

## **Transportstyrelsen vill införa väjningsplikt för bilister vid cykelöverfarter – det riskerar att öka antalet olyckor och öka mängden miljöfarliga utsläpp.**

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 obevakade 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 obevakade 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 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