

Näringsdepartementet
10333 Stockholm

n.registrator@regeringskansliet.se
helene.lassi@regeringskansliet.se

STR:s remissvar: "Ökad och säkrare cykling – en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv" (SOU 2012:70)

Det är positivt att Sveriges Trafikskolors Riksförbund, STR, har beretts möjlighet att lämna synpunkter på rubricerat förslag.

Sammanfattning

STR stöttar till fullo satsningar på ökad cyklistik vilket är positivt ur såväl ett folkhälsoperspektiv som ett miljöperspektiv. Dock innebär den ökade cyklistiken även att olyckstalen riskerar att öka vilket måste beaktas och förebyggas.

STR ställer sig positivt till de föreslagna regelförändringarna av vilka förslaget kring förändring av cyklisters och klass 2 mopediters företräde vid oövakade övergångsställen torde vara det vilket mest påtagligt påverkar trafiksäkerheten.

STR anser att i syfte att **stärka cyklistiken och minska olycksrisken, bör kraftfulla insatser göras för att dels informera** såväl cyklisters som övriga trafikanter **om de föreslagna regelförändringarna** (främst avseende cyklisters och klass 2 mopediters företräde vid oövakade övergångsställen), och dels för att **stärka de grundläggande trafikkompetenserna bland främst ungdomar och barn**. Detta ämne bör absolut ges en större dignitet i skolan.

Behov av förstärkt utbildning i trafikkompetens

Cykling i trafik kräver goda kompetenser i trafikregler, inte endast för cykling utan även för övriga fordonsslag. Med ökad cyklistik blir det än viktigare att förstärka unga människors kompetenser och förståelse för trafiksystemet. STR menar sedan länge att det mest verkningsfulla och logiska sättet är att förstärka trafikutbildningen i skolan. Här krävs ett nytänkande menar STR. Att som idag lämna ansvaret helt till rektorerna innebär att det saknas en tillräckligt fungerande nationell styrning av hur trafikkompetens förmedlas.

Det finns t ex utmärkta möjligheter t ex att använda trafiken som en utgångspunkt för flera ämnen i skolan och inkorporera trafiken som företeelse i den allmänna kursplanen. Förstärkt trafikkompetens i skolan skulle även med stor sannolikhet

underlätta för ungdomar att i ett senare tillfälle ta körkort och därmed öka sin anställningsbarhet på arbetsmarknaden.

STR anser att utan förstärkta insatser för att stötta skolorna att få utrymme för att ge trafikundervisning i grundskolan, blir det svårt att undvika ökande olyckstal i takt med ökad cyklism. Trafikskolebranschen kan referera till att det under lång tid skett en gradvis kunskapsförsämring bland unga människor när de gäller trafik-kunskaper. Att det i princip är först som körkortstagare som man idag får grundläggande trafik-kunskaper, får konsekvenser i ökad generell olycksrisk för unga människor samt att körkortsprocessen med stor sannolikhet blir utdragen och mer kostsam då utgångspunkten är en låg kunskapsnivå. Mopedkörkortet har visserligen inneburit att åtminstone den gruppen, företrädesvis pojkar, som väljer att ta mopedkörkort får grundläggande trafik-kunskaper tidigare, vilket är positivt, men de är i minoritet.

Förslag till regelförändringar

STR koncentrar i övrigt sitt remissvar på cykelutredningens förslag kring ändrade trafikregler vilka direkt berör STR:s verksamhetsområde:

(Sid 21)

STR har inget att anföra mot förslaget att cyklar med kärra etc i vissa situationer ska få föras på en körbana.

(sid 22)

STR har inget att anföra mot förslaget att cyklar nyttjar vägrenen endast om den är tillräckligt bred.

(sid 22)

STR har inget att anföra mot förslaget att barn upp till åtta år får cykla på trottoaren.

(sid 22)

STR ställer sig positiv till att reglerna vid obevakade övergångsställen föreslås ändras så att en förare får väjningsplikt mot cyklande och förare av moped klass 2 som färdats ut på, eller just ska färdas ut på, cykelöverfarten, *förutsatt* att detta utmärks med tydliga vägmärken samt att det föregås av en tillräckligt kraftfull informationskampanj.

Principiellt anser STR att regeländringen är en anpassning till verkligheten och skapar en enhetlighet för regelverket för oskyddade trafikanter, d v s gående och cyklister/mopedister, vilket blir lättare att pedagogiskt förklara och skapa acceptans för.

Dock, då just obevakade övergångsställen innebär en uppenbar olycksrisk, är det viktigt att det görs kraftfulla informationsinsatser för att informera såväl cyklister som bilister om förändringen. Vanans makt är stor och bilister som vant sig vid att cyklister saktar ner och kliver av cykeln (och ofta leder cykeln över det obevakade övergångsstället), måste framgent vara beredda på att cyklister med oförändrad fart passerar övergångsstället och förväntar sig att bilister saktar ner och lämnar företräde.

Det är även viktigt att vägmärken tydligt anger när bilist, respektive cyklist/klass 2 mopedist, närmar sig en obebakad cykelöverfart.

Rent principiellt anser STR att blandar man trafikslag, bör hastigheten generellt sänkas generellt sett för att öka säkerhetsmarginalerna.

(sid 23)

STR har inget att anföra mot förslaget att man får flytta fordon som parkerats fem meter innan, eller efter, en cykelöverfart.

(sid 23)

STR har inget att anföra mot förslaget att möjliggöra att cykelgator införs om det är lämpligt i trafikmiljön.

(sid 23)

STR har inget att anföra mot förslaget att inventera vägrenar avseende anpassning för cykel.

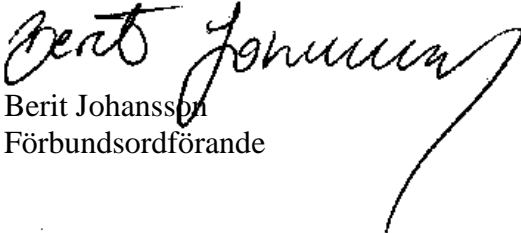
(sid 24)

STR har inget att anföra mot förslaget att sprida information kring regelverket för cykling på enkelriktade gator.

Landskrona den 7 mars 2013

Med vänlig hälsning

SVERIGES TRAFIKSKOLORS RIKSFÖRBUND



Berit Johansson
Förbundsordförande