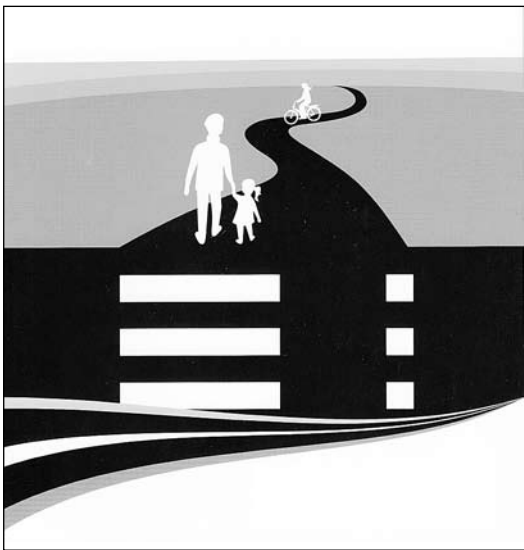


Nya regler vid cykelöverfarter?



Sedan förra inlägget i frågan (NCT 4/09) har nedan återgivna debattinlägg inkommit. NCT är överens med Försvarets Motorklubb (FMK) att förslaget verkar ogenomtänkt och snarare skulle öka olyckorna än motsatsen.

● Transportstyrelsens (TPS) föreslår att det ska införas väjningsplikt för bilister där cykelvägar korsar en körbana och att hastigheten ska begränsas till 30 km/tim för bilar.

Trafikförordningen anger i dag att cyklande vid cykelöverfart har väjningsplikt mot varje fordon vars kurs skär den egna kursen när föraren kommer in på en väg från en cykelbana, en gågata ett gångfartsområde eller från terräng. Bilförare ska anpassa sin hastighet i anslutning till obebakade cykelöverfarter, så att det inte uppstår fara för cyklande och mopedförare som är ute på cykelöverfarten.

Införande av väjningsplikt för cyklister reser en rad frågetecken. Gäller förslaget även moped klass II, som ska framföras enligt samma bestämmelser som cykel? Avser förslaget att minska antalet skadade och dödade oskyddade trafikanter?

År 2000 infördes den så kallade "zebralagen". Innebörden är att bilister vid obebakade övergångsställen ska lämna företräde för gående som gått ut på eller just skall gå ut på övergångsstället. Informationen om "zebralagen" missade de gåendes ansvar. En utvärdering som Statens väg- och transportforskningsinstitut gjorde 2007 (R 597) visar att **antalet olyckor vid övergångsställen har ökat sedan lagen infördes**. Gående skadas eller dödas när de går ut på gatan utan att ha försäkrat sig om att bilförare uppfattat dem och har möjlighet att stanna. Det har även varit många kollisioner där bilar kör in i varandra bakifrån, när förare tvingats tvärbromsa för plötsligt utrusande gående – med bl.a. whiplashskador som följd.

Cyklar och mopeder klass II är fordon och ska framföras som sådana. Det gäller bland annat vid utfart på huvudled, där företräde ska lämnas, det gäller belysning och reflexer m.m. Vi kan konstatera att många – allt för många – bryter mot dessa bestämmelser i dag.

Vid ändrade regler för cykelöverfart bör erfarenheterna från "zebralagen" beaktas.

Antalet olyckor kommer med största sannolikhet att öka och förslaget blir en "cykel- och mopedfälla". Efter införandet av "zebralagen" togs tusentals övergångsställen bort, vilket innebär att gående passerar gator och vägar där det passar dem bäst. Det ökar inte säkerheten. Följden blir sannolikt densamma vid cykelöverfarter om förslaget realiserar.

Att cykla är ett miljövänligt transportsätt. Vid utbildning i Ecodriving lär vi oss att eftersträva en jämn hastighet och att ha blicken långt fram för att planera körningen, så att onödiga stopp

SCS-DEBATT

undviks. Om TPS förslag vinner gehör tvingas väldigt många bilar att stanna vid cykelöverfarter, vilket innebär att utsläppen ökar dramatiskt när fordonet därefter skall accelerera. **Det är mer miljövänligt att stanna en cykel än bilar, bussar och lastbilar.**

Om TPS har syftet att öka säkerheten för de oskyddade trafikanterna bör man i stället överväga att på lämpligt sätt varna cyklande och mopedister att de kommer att korsa huvudled och därmed skall lämna företräde. Ett nytt vägmärke bör införas för att sättas upp på cykelbanor. Det blir dessutom betydligt billigare än att bygga och skylta om enligt TPS förslag. För att minska antalet skadade i trafiken kanske man till och med skall överväga att skrota "zebralagen".

Göran Westman och
Bengt Wiktorsson
Motororganisationen FMK

Redaktionens kommentar

Det är inte så ofta, som vi är överens med motororganisationerna, men här kan vi hålla med om det mesta i Försvarets Motorklubbs (FMKs) skrivelse. T o m slutklämmen där man föreslår skrotning av zebralagen.

Men vår motivation är förstås en helt annan – inte att bilisterna skall få ännu lättare att ta sig fram, att bilarna skall bli ännu fler och att vägarna skall bli ännu bredare och snabbare.

Vad vi erfar skall tydligen dessa prioriterade cykelöverfarter endast gälla en mindre del av dessa (= huvudcykelstråken inom tätort?). Då får vi ju dessutom två kategorier av överfarter, som bilister och cyklister skall kunna hålla isär. Detta är inte rimligt – det kommer aldrig att fungera i praktiken, för en snabb trafikantgrupp med förare i alla åldrar.

Vill Transportstyrelsen verkligen prioritera oss miljövänliga fordonsförare mer på utvalda ställen, föreslår vi helt andra åtgärder – signalreglering, hastighetsbegränsning till 10 km/tim, upphöjda och färglagda överfarter samt slingor i asfalten som automatiskt ger oss företräde med rimliga intervaller. Detta skulle kunna gynna cyklandet längs huvudstråken, öka trafiksäkerheten och allmänt dämpa den ofta ganska stressade motortrafiken. I komplicerade korsningar kan detta ofta vara den enda lösningen.



NYNÄSHAMN

FRIHET ATT
UTVECKLAS



Cykelkarta

Ny karta över Nynäshamn

● Vad vi vet så debuterar Nynäshamns kommun på detta område. Och det gör man med den äran. Med en estetiskt tilltalande produkt i skala 1:ca 45 000 på landsbygden samt 1:ca 16 000 för tätorterna (Nynäshamn, Ösmo, Grödbby, Sunnerby och Stora Vika). Kartan innehåller all tänkbar information om vägstandard, service och sevärheter, kompletterat med trevliga bilder i "frimärksformat".

Nynäshamn är en attraktiv skärgårdskommun – här finns mycket att upptäcka per cykel. Samtidigt ger de stora bilstråken kraftiga barriärefekter. Detta problem underlättas av de välskyttade turistlederna (Nynäsleden och Kustlinjen), vilka markerats tydligt på kartan, men något sparsamt med några mindre fel.

Vardagscykelstråket längs Nynäsvägen är också irriterat, trots att vägen inte blir klar ännu på några år, men man har väl tänkt att kartan skall ha en viss livslängd – så det får vara OK.

Den enda mer negativa synpunkt vi har på kartan är att riks väg 225 tagits med i hela sin sträckning med samma markering som övriga rekommenderade cykelstråk. Kompletterat dock med små "varningstrianglar", som inte teckenförklarar. Rv 225 är bitvis tråkig, mycket hårt trafikerad och direkt farlig på långa partier. Denna väg borde inte tagits med alls, utom på några kortare bitar för att möjliggöra andra passager. □