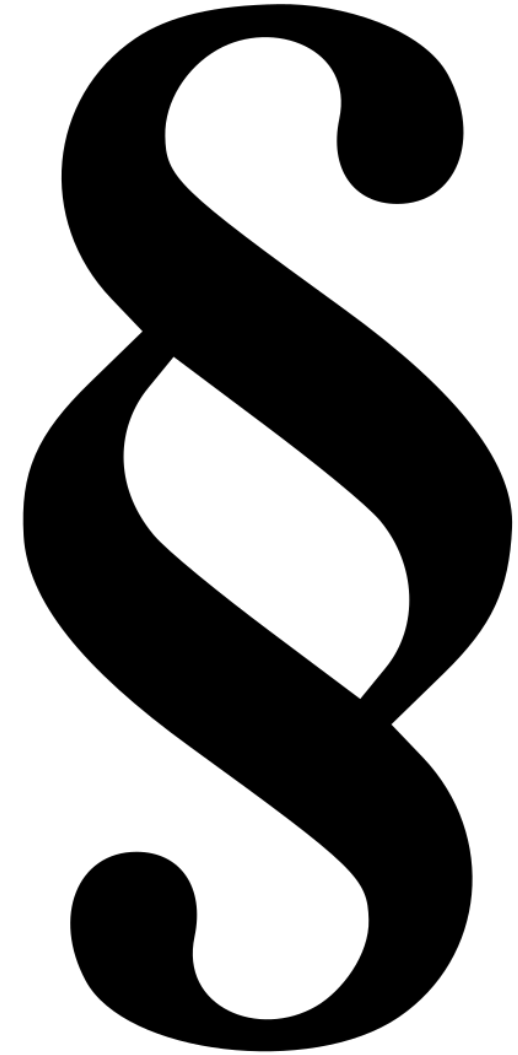


Så använder vi lagen för att bli av med dåliga och farliga cykelbanor/cykellösningar

Digital cykelträff 2023-12-06



Upplägg

- Beskrivningen av problemet
- Konsekvenser av problemet
- Dagens lösning
- En annan lösning – använd de lagar som finns bättre!
- Vad kan vi som cyklister göra, vad kan cykelorganisationer göra?
- Avslutning

Dålig utformad cykelinfrastruktur är ett problem

Det gör cykling obekvämt och ibland farligt

Hinder i
vägbanan och
på sidan gör
cyklingen farlig,
otrygg och
besvärlig





Kantstenar i
vägen gör att
du måste kliva
av och lyfta
eller att du
riskerar att falla
när du kör över
hindret

Hinder i
cykelbanan i
kombination
med dålig
belysning



Tvärgående
markeringar
skapar obehag
för cyklisten



Svängfest ger
döda vinklar och
ryckig cykling



Ojämnheter
skapar obehag



Smala
cykelbanor,
blandtrafik med
gående och
motorfordon ger
trängsel



Dålig sikt på cykelbanan



Svårt att parkera
cykeln på ett bra
sätt



Cykelbanan tar
bara slut



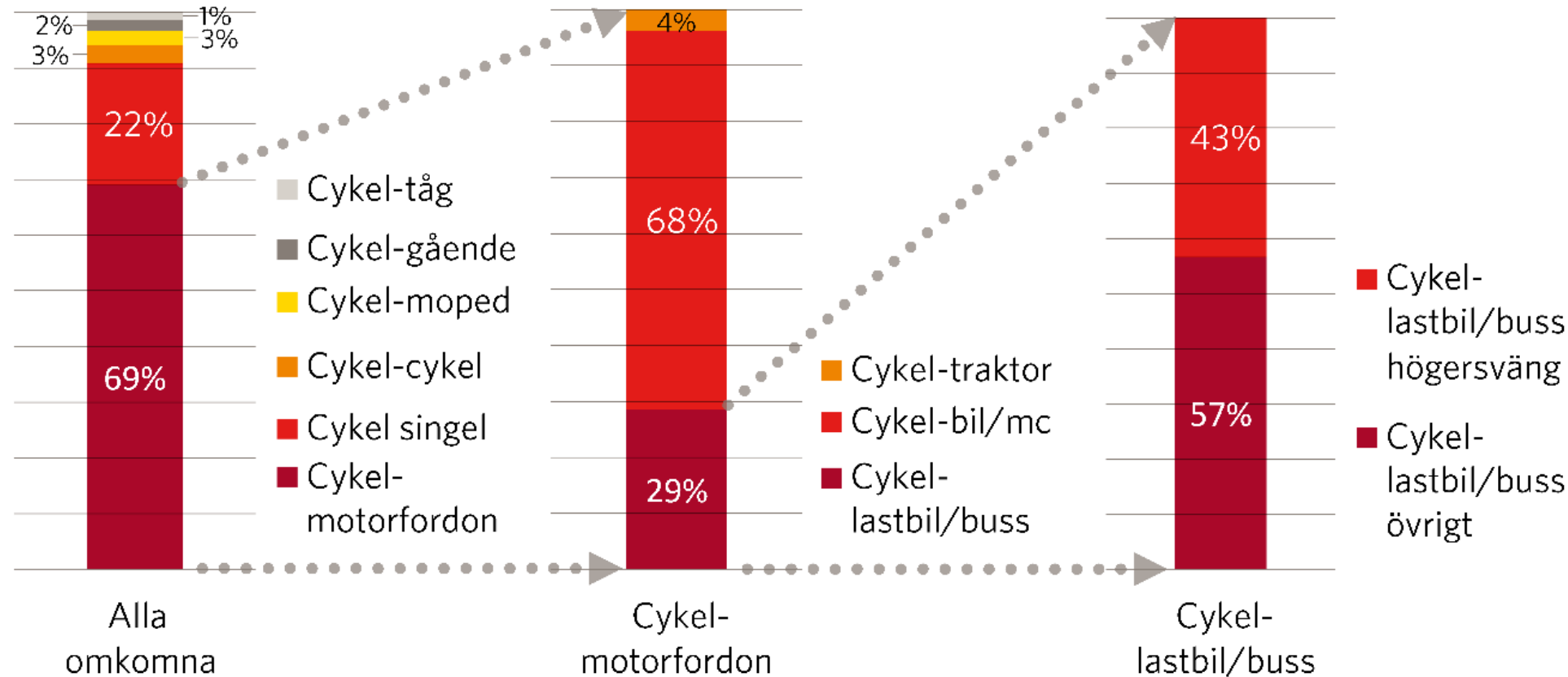


SVÅRT ATT TA
SIG FRAM MED
CYKEL

Konsekvenser av dålig utformad cykelinfrastruktur

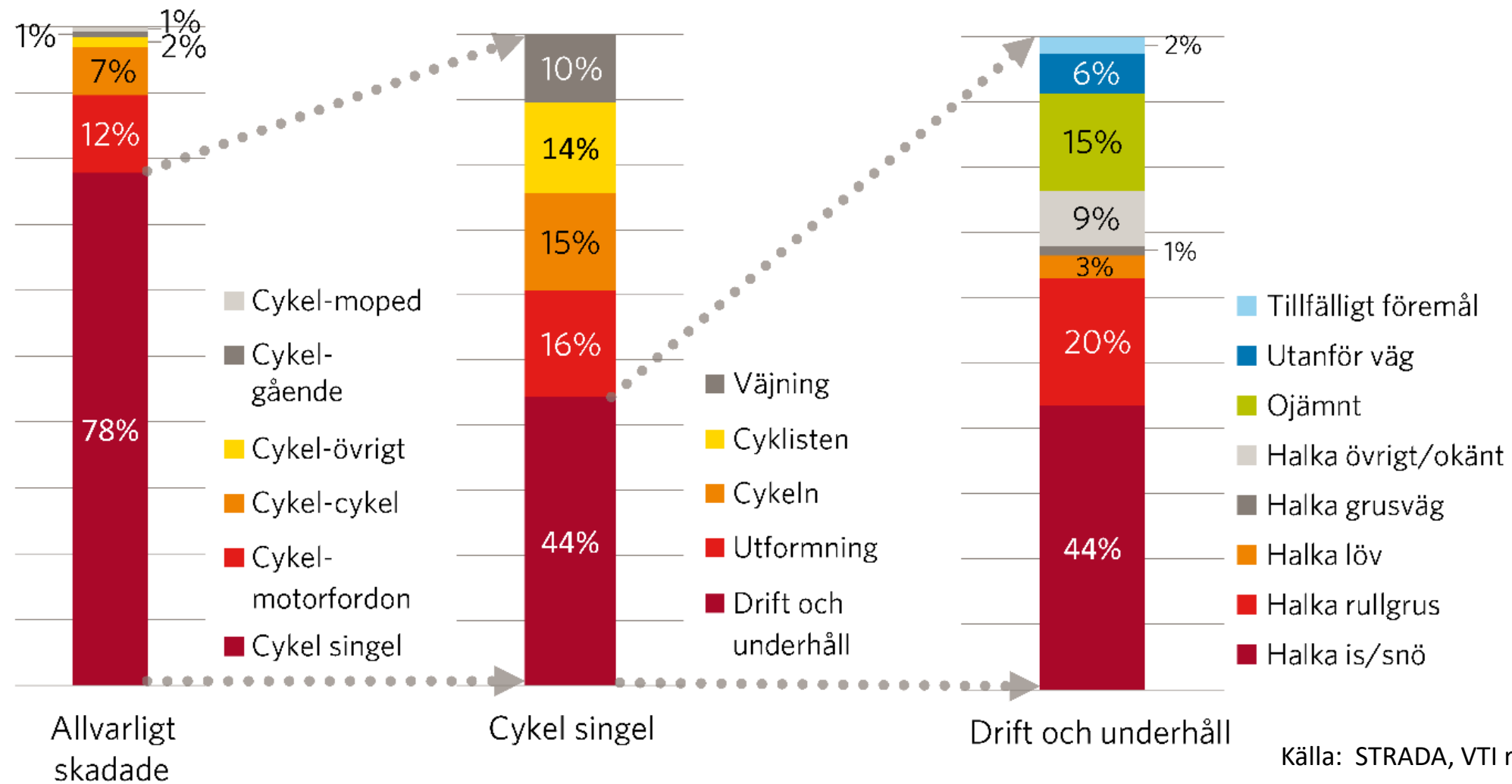
Människor skadas, dör och avstår från att cykla

Vägutformning och omkomna cyklister i singelolyckor

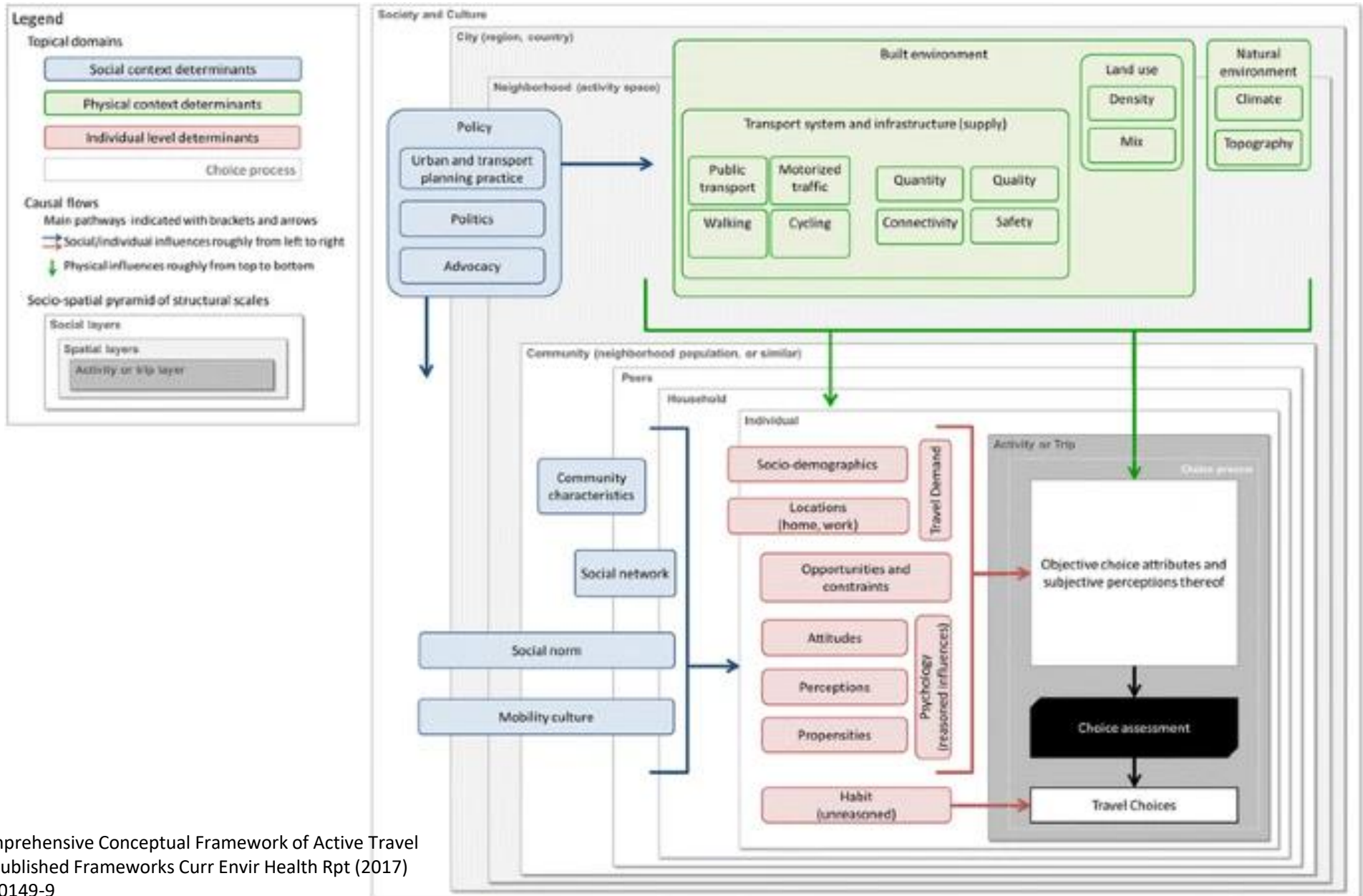


Källa: VTI Rapport 801 & Trafikverket, 2014

Många cyklister blir allvarligt skadade till följd av vägmiljön



Dålig infrastruktur ett hinder för att börja cykla!



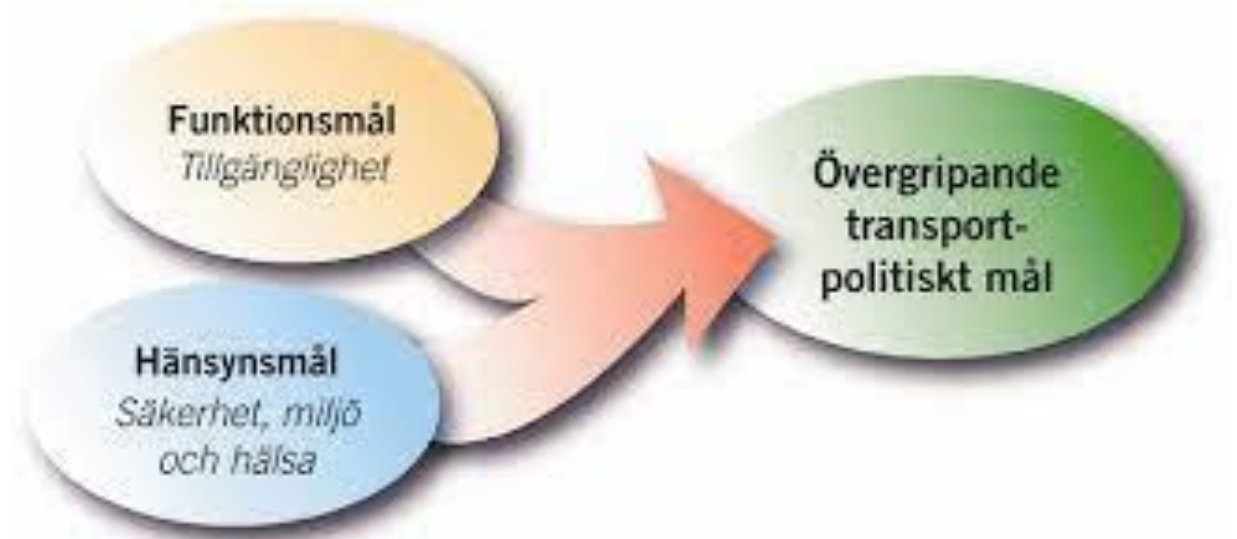
Dagens lösning på problemet med dåligt utformad cykelinfrastruktur

Åtgärder som är frivilliga

Lösning: Mål och strategier



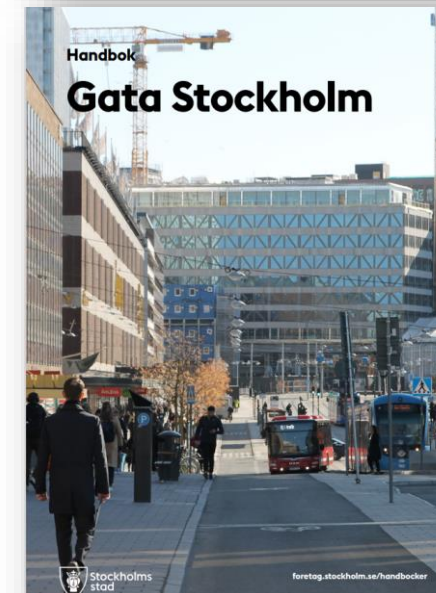
2017



En lösning på problemet - utformningshandböcker

- VGU krav och råd
- Nya GCM-handbok
- lokala utformningshandböcker
- Olika syften: ibland kunskapsunderlag, ibland underlag för avtal och kontrakt

=> detta är nödvändigt men ej tillräckligt



En annan lösning på problemet - utbildning

- Vidareutbildningar av trafikplanerare och projektörer om cykelutformning
- Samt bättre grundutbildning på högskola

=> detta är nödvändigt men ej tillräckligt



The screenshot shows the Trivector Traffic website. The header includes the logo and navigation links: Konsulttjänster, Utbildningar, Forskning, Digitala produkter, Inspiration, and Events. A blue banner reads 'Utbildningar'. The main content area features a course titled 'Planering för bekväm, säker och framkomlig cykeltrafik' with a green tag 'Hållbara transporter'. Below the title is a photo of cyclists. To the right, a box lists course details: dates (25 januari & 1 februari 2024), location (webbaserad), start time (08:30), price (8500 kr exkl. moms), and date (25 januari, 1 februari). An 'Anmäl dig här' button is present. Below this, an 'Erbjudande' section states that 4 participants from the same organization can attend for free.



Digital utbildningsplattform cykelforskning

Också en lösning: Nollvisionen, systematiskt arbete med att motverka skador och död i trafiken (kampanj)



NOLLVISIONEN
TILLSAMMANS
RÄDDAR VI LIV

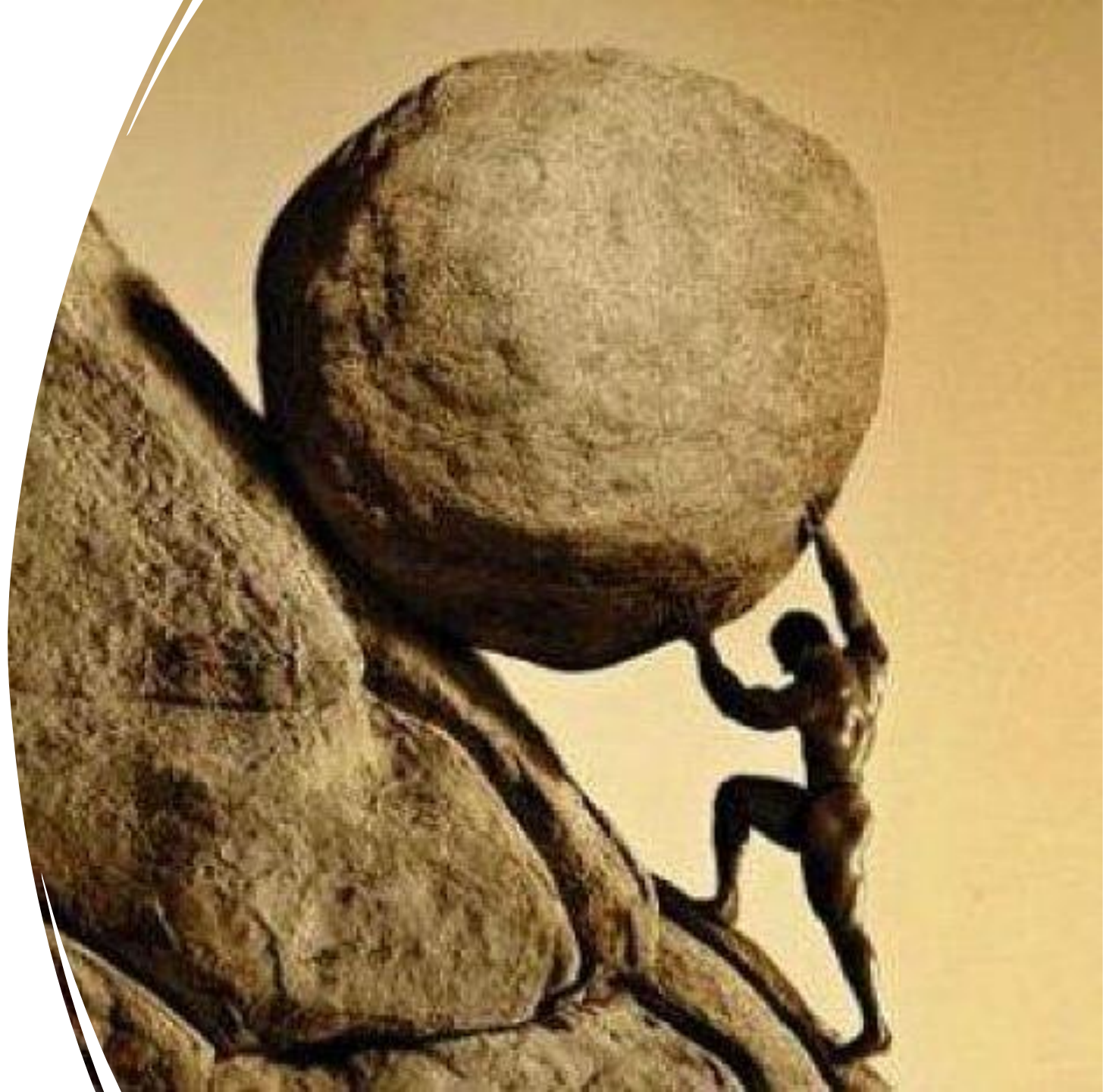
På sikt ska ingen dödas eller allvarligt skadas inom vägtransportsystemet. För att nollvisionen skall kunna uppnås krävs ett delat ansvar för trafiksäkerheten enligt följande princip:

- 1. Systemutformarna har alltid det yttersta ansvaret för vägtransportsystemets utformning, skötsel och användning och har därmed tillsammans ett ansvar för hela systemets säkerhetsnivå.*
- 2. Trafikanterna har ansvar för att visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken samt att följa trafikreglerna.*
- 3. Om trafikanterna inte tar sin del av ansvaret - på grund av till exempel bristande kunskap, acceptans eller förmåga – eller om personskador uppstår, måste systemutformarna vidta ytterligare åtgärder i den mån detta krävs för att motverka att människor dödas eller allvarligt skadas.*

Men lösningarna räcker inte!

Varje projekt börjar nästan från noll

-
- Utgångspunkten är ofta en bra bil-lösning som samtidigt kan vara en dålig cykellösning
 - En cykelentusiast (eldsjäl) eller en cykelexpert måste upptäcka problemen för att de ska åtgärdas
 - **Varför blir det inte rätt?**



Ett grundproblem finns kvar = Trafikmaktordningen

- Trafikmaktordningen är en hierarki bland trafikslag, med bilen i toppen och kollektivtrafiken, fotgängarna och cyklisterna underst, och tar sig uttryck i att dessa färdmedel tilldelas olika mycket resurser och plats.
- Med bilen överst i trafikmaktordningen får vi ett samhälle byggt på automobilitet.
- => Planering och utformning utgår från biltrafiken om inget aktivt görs.(default)

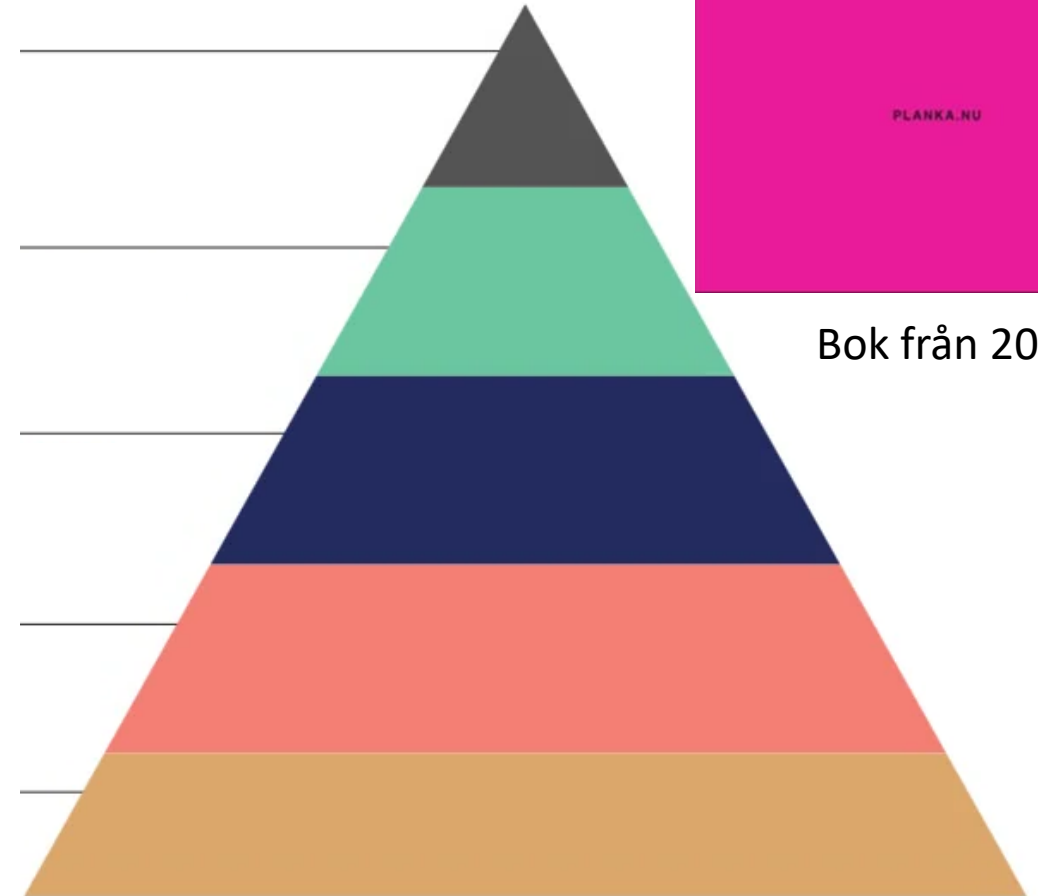
personbilstrafik

Nyttotrafik lastbilar

Kollektivtrafik

cykeltrafik

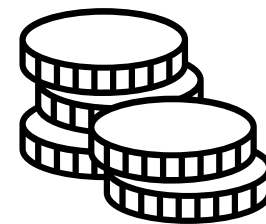
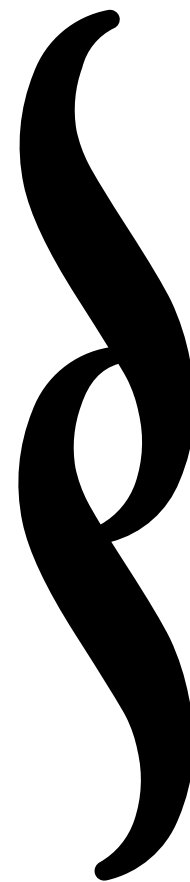
fotgängare



Bok från 2011

Trafikhierarkin

Vad kan då trumfa
trafikmaktordningen?

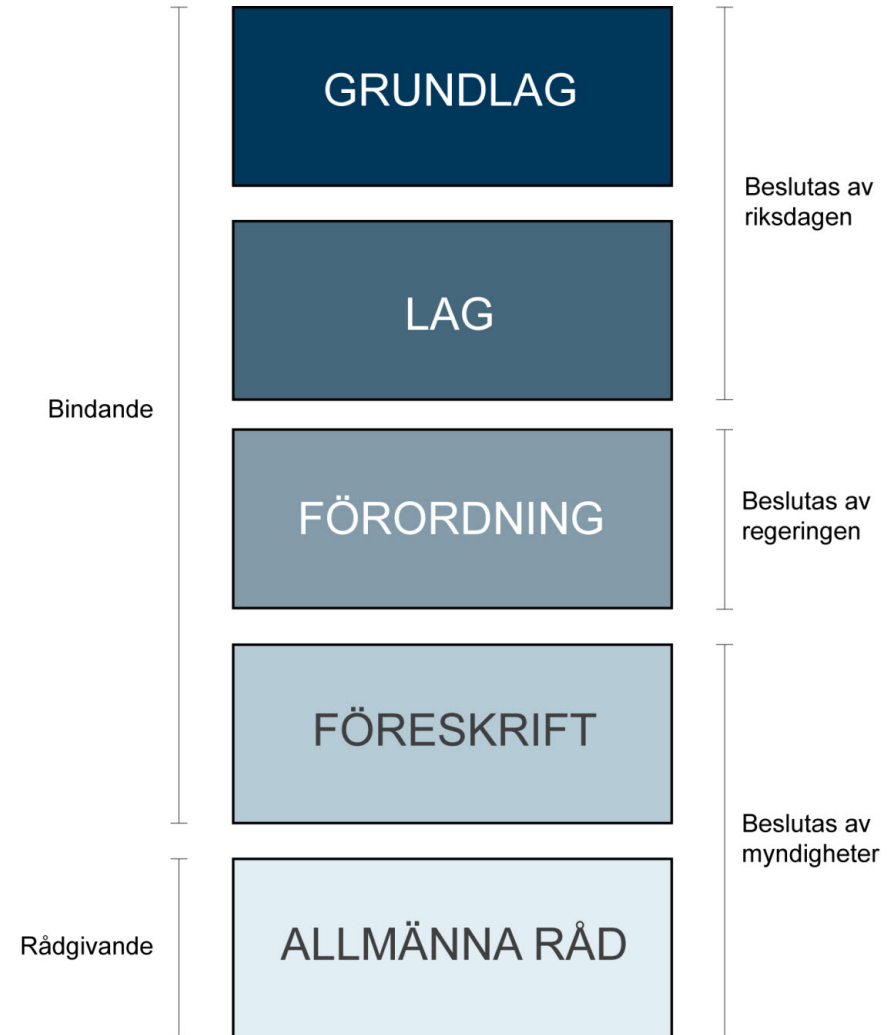


En annan lösning på problemet med dåligt utformad cykelinfrastruktur

Lagstiftning (och böter)

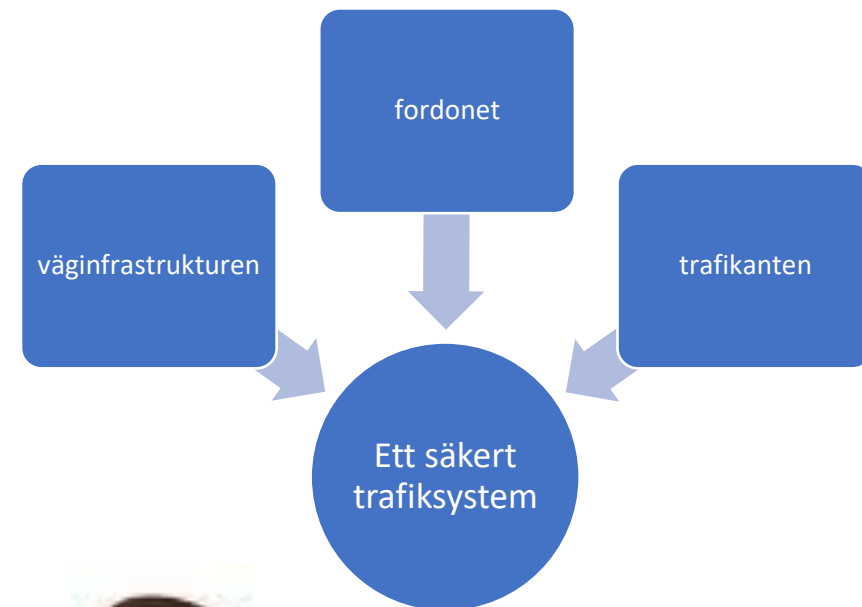
Först en överblick över juridik och trafikplanering

- Plan och bygglagen – övergripande regler
- Plan och byggförordningen - mer detaljerade regler
- Boverkets byggregler BBR + ALM reglerar husbyggnader och tillgänglighet i allmän plats
- Transportstyrelsens byggregler + ALM detaljerat om skydd med hänsyn till hygien, hälsa och miljö, utformning av bland annat cykelinfrastruktur



Fler lagar inom trafikområdet

- Trafikförordningen – trafikregler
- Körkortslagen – om trafikantens beteende
- Vägmärkesförordningen – om skyltar
- Hjälmag – trafikanternas klädsel
- Fordonslag (2002:574),
produktsäkerhetslagen – om fordon
- Lagen om vägtrafikdefinitioner –
trafiknomenklatur
- osv
- Men få lagar som styr vägutformningen!
=> ffa Plan- och Bygglagen samt
Vägsäkerhetslagen



Transportstyrelsens byggregler – föreskrifter under PBL/PBF



Vägverket

- Har funnits sedan januari 2022
- Tidigare fanns Vägverkets byggregler som inte hade med något om cykel
- Vägverkets lades ned 2010 och föreskrifterna lämnades över till Transportstyrelsen
- Transportstyrelsen uppdaterade byggreglerna efter 12 år inkl cykel
- Varför så sent?: troligtvis EU-krav i form av att Vägsäkerhetslagen skärptes



Transportstyrelsens byggregler - Kapitel 4 Skydd med hänsyn till hygien, hälsa och miljö

Innehåll

- Utformning och gestaltning av vägar och banor 1-5 §
- Material 6 §
- Belysning 7 §
- Passager för djur 8-9
- Artrika miljöer 10 §
- Skydd för vatten 11 §
- Luftkvalitet i tunnlar och plattformsrum 12-13 §

Exempel:

4 § Gator och torg ska utformas och möbleras utifrån gåendes och cyklandes behov.

Allmänna råd

En gata eller ett torg bör utformas

1. med tillräckliga vil- och väntytor,
2. med tillräckligt breda gång- eller cykelbanor,
3. utan onödiga lutningar, och
4. med gång- och cykelstråk som är så gena som möjligt i förhållande till motsvarande stråk för annan trafik.

5 § Gång- eller cykelbanor ska utformas och gestaltas så att de upplevs så trygga att de faktiskt används. Detta gäller även vägar där gång- eller cykeltrafik kan förväntas förekomma i mer än ringa omfattning.

Allmänna råd

Gång- eller cykelbanor, samt vägar där gång- eller cykeltrafik kan förväntas förekomma, bör vara ljusa och överblickbara.

Planteringar och övrig gestaltning i vägområdet bör utföras så att de inte försämrar sikt och synlighet.

Transportstyrelsens byggregler - Kapitel 5

Säkerhet vid användning av vägar

Innehåll

- Säker utformning 1-3 §
- Hinderfri höjd och bredd 4-8 §
- Vägytor 9-15 §
- Korsningar och anslutningar 16-19 §
- Sidoområden 20-33 §
- Vägskyddsanordningar 34-39 §
- vägbelysning 40- 46

Exempel

§ 1 § Vägar ska utformas så att sannolikheten för att olyckor inträffar är låg och att de olyckor som ändå inträffar får begränsade konsekvenser. Vägar ska utformas på ett sådant sätt att utformningen stödjer och bidrar till trafikantens förståelse för vägens referenshastighet.

Allmänna råd

Människans tolerans mot krockvåld bör vara en dimensionerande faktor för vägars utformning.

På vägar med referenshastighet över 30 km/h bör obehagade cykelpassager och obehagade övergångsställen hastighetssäkras genom lämplig vägutformning eller andra fysiska åtgärder.

På vägar med referenshastighet över 30 km/h och ett trafikflöde som överstiger 2 000 ÅDT bör gående, cyklister och förare av moped klass II åtskiljas från övrig trafik om flödet av dessa trafikantgrupper inte är ringa.

Vägar med referenshastighet över 50 km/h bör utformas så att risken för sidokollisioner minimeras.

Vägar med referenshastighet över 80 km/h bör utformas så att kollisioner mellan trafik i motsatt färdriktning minimeras.

2 § Vägar ska utformas på ett sådant sätt att trafikanterna kan upptäcka andra trafikanter eller hinder på vägen, så att de kan anpassa hastigheten och, åtminstone vid barmarksförhållanden, stanna för att undvika en olycka.

Kapitel 5 fler exempel hinder och vattenpölar

11 § Gång- eller cykelbanor ska vara utförda på ett sådant sätt och vara av sådant material att risken för att snubbla, halka eller falla begränsas.

Gång- eller cykelbanor ska utformas och dimensioneras utan sådana fasta hinder eller nivåskillnader på vägytan som är svåra att förutse eller upptäcka.

Särskild hänsyn ska tas till behov hos personer med funktionsnedsättning.

Allmänna råd

- Skarvar eller nivåskillnader på vägytan som inte fyller någon funktion för trafiksäkerheten eller tillgängligheten bör undvikas.
- Nivåskillnader tvärs färdriktningen som anläggs utifrån trafiksäkerhet eller tillgänglighet bör åtminstone inte överstiga 60 millimeter.
- Skifte av material längs med eller tvärs över vägytan bör begränsas, och vägytematerialen bör väljas med hänsyn till jämnhet och halkrisk.
- Fasta hinder och nivåskillnader bör vara väl synliga i både dagsljus och mörker, till exempel med hjälp av kontrastmarkering eller belysning

15 § Vägar ska utformas med ett sådant tvärfall att

1. glidningsrisken vid halt väglag begränsas,
2. vältningsrisken och risk för avkörning i kurvor, i cirkulationsplatser och på ramper minimeras,
3. vattenskiktets tjocklek på vägen vid regn begränsas, och
4. stillastående vattenskikt på vägen undviks.

Allmänna råd

Tvärfall kan bestämmas enligt 1. Trafikverkets kravdokument "Vägytemätning Mätstorheter", kapitel 1.5 Bestämning av tvärfall (TDOK 2014:0003), eller 2. Trafikverkets kravdokument "Bestämning av ojämnheter och tvärfall med rätskiva", kapitel 2.5 Mätning av tvärfall (TDOK 2014:0136).

En vägs tvärfall bör utformas efter vägens referenshastighet och kurvradie samt efter vägytans och fordonens egenskaper på ett sådant sätt att risken minimeras för att fordon välter eller kör av vägen i kurvor, i cirkulationsplatser och på ramper.

Tvärfallet bör inte understiga 3 procent för vägar med slitlager av grus eller oljegrus, eller med ytbehandling på grusunderlag.

Tvärfallet i kurvorna på en cykelbana eller en gång- och cykelbana bör vara utformat så att banan lutar inåt.

När gäller Transportstyrelsens byggregler?

- Gäller **nybyggd cykelinfrastruktur** eller **ombyggd** (även annan ändring exv ny hastighet?)
- Gäller alltså inte gammal befintlig infrastruktur
- Men gäller för alla väghållare kommuner, trafikverket, enskilda



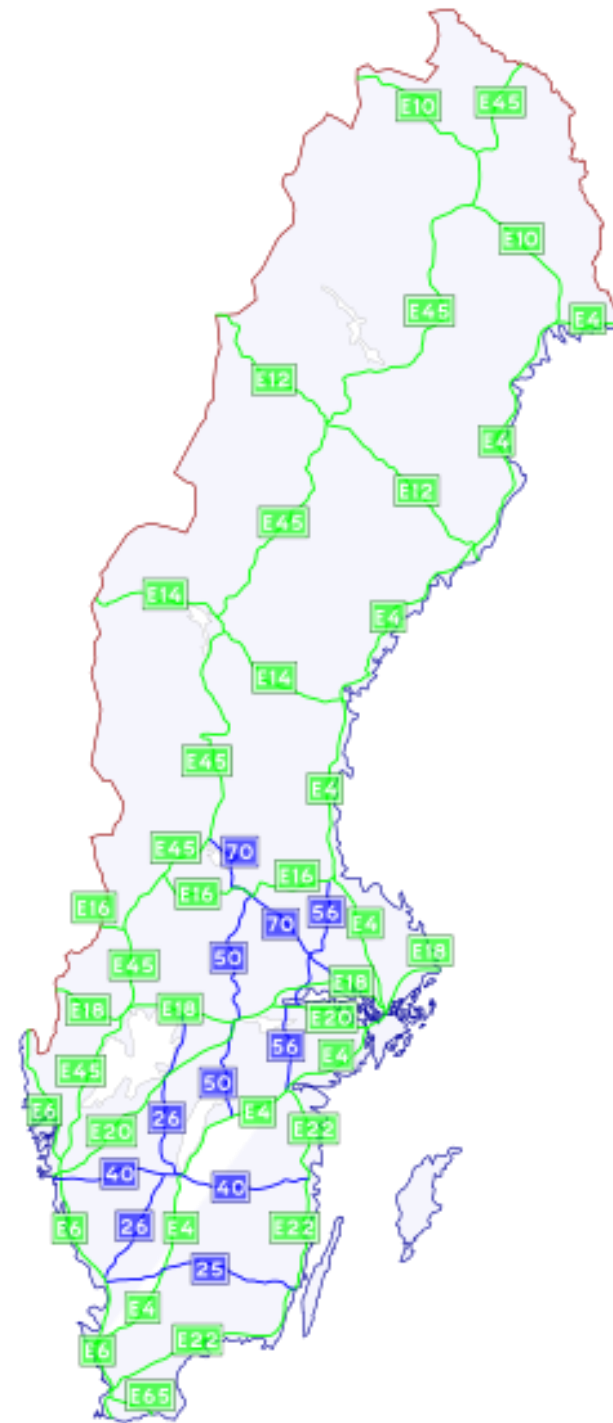
Vad tar Transportstyrelsens byggregler inte upp?

- Aspekter som handlar om bekvämlighet och komfort, sådant som ger ökad restid finns inte med
- Många aspekter som handlar om hälsa och miljö saknas också
- Befintliga aspekter beskrivs inte så tydligt att de blir styrande
- => finns potential till förbättring



En till lag: Vägsäkerhetslagen(2010:1362)

- ställer juridiskt grundade krav på säkra vägar för bl.a. cykling i blandtrafik och separerat
- **Gäller befintliga vägar och vägprojekt!**
- Men gäller ännu så länge bara det **nationella stomvägnätet** dvs 800 mil av europavägar och stora riksvägar.
- Vad som är säkert definieras av Transportstyrelsens byggregler
- Transportstyrelsen har tillsyn över Trafikverket



Hur ska en cyklist använda dessa lagar?

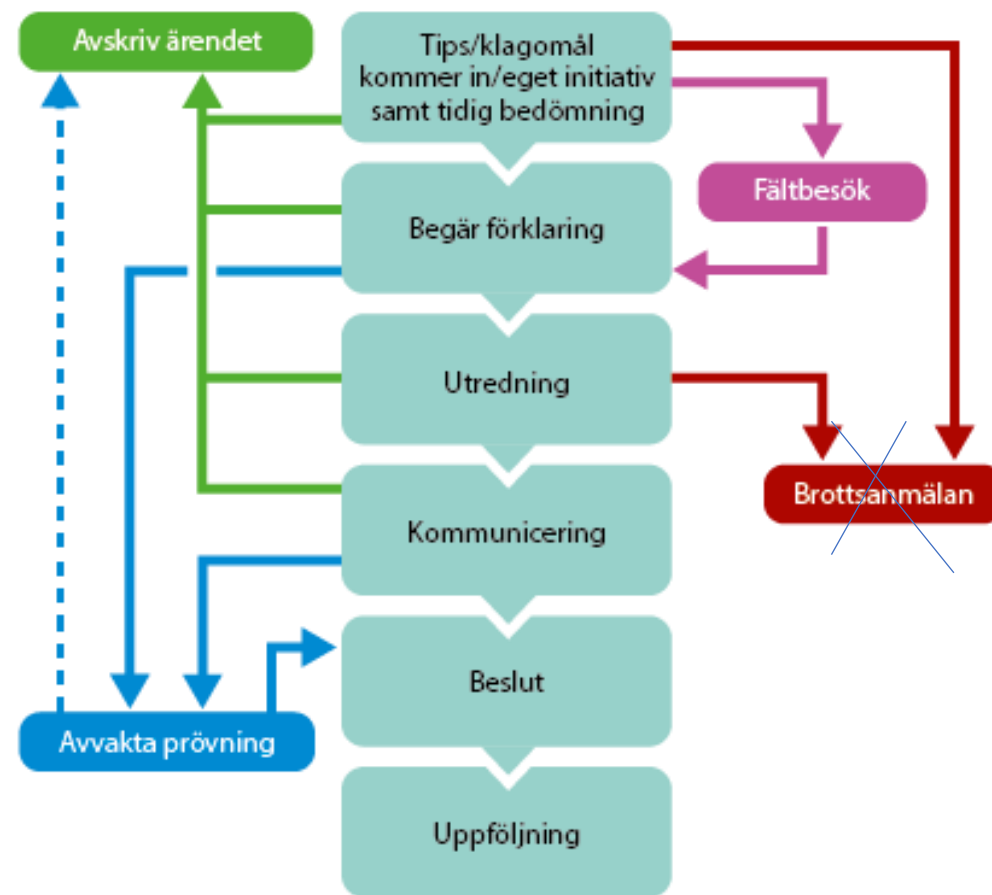
- Felanmäla och hänvisa till byggreglerna om det är en ny cykelbana så får din anmälan större tyngd.
- Om du felanmäler en stomväg så får den ännu mer tyngd om du hänvisar till vägsäkerhetslagen, kopia till transportstyrelsen
- Väghållaren måste följa lagar men inte handböcker



Vad händer om väghållaren inte följer reglerna?

- Klagomål går till tillsynsmyndighet som är byggnadsnämnden i kommunen
- Byggnadsnämnden tar inga egna initiativ att upptäcka farlig utformning
 - "Vi har ingen proaktiv tillsyn – enligt 11 kap 5§ PBL ska tillsynsmyndigheten pröva behovet av att ingripa så snart det finns anledning att anta att någon inte följt bestämmelser eller beslut fattade enligt lagens tillämpningsområden"
- Byggnadsnämnden gör fältbesök och kontaktar väghållaren ex Trafikverket
- Byggsanktionsavgift tas inte ut om väghållaren gör fel, det regleras i PBF/PBL
- Kommunen ska få hjälp med processen från länsstyrelsen genom tillsynsvägledning

Processschema Tillsyn av en verksamhet

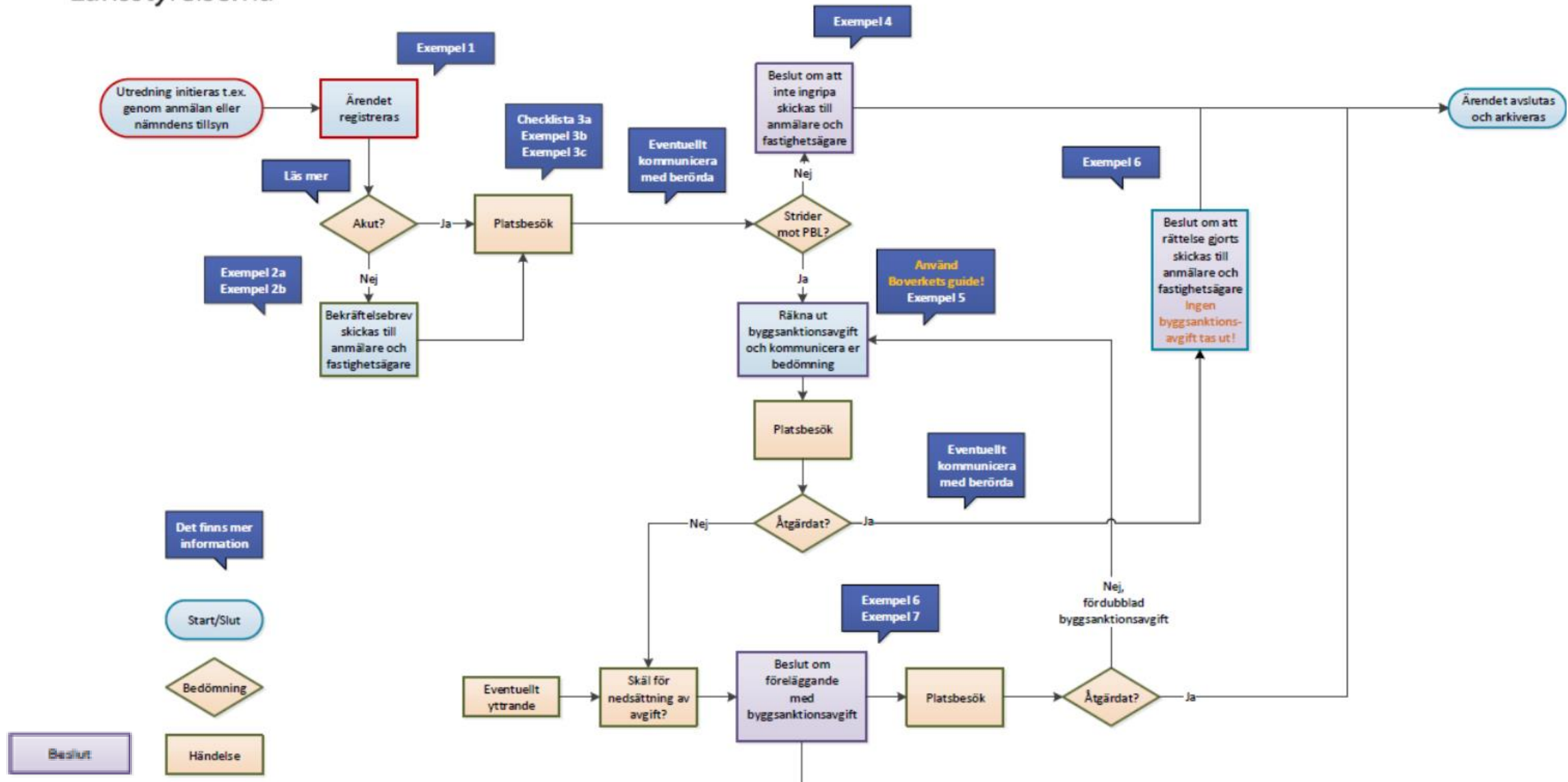


Byggnadsnämnden ska få tillsynsvägledning från länsstyrelsen



Länsstyrelserna

Handläggarguid för förseelser som är kopplade till byggsanktionsavgift



Men, systemet är nytt och fungerar inte – **tre saker** som en cykelfrämjare kan göra för att få fart på det?

1. Felanmälan går till den del av kommunen som sysslar med gator inte alltid till byggnadsnämnden. => se till att byggnadsnämnden får en kopia, be att de gör det automatiskt eller tipsar om det i appen/på webbsidan.
2. Byggnadsnämnden vet inte om att de har en roll. => driv ett ärende i din kommun så att de lär sig systemet.
3. Länsstyrelsen har inte tagit fram någon vägledning om hur kommunerna ska göra med tillsyn => fråga länsstyrelsen om de har en vägledning för Transportstyrelsens byggregler.

Sju saker som cykelorganisationer kan göra

- Påverka Transportstyrelsen så att fler utformningsaspekter tas med eller se till att de får ett uppdrag av regeringen att göra så.
- Påverka Cykelcentrum VTI och Trafikverkets FOI (ex Skyltfonden) att prioritera forskning om fler utformningsregler för cykel. Använd forskning från Europa.
- Be regeringen att införa byggsanktionsavgift (enl PBF) för farlig cykelinfrastruktur.
- Inkludera även komfortaspekter i byggreglerna, kanske baserat på andra paragrafer i plan- och byggförordningen.
- Kontakta alla länsstyrelser med frågor om hur de jobbar med vägledning utifrån byggreglerna.
- Prata med kommunerna hur de organiserar tillsynen.
- Be riksdagen att ändra vägsäkerhetslagen till att även omfatta tätbebyggt område.

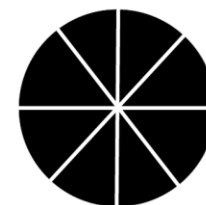
Slutsats:

- Det finns en början till ett lagstöd för bättre cykelbanor men det behöver bli bättre på många sätt.
- Du som cyklist kan påverka genom att felanmäla och ligga på.
- Det behöver också bli politik med stöd av CF: Motioner i riksdagen, regeringsuppdrag till Transportstyrelsen osv.



REGERINGSKANSLIET

SVERIGES 
RIKSDAG 



RIKSDAGENS
CYKELNÄTVERK

Tack för uppmärksamheten!



Erik Stigell
stigell.erik@gmail.com