafikkontorets svar:

Trafikkontoret instämmer och ser positivt på detta förslag.

Förslag 5.3 Cykelpassage

Vi föreslår att möjligheten att märka ut cykelpassager tas bort, för att på sikt tas bort helt ur vägmärkesförordningen.

Trafikkontorets svar:

Trafikkontoret är generellt positiva till att renodla reglerna och tycker att förslaget borde tillstyrkas på sikt eftersom det är viktigt att förenkla de krångliga regler och utformningsvarianter som förekommer idag. Men det är mycket som behöver utredas och bearbetas innan. Bland annat:

Hur ska cyklisternas passager i signalreglerade korsningar hanteras och märkas ut? Att hastighetssäkra alla passager i trafiksignaler så att inga passager sker fortare än 30 km/h kan vara svårt att åstadkomma av geotekniska skäl, framkomlighet för utryckningsfordon och för komfort och framkomlighet för busstrafik. Tas cykelpassagen bort i trafiksignaler så blir det mycket svårt att komma fram för cyklisterna.

I Göteborg finns idag cirka 1000 cykelpassager utan förhöjning och cirka 800 förhöjda cykelpassager. Många av de befintliga cykelpassagerna kan komma att bli helt omarkerade på grund av brist på resurser och ekonomi. Det kan även vara så att vissa befintliga cykelpassager inte är lämpliga att göra om till en cykelöverfart. Dessutom är geotekniken ett hinder, i Göteborg består stora delar av marken av lera vilket försvårar möjligheten att bygga farthinder och förhöjningar. Trafikkontoret ställer sig också mycket tveksam till att cykelöverfarter i sig skulle vara trafiksäkra som sägs i utredningen, då det främst är hastighetssäkringen som ger trafiksäkerheten.

Vidare behöver cykelöverfartens utmärkning bli tydligare då det är lätt att förväxla vägmärket för cykelöverfart (B8) med vägmärket för övergångsställe (B3). Trafikkontoret rekommenderar utbyte av vägmärke B8 till ett vägmärke som inte kan förväxlas med B3. Titta till exempel på Holland som använder det vanliga trekantiga väjningspliktsmärket B1 som svenska trafikanter förstår väl.

Fungerande övergångsregler behöver finnas på plats innan beslut om vägmärkets försvinnande tas. Problem att bedöma ett fall kan uppstå om en olycka skulle inträffa på en utsliten cykelöverfart som är svårt att förstå/upptäcka för trafikanterna.

Utredningen nämner inte den korsningstyp som ger högst prioritet till cyklister, nämligen där det är bilen som korsar en cykelbana (benämns ofta genomgående cykelbana av kommuner). Denna korsningstyp bör finnas i resonemanget då förenkling av regler för cyklister diskuteras då denna korsningstyp ger högre prioritet till cyklist än vad en cykelöverfart gör. Utredningen borde istället komma med förslag för att förtydliga vilka utformningskrav som finns för att det ska bedömas att det är bilen som korsar cykelbanan och inte cyklisten som lämnar cykelbanan och kör ut på körbanan. Nu görs delvis olika tolkningar bland landets kommuner och det är olyckligt.

Korsning vid utfarter har inte berörts av utredningen. De är vanligt förekommande och där vi av utformningssskäl inte kan ha ”genomgående cykelbanor” ställer vi oss frågan om vi verkligen ska behöva ha cykelöverfart för att bilar som kör ut och in ska väja för cyklister? Vi ställer oss också frågande till att cyklisten vid utfarter och cykelöverfarter har större skyldigheter än motsvarande bil.

M16 Cykelpassage eller cykelöverfart har i vissa fall också en betydelse för att vägleda trafikanten över en korsning och att skapa kontinuitet i cykelstråket. Vilka alternativa sätt kan kommunerna hjälpa trafikanterna i dessa avseenden när M16 är utmönstrad?

M16 Cykelpassage eller cykelöverfart har också en funktion att uppmärksamma korsande trafikanter i körbanan på att de kan komma cyklister från en cykelbana. Vilka alternativa sätt kan kommunerna använda för att ”varna” för cyklar? Hur ska man som bilist förstå att man inte kan stå över den yta som cyklar kan passera på om det inte går att bygga en cykelöverfart?

Att markera med M26 Cykel (Markeringen visar bana eller lämplig färdväg för cyklande och förare av moped klass II) används av vissa kommuner idag, men dagens formulering i vägmärkesförordningen av användningen kunde förtydligas för detta användningssätt.

Ett fortsatt arbete bör även se över regler som behöver förenklas, främst när det gäller trafikregler mellan cyklister och övriga trafikanter. Man behöver även se över möjligheten att vägleda cyklister på ett bra sätt som gör att reglerna är enkla att tillämpa och tydliga att förstå.

Även efter borttagande av cykelpassagen kvarstår många oklarheter och svåra trafikregler när det gäller "korsningsreglerna" mellan cyklister och övriga trafikanter. Med hänsyn till att trafikanterna är en heterogen grupp, inte minst kompetensmässigt, behövs en genomlysning för att få enkla och få regler.

Som exempel uttrycks "väjningsplikten" för bilisten eller cyklisten på minst fyra sätt i olika paragrafer:

- lämnas företräde
- har väjningsplikt
- låg hastighet och har väjningsplikt
- låg hastighet och lämna tillfälle att passera

Trafikkontoret förespråkar att detta förenklas till att endast använda ordet väjningsplikt (plikt är ett tydligt ord).

Trafikkontoret ser också behov av att tydliggöra begreppet "hänsyn".

Dels har vi några portalparagrafer som anger:

- iaktta den omsorg och varsamhet som krävs
- hastighet skall anpassas till vad trafiksäkerheten kräver
- med hänsyn till omständigheterna tillräckligt låg hastighet

För bilister/cyklister finns flera varianter (när den andre har väjningsplikt eller dylikt):

- sänka hastigheten och ta hänsyn
- hänsyn till avståndet till och hastigheten
- anpassa hastigheten så att det inte uppstår fara
- det kan ske utan hinder
- det inte uppstår fara

Räcker inte portalparagrafernas hänsynsord? Eller kan man ha ett särskilt begrepp kopplat till bil-/cykel? Ska cyklister ha en möjlighet att lära sig cykelreglerna måste de förkortas och förenklas.