



2009-06-08

Statsrådet Åsa Torstensson
Näringsdepartementet
103 33 STOCKHOLM

2+1-vägar farliga för cyklister och mopedister

En av de mer lyckade tillämpningarna av nollvisionsprinciperna är utan tvekan de så kallade 2+1-vägarna. Idag finns som bekant 190 mil. Det räddar livet på många biltrafikanter.

Utbyggnaden kommer följaktligen att fortsätta. Ytterligare 75 mil nationella vägar kommer att göras mötesfria genom mittseparering enligt förslaget till nationell plan för transportsystemet.

Därutöver finns planer på att också förse smalare vägar med mitträcken.

2+1-vägarna är emellertid farliga för cyklister och mopedister. Det beror på att de blivit hänvisade till en i regel mycket smal, ibland närmast obefintlig vägren, på dessa höghastighetsvägar.



Vägren för cyklister och mopedister, belagd bredd 20 cm.
Fartgräns 100 km/tim. E22 Kalmar län.

På egen risk

Tidigare fanns breda vägrenar på dessa vägar vilket i viss mån gav ett skyddat utrymme för tvåhjulningarna. Nu har det alltså krympts till ett par decimeter, smalare än cykelstyret.

De som ändå fortsätter att använda vägen utsätter sig därigenom för *extremt förhöjda skaderisker*. Att med några decimeters marginal passeras av motortrafik i 100 km/tim strider förstås mot varje stavelse i nollvisionen.

Många väljer andra alternativ. Antingen att trafikera vägen på annat sätt, exempelvis med bil eller som busspassagerare. Eller välja annan väg, om det finns, ofta innebärande en betydande omväg.

I praktiken betyder detta att väghållaren *omvandlat en väg som tidigare varit allmän och upplåten till alla trafikanter, till en exklusiv väg för snabb motortrafik*. Oskyddade trafikanter får visserligen befara vägen, men på egen risk.

Svårförståelig paradox

Paradoxalt nog är cykel och moped förbjudna på motorvägar och motortrafikleder där vägrenarna i regel är 1,5 meter breda och avskiljda från körbanorna med heldragen linje (innebärande att rullande motortrafik inte får förekomma på vägrenen).

För en cyklist är det emellertid säkrare att köra på en motorväg, där det är förbjudet, än på 2+1-vägar där det är tillåtet. Givetsvis borde också moped- och cykeltrafik vara förbjudet också på 2+1-vägar.

Alternativa cykel- och mopedvägar måste anläggas

En självklarhet är att komplettera 2+1-vägarna med alternativa cykel- och mopedvägar. Då är det förstuds viktigt att de inte blir längre, cyklister har visat sig kunna acceptera max 10 procent längre väg om den är säkrare, komfortablare och trevligare.

Vägverket har nu lanserat en nygammal typ av primitiv cykelväg, så kallade sommarcykelvägar. De är belagda med grus i stället för asfalt och kommer inte att snöröjas av det enkla skälet att väggroppen inte tål snöröjningsfordon, därav namnet sommarcykelväg. Den kostar hälften mot en riktig cykelväg.

HPVS vill bestämt avråda från att anlägga sommarcykelvägar längs med 2+1-vägarna. Cykeln är ett instabilt fordon, mycket känsligt för underlaget. Beläggningens kvalitet spelar en avgörande roll. Enligt svenska data är olycksrisk på grusvägar väsentligen högre än på motsvarande asfaltvägar. Med tanke på att dessa data i huvudsak gäller fyrhjuliga motorfordon med en helt annan stabilitet än tvåhjulningar, torde *cykelriskerna på grus vara minst dubbelt så stora* som på asfalt, sannolikt betydligt större.¹

Omkullkörningar kan förefalla triviala men leder ofta till allvarliga personskador (antalsmässigt handlar det om 3 000 cyklister som årligen skadar sig så pass allvarligt i vanliga, banala omkörningar att slutna sjukhusvård behövs).²

För övrigt har förstuds cyklister och mopedister samma krav på en modern infrastruktur som alla andra trafikanter, framkomlig, säker och komfortabel. I det sammanhanget platsar inte grus.

¹ Ytbehandling av grusvägar. Trafik- och friktionsstudier. VTI rapport 119, Linköping 1977.

² Bearbetning av patientstatistik för 1988-2001 avseende trafikskadade. VTI notat 8-2004.

Förbjud cykel och moped på 2+1-vägar av säkerhetsskäl

Sammanfattningsvis vill HPVS

- Att cykel-, moped- och gångtrafik *av säkerhetsskäl förbjuds* på 2+1-vägar om inte vägen kompletterats med ett från körbanan väl avskilt och säkrat fält.
- Att *alternativvägar* för cyklister, mopedister och andra långsamtgående trafikanter anläggs vid 2+1-vägar och motsvarande vägar.
- Att så kallade *sommarcykelvägar inte får användas* i detta sammanhang som alternativ för cyklister och mopedister. Alternativvägar ska uppfylla moderna krav på framkomlighet, säkerhet och komfort.

I dessa frågor har vi samrått med branschorganisationen Svensk Cykling.

Bästa hälsningar



Krister Spolander
Styrelsemedlem HPVS
kristers@spolander.se
08-720 01 25
070-421 70 36
Magnus Ladulåsgatan 27
118 65 Stockholm



Claes Unge
Ordförande HPVS
claes.unge@gmail.com
08-644 45 62
070-894 91 62
S:t Paulsgatan 2
118 46 Stockholm

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.

Kopia för kännedom har skickats till

Generaldirektör Lena Erixon, Vägverket

Vd Jan Sandberg, NTF

Klas Elm, ordförande i Svensk Cykling

Christian Juul, ordförande i Cykelfrämjandet

Per Kågeson, ordförande i Bilfria Leder

Rättschefen Lennart Renbjer, Näringsdepartementet

Departementssekreterare Lars Darin, Näringsdepartementet