



HPV sweden

human powered vehicles

föreningen för muskeldrivna fordon

Tolv punkter för säkrare och attraktivare cykling



Nu måste vi skifta fokus

Så länge vi minns har planeringen utgått från den bilburna människan. Problemen blir bara allt större, det konstateras i den ena utredningen efter den andra. Stadsbilismen försämrar livet för massor av människor, skadar åtskilliga och förkortar livet för många. Stadsbilism handlar om trängsel, luftföroreningar, buller, barriärer och dålig livsmiljö.

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

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

Detta program har antagits vid årsmötet 9 maj 2009. Krister Spolander har ansvarat för framtagningen där HPVS medlemmar bidragit med förslag och synpunkter. En utgångspunkt har varit Cykelfrämjandets 11-punktsprogram från 2005, också det framtaget av Krister Spolander.

HPV Sweden är en riksomfattande förening för att främja intresset för muskeldrivna fordon. Det handlar framför allt om fyra typer av fordon: liggcyklar, trikar, velomobiler och hopfällbara cyklar.

Föreningen kan kontaktas via hemsidan www.liggister.org.

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, samhälls-ekonomiskt är det bland det allra lönsammaste man kan satsa på.

Men rena 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 mitträckespengarna. 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 cykelvägnätets 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 budgetamar, 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; det är bilar som är farliga, inte cyklar. 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. Annars 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 binda ihop cykelstråken oavsett om 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 cyklar 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. Cykelbanorna får inte placeras så nära körbanan att cyklister stänks ner av passerande bilar i dåligt väder; annars behövs effektiva stänkskydd.

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. Vidare ska grönt ljus automatiskt aktiveras utan att cyklisten ska behöva stanna och trycka på en knapp.

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 är oframkomlig.

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

Moped 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 bilkörbanan.

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 tvåusen 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. Varje diskussion om cyklisters regelefterlevnad måste starta från dessa utgångspunkter.

Cyklist måste dock 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.

Allt för cyklisternas eget bästa. Då handlar det förstås också om att använda cykelhjälmar, det enda verkningsfulla skyddet vid en olycka.

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. Rattfyllerier och drogpåverkan måste bekämpas mer kraftfullt än idag. I förhållande till cyklisterna måste bilisterna vidare bli bättre på att respektera reglerna om exempelvis väjning och omkörning.

9 – att säkrare cyklar utvecklas. 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**.

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.

Beräkningar visar på möjliga miljardintäkter av en ökad internationell och inhemsk cykelturism.

12 – att näringsliv och samhälle engageras. Fler behöver engageras i arbetet för ökad cykling, 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.