



Datum
2017-06-21
Adress

Yttrande

Diarienummer
TN-2017-1612

Till
Näringsdepartementet

Remiss av promemorian **Cykelregler** N2017/03102/TIF

Tekniska nämnden har beslutat att lämna följande yttrande:

Malmö stads yttrande

Promemoria **Cykelregler (N2017/03102/TIF)**

Sammanfattning Malmö stad

Malmö stad ställer sig positiv till föreslagna förändringar med undantag sammanfattade nedan.

Inom följande områden rekommenderar Malmö stad justeringar i förslaget om nya cykelregler:

1. *Cykelgata*. Det behövs tydliga riktlinjer kring den fysiska utformningen av en cykelgata, det visar erfarenheter från införandet av exempelvis gångfartsområde och cykelöverfart. Gärna med olika varianter.
2. *Cykelbox*. En cykelbox påverkar separering i tid i trafiksignaler. Olika typexempel ska illustreras i föreskrifterna. Det finns risk för upphinnandeolyckor om cyklist väljer stanna men bil bakom köra vid övergång till gul signal.
3. *Vägmarkering av cykelpassage, M16*. Remissförslag med M16 som ska-krav vid både passager och cykelöverfarter föreslås avslag på grund av otydlighet som ger sämre trafiksäkerhet. Cykelöverfarter och cykelpassager har olika regler vad gäller väjning. En tvingande vägmarkering M16 skulle vid vissa platser som idag är omarkerade passager riskera öka trafiksäkerhetsrisken för de oskyddade trafikanterna om de inte förstår att det är en passage och inte en överfart de ska ge sig ut på. En särskiljning behövs av passager och överfarter, exempelvis genom en ny vägmarkering för passager.
4. Föreslagna tillägg: Malmö stad önskar centralt *stöd i informationsinsatser* kring de nya cykelregler som eventuellt träder ikraft. *Gångbana* behöver få en vägtrafikdefinition. Malmö stad föreslår vidare justering i TrF 6 kap. *Cykelhjälm eller annat skydd även på cyklar med fler än två hjul*. Dagens formulering i 4 a § gäller hjälm tvång eller annan säkerhetsanordning inte på barn under 15 år som färdas i exempelvis en trehjulig lådcykel, ett tillägg/justering Malmö stad gärna ser.

Innehåll

Sammanfattning Malmö stad	1
Malmö stads synpunkter (följer betänkandets disposition)	3

Malmö stads synpunkter (följer betänkandets disposition)

2.2 Förslag till förordning om ändring i trafikförordningen (1998:1276)

s. 8

8 kap. 1 a §

Förtydligande behövs om hur gångtrafikanter ska förhålla sig på en cykelgata, bland annat med hänvisning till Handisams tidigare remissyttrande (s. 38).

Utformningskrav på cykelgatan rekommenderas att skrivas in i exempelvis TrF 10 kap. Moderna företeelser som gångfartsområde och cykelöverfarter är exempel på ny reglering utan tydliga riktlinjer för utformning som skapar utrymme för många olika tolkningar. En utformning ska vara enkel att känna igen sig i som trafikant i hela landet och ska inte skapa otydlighet om vilka regler som gäller för exempelvis parkering, väjning och hastighet.

En cykelgata föreslås få genomfartsförbud likt gågata, det vill säga endast motorfordon med ärende till fastighet längs med sträckan har tillåtelse att föras och angöra där.

Det finns en motsägelse i promemorian. I punkt 2 står att fordon inte får parkeras, på sidan 39 står dock att ett generellt parkeringsförbud inte bör råda. Malmö stad föreslår en förkortad skrivning till punkt 2 till att endast lyda ”Fordon får inte parkeras. (Resten av formuleringen stryks)”.

Motivering: Vaghållare kan alltid genom en lokal trafikföreskrift välja att besluta om parkeringsplats med tillhörande utmärkning, även om ett generellt förbud råder.

2.3 Förslag till förordning om ändring i förordning (2001:651) om vägtrafikdefinitioner

s. 13

2 §

Cykelgata

Malmö stad anser att det behövs fler krav på utformning än ett vägmärke. Om det avses att vanliga befintliga gator, med en körbana och med separerad gångbana, ska regleras om till cykelgata bör det förtydligas. Om det är en sådan typ av gata som ska bli cykelgata behövs inget förtydligande om gångtrafikanter placering som Malmö stad föreslog i första stycket under 8 kap. 1 a §.

Cykelöverfart

Byt ut ordet och mot eller för att samma förutsättningar ska gälla som vid övergångsställen. Detta kan vara praktiskt som vaghållare under exempelvis beläggningsarbete när vägmarkering tillfälligt försvinner, men vägmärkena kan stå kvar för att reglera cykelöverfarten.

En del av en väg som enligt en lokal trafikföreskrift är avsedd att användas av cyklande eller förare av moped klass II för att korsa en körbana eller en cykelbana och som anges med vägmarkering eller vägmärke.

2.4 Förslag till förordning om ändring i vägmärkesförordningen (2007:90)

s. 16

4 kap. 8 §

M16 Cykelpassage eller cykelöverfart

Förslaget om ska-krav att ha M16 vid både obevakade cykelpassager och på cykelöverfarter önskar Malmö stad ska strykas. Det viktigaste skälet är att det leder till en försämrad trafiksäkerhet. M16 bör användas för att leda cyklister i komplicerade trafiksituationer, som i signalreglerade korsningar.

Vägmärkning för obevakad cykelpassage är det inom cykelreglering som skapar mest frågetecken idag ute i trafiken. Det råder osäkerhet mellan motorfordon och cyklister om vem som ska lämna företräde. Många cyklister tolkar en utformning med M16 vid en cykelpassage att cyklisten kan lämna cykelbanan och att övriga trafikanter har väjning, fast det oftast är en situation där cyklisten ska lämna företräde. Det blir särskilt svårt för en cyklist att särskilja en passage från en överfart då det enda som skiljer en passage åt från en överfart är ett vägmärke som inte är synligt för cyklisten utan är vänd mot korsande fordon. Malmö har valt att komplettera med vägmärkning M26 i mycket stor storlek ute i körfält 1 i båda riktningar för att skapa en extra tydlighet att det är en cykelöverfart eller signalreglerad passage och inte en obevakad passage. (se *Malmö stads utformningsprincip...* sist i dokumentet).

Äldre barn, men även andra mindre säkra trafikanter, som ska ge sig ut på egen hand mot exempelvis skola och fritidsintressen har svårt att förstå reglerna i dagens passager som är utmärkta med M16, de upplever och tolkar en M16 som att de kan fortsätta ut i gatan och därmed riskera sin egen säkerhet. Malmö stad har därför beslutat att endast använda M16 vid cykelöverfarter eller vid signalreglerade cykelpassager. Cykelpassager utmärks inte alls idag i Malmö för att på så sätt tydligare markera att cyklisten lämnar den särskilda cykelytan och därför ska anpassa sig till övriga trafikanters färd.

Att använda samma tvärgående markering för två olika trafikregler är inte lämpligt varken vad gäller framkomlighet eller vad gäller trafiksäkerhet. Syftet med markerade passager vänder sig mest till motorfordonstrafiken. För att främja cykling och säkerhet för cyklister ska fokus istället vara på att tydliggöra väjning och/eller cykelns färd över korsning. Beroende på syfte föreslås en komplettering av annat förslag på vägmärkning än M16 vid cykelpassage, och att M16 reserveras för cykelöverfarter. Under en övergångsperiod skulle nuvarande lydelse om användning av M16 kunna stå kvar.



Bild 1. Exempel på tidigare obevakad passage (idag signalreglerad) i Malmö. Denna passage över fyra körfält hade varit mycket olämplig att få M16. Passagen skulle också kunna tolkas som ett ställe där cyklister helt enkelt "korsar en väg", enligt Transportstyrelsens skrift "Cykelpassager och cykelöverfarter". Då blir en passage just en passage bara om den har vägmärkning M16. Den enda skillnaden är att motortrafikanterna

ska anpassa hastigheten om det finns M16 utmärket om det redan är en cyklist/mopedist klass II ute på passagen. Dessa regler skapar mer oklarheter och konfliktsituationer än att det stödjer någon trafikantgrupps framkomlighet och trafiksäkerhet.

Konsekvensen av att införa M16 vid alla passager skulle skapa ytterligare otydlighet igen mellan cyklist och motorfordon, och alltså motverka syftet med vad en passage är. Det finns dessutom många olika typer av passager, exempelvis över fyrfiliga vägar där det skapats ett släpp i mittrefugen för att underlätta för korsande rörelser för gående och cyklar, men på motorfordonens villkor (se bild 1 ovan från Malmö). Att där markera M16 skulle sannolikt skapa en falsk trygghet och medföra stor risk för allvarliga personsador för cyklister. Att som alternativ ta bort passagen skulle minska tillgängligheten för oskyddade trafikanter i staden och skapa barriärer där det inte är möjligt eller önskvärt att hastighetssäkra eller på annat sätt tydliggöra en passage. Malmö stad har idag passager på vägar i stadens periferi som är reglerade till 70 km/tim, det skulle vara väldigt olämpligt att markera dessa med M16.

Ett rimligt alternativ skulle kunna vara att skapa nya typer av cykelmarkering eller tydligare utformning, exempelvis:

1. Dagens M16: Endast vid cykelöverfarter och bevakade cykelpassager
2. Ny markering A: Cykelpassager (som följer konventionen om vägtrafik)
3. Ny markering B: Längsgående cykelbanor. Exempelvis vid enklare cykelbanor med endast kantstöd längs med en huvudgata eller huvudled där cykelbanan inte är upphöjd och cykelbana endast finns på ena sidan vägen. Över en korsning släpps cyklister i ena riktningen mot trafiken. Här skulle någon typ av ledning genom vägmarkering, men inte en prioritering, önskas. Exempelvis färgad asfalt (s.32).

Det är alltså viktigt med tydliga utformningskrav vid nya regler. Cykelöverfarter som senast infördes har precis fått nya typriktningar hos SKL. Det tog flera år då det inte finns några klara riktlinjer och ändå är de nya ritningarna inte kompletta. Det behövs ett tydligare regelverk från början så att trafikanter kan känna igen sig oavsett vilken kommun de rör sig i.

Om M16 blir ett ska-krav vid oreglerade cykelpassager blir det inte en ringa investering för kommunerna (s. 45 5.3.7), särskilt inte med tanke på underhållet av vägmarkeringarna. Det är inte ekonomiskt rimligt att bygga om samtliga önskade passager till cykelöverfarter, det är heller inte önskvärt med hänsyn till andra trafikantgruppers anspråk på trafiksystemet, exempelvis kollektivtrafiken. Även med Malmö stads förslag till ny utformning av passager behövs tid och några års övergång för att möjliggöra nya utformningskrav.

Observera skrivningen på sidan 13, 2 § Cykelpassage, står att en passage också kan korsa en cykelbana. Det kan skapa förvirring om vilken trafikant som ska köra först med vägmarkering M16 över en prioriterad cykelbana/cykelstråk, i synnerhet som barn förväntas röra sig ensamma i större grad i cykelsystemet.

s.17

M17 Farthinder

Det finns flera oklarheter som berör cykel och M17 som behöver förtydligas. Ska vägmarkering M17 Farthinder användas vid hastighetssäkrade cykelöverfarter där vägmärke B8 finns? Ska M17 användas i alla hastigheter? Ska M17 användas även vid vägmärke B3 övergångsställe? Ska M17 användas tillsammans med A9 varning för farthinder? Ska M17 användas på körbanan eller på rampen - det senare är att föredra då det blir synligare för trafikanten.

Malmö stad har gjort följande tolkning: Idag anlägger Malmö stad upphöjda, säkra gångpassager som utmärks med ”B3 – övergångsställe” och upphöjda cykelöverfarter som utmärks med ”B8 – cykelöverfart”. Eftersom en fordonsförare ska anpassa farten vid ett B3-utmärkt obevakat övergångsställe, ska det enligt dessa riktlinjer *inte* utmärkas med ytterligare ett vägmärke, A9-1 eller M17. Detsamma gäller vid den nya typen av cykelöverfart med vägmärke B8. Om vägmärke A9 används i dessa kombinationer skapar detta dubbla budskap och tvingar trafikanten till fler intryck vilket kan minska uppmärksamhet och trafiksäkerhet. B3 är B3, och B8 är B8 och kan därför inte vara A9/M17. Vill väghållaren förtydliga och förvarna vid enstaka fall finns vägmärke för detta (A13 och A16). Malmö stad hade gärna sett ett förtydligande i denna fråga.

M18 Cykelbox

Fler utformningsexempel behövs om vägmarkering *cykelbox* införs. Om en cykelbox markeras exempelvis vid en trafiksignal tar det längre tid för övriga fordon att passera signalen och förbi korsningen.

Så som förslaget är utformat krävs en revidering av: stopplinje vid trafiksignal (TFSSF 2010:171 3 kap 3§) samt beräkning av separering i tid (TFSSF 2014-30 2 kap 4§) då dessa inte överensstämmer med att det enligt remissförslaget saknas stopplinje för cykel och moped klass II. Alternativt behövs en justering av den föreslagna M18 med ytterligare en stopplinje för cykel och moped klass II samt en förändring i nämnda föreskrifter. Det senare alternativet med dubbla stopplinjer kan dock vara riskabelt då det kan ge upphov till upphinnandeolyckor om en cykel stannar vid sin stopplinje och en bakomvarande bil väljer att köra vid en ”gul” situation.

Det finns också ett riskmoment med att ha en cykelbox framför flera körfält, exempelvis om en buss eller lastbil i körfält 1 skymmer cyklist som ska svänga vänster, samtidigt som ett nytt motorfordon kommer i körfält 2 som får grönt, och föraren uppmärksammar inte i tid den skymda cyklisten som korsar dess väg.

Förslaget om cykelbox behöver alltså utvecklas och konsekvensutredas vidare.

3.8 Vägmarkering för cykel och mopedtrafik

s. 32

Vägmarkering för cykel och mopedtrafik

I kapitel 3.8 diskuteras asfaltsyntans färgsättning. Malmö stad önskar att regeringen tar ställning till detta. Det är inte väghållarnas uppgift att bestämma färg eller hur den ska användas som det står i remissen. Möjlighet till färgad asfalt som vägmarkering är välkommet, men det måste finnas tydliga lagar kring vilken reglering den ska hänga samman med, exempelvis endast passager (eller annat) och vilka tekniska krav den ska ha.

4.2 Cykelgata

s. 39

Utmärkning av cykelgata föreslås endast ha 1 vägmärke, och 1 lokal trafikföreskrift, i riktning med gågata och gångfartsområde. Att ha dubbla vägmärken verkar omständligt. Cykelgator föreslås införas på de gator som kan antas redan har en låg medelhastighet, alternativt få mindre justeringar så att 30 km/tim uppnås. Det finns därmed liten trafiksäkerhetsvinst med att förtydliga hastighetsbegränsningen till 30 km/tim.

”För gående ska samma regler gälla som på vanlig gata”. Malmö stad upprepar det förslag till förtydligande som togs upp på remissens s. 13, 2 § Cykelgata:

Malmö stad anser att det behövs fler krav på utformning än ett vägmärke. Om det avses att vanliga befintliga gator, med en körbana och med separerad gångbana, ska regleras om till cykelgata bör det förtydligas. Om det är en sådan typ av gata som ska bli cykelgata behövs inget förtydligande om gångtrafikanter placering som Malmö stad föreslog i första stycket under 8 kap. 1 a §.

Önskade tillägg:

Cykelöverfarer

Malmö stad önskar en tydligare mall för hur cykelöverfarer ska utformas och hur kraven ska tolkas. Överfarer måste exempelvis hastighetssäkras till 30 km/tim. Att uppnå en hundra procentig regelefterlevnad är omöjlig att säkra. Malmö stad har tolkat att 85-percentilen ska köra i maximalt i 30 km/tim vid cykelöverfarer. Malmö stad ser gärna ett förtydligande från lagstiftaren om hur lagen ska tolkas. Förslag till utformning finns nedan i rubrik *Malmö stads utformningsprinciper* på sidan 7 i detta dokument.

Informationsinsatser inför nya cykelregler

Mindre kommuner har ofta svårare att kunna genomföra informationsinsatser vid nya trafikregler och det skulle vara till stor nytta om det på ett nationellt plan fanns stöd för kommunikation av de regelförändringar som görs.

Definition av gångbana

Malmö stad önskar att en definition införs av *gångbana*, bland annat för att kunna definiera en cykelgata. En cykelgata har lämpligen en separat gångbana för att ge skydda fotgängare och för att ge cyklister prioritet.

Krav på hjälm för barn under 15 år som färdas på cyklar med fler hjul än två

Malmö stads förslag till förändring vad gäller hjälm på barn under femton år som färdas i cykel med fler än två hjul. Dagens formulering i TrF 6 kap. lyder:

” 4 a § Den som är under femton år och färdas med en tvåhjulig cykel skall använda cykelhjälm eller annat lämpligt huvudskydd.

Cykelföraren skall se till att passagerare använder cykelhjälm eller annat lämpligt huvudskydd i enlighet med bestämmelsen i första stycket.”

En förändring skulle kunna lyda så här:

”Den som är under femton år och färdas med cykel ska använda cykelhjälm eller annat lämpligt huvudskydd.

Cykelföraren ska se till att passagerare använder cykelhjälm eller annat lämpligt huvudskydd i enlighet med bestämmelsen i första stycket. Barn under ett år som färdas på cyklar som har tre hjul eller fler kan ha annan godkänd skyddsanordning på cyklar, exempelvis sitta fastspänd i ett babyskydd.”

Malmö stads utformningsprincip cykelpassage & cykelöverfart

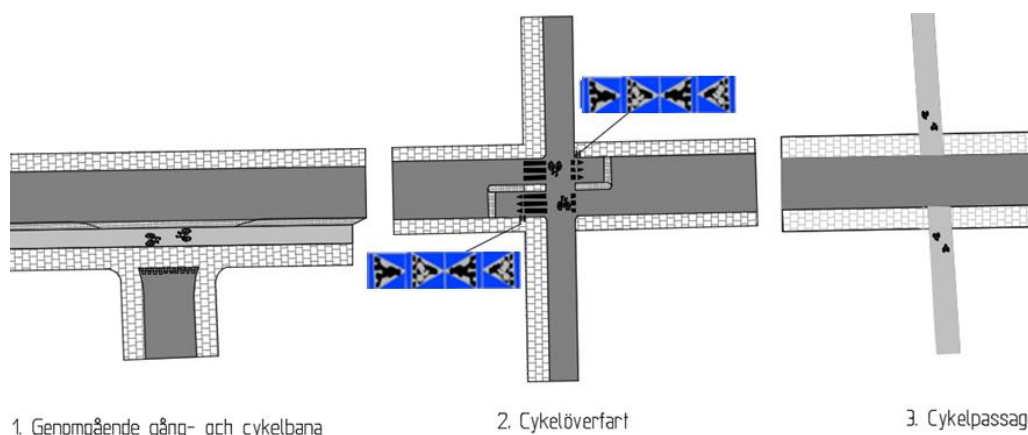
Den grundläggande principen för utformning av korsningspunkter för cykeltrafik ska vara att det ska vara tydligt både för cyklisten och för andra trafikanter vilka regler som gäller på platsen. Om cyklisten förstår regleringen genom en tydlig utformning ökar tryggheten på platsen. Tydligheten bidrar även till förbättrad säkerhet genom att det uppstår färre konflikter på grund av missförstånd.

För att uppnå denna tydlighet är det viktigt att samma principiella utformning används i hela staden.

I Malmö ska det finnas tre olika alternativ vad gäller korsningspunkter för cykeltrafik. Det är av stor vikt att alla korsningspunkter utformas utifrån dessa alternativ för att inte skapa osäkerhet om vad som gäller i olika fall.

De tre alternativen är:

1. *Genomgående gång- och cykelbana.* Har samma nivå rakt igenom, följer ofta en huvudled.
2. *Cykelöverfart.* Vägmarkering M14 + mycket stor M26, ingen M17 vid upphöjning. Vägmarkes-kombination på höjden för att få plats i stadsrummet.
3. *Cykelpassage.* Har ingen vägmarkering, men kan ha en ”nollad” kantsten för att cyklisten ska förstå att den lämnar en cykelbana och har väjningsplikt innan fortsatt färd över vägen.



ordförande

Andréas Schönström

sekreterare

Kristina Andersson

Håkan Fäldt (M), Lars-Göran Jönsson (M), Håkan Linné (L) med instämmande av Petter Naef (M) och Muhammed Khorshid (L) avser att lämna in en skriftlig reservation, bilaga § 181a.

Stefan Plath (SD) med instämmande av Anders Pripp (SD) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget yrkande.

Reservation

§ 181 Remiss av promemorian Cykelregler

För att öka säkerheten för våra cyklister anlägger vi cykelbanor. En förutsättning för denna högre säkerhet för cyklisterna är naturligtvis att cyklisterna använder cykelbanorna och inte fortsätter att cykla på gatan.

Vi blir därför ytterst förvånade när (S) och (MP) vill ställa sig bakom förslaget i remissen om att cyklande som fyllt 15 år ska få använda körbanan i stället för cykelbanan om hastigheten på gatan är högst 50 km/h.

Det vore olyckligt om de ungdomar, som efter fyllda 15 år inte ens behöver ha hjälm eller annat huvudskydd, dessutom ska medges att cykla ute på gatorna i stället för att använda cykelbanan. Detta kallar inte vi för att värna de oskyddade trafikanterna.

I remissförslaget finns också ett förslag om "cykelgata". Förslaget är att en cykelgata ska få genomfartsförbud. Vi delar inte den uppfattningen eftersom tvång på genomfartsförbud kan innebära att man undviker att inrätta cykelgator där dessa kunde vara en god lösning, bara för att annan trafik behöver ha möjlighet att köra på cykelgatan utan att ha ett direkt ärende på gatan.

Då (S) och (MP) inte vill hörsamma våra förslag på ändringar i remissvaret yrkar vi avslag.

Då vi ej får gehör för vårt avslagsyrkande anför vi härmed reservation.

Håkan Fäldt (M)

Lars-Göran Jönsson (M)

Håkan Linné (L)

Med instämmande av:

Petter Naef (M)

Muhammed Khorshid (L)



Protokoll

Sammanträdestid	2017-06-20 kl. 08.30-10.50 ajournering kl. 09.45-10.00
Plats	Sessionssalen 7045, Stadshuset, 7:e vån
Ledamöter	Andréas Schönström (S), ordförande Anders Törnblad (MP), vice ordförande Håkan Fäldt (M), andre vice ordförande Benthon Tisell (S) Lars-Göran Jönsson (M) Håkan Linné (L) Stefan Plath (SD) §§ 175c-207
Ersättare	Magdalena Beck (S) tjänstgör Fehim Yilmaz (S) tjänstgör Anna-Karin Bengtsdotter (S) Lucas Carlsson (MP) Petter Naef (M) Muhammed Khorshid (L) Anders Pripp (SD) tjänstgör §§ 174-175b
Övriga närvarande	Monica Johansson tf. fastighetsdirektör Bo Andersson tf. gatudirektör Kristina Andersson, nämndsekreterare Jörgen Jepson, stabschef, gatukontoret Magnus Fahl, avdelningschef, gatukontoret Håkan Thulin, avdelningschef, fastighetskontoret Ingrid Persson Westberg, avdelningschef, gatukontoret Tobias Nilsson, avdelningschef, gatukontoret Barbro Yngveson, avdelningschef, fastighetskontoret Martin Lundin, avdelningschef, gatukontoret Yvonne Tingslund, controller, fastighetskontoret Magnus Fahl, tf. avdelningschef, gatukontoret Elisabeth Stenfeldt, HR-chef, gatukontoret Birgitta Westerlund, HR-chef, fastighetskontoret Katarina Burle, kommunikationschef, fastighetskontoret Annika Abrahamsson, kommunikationschef, gatukontoret Joakim Florén, enhetschef, gatukontoret Eva Nilsson Lundqvist, stadsjurist, gatukontoret Malena Möller, ingenjör, gatukontoret §§ 174-175b Maria Bredin, sekreterare, stadskontoret §§ 174-175b Kajsa Körner, sekreterare, gatukontoret Mohsen Towliat, ingenjör, gatukontoret Pernilla Linde, landskapsingenjör, gatukontoret §§ 174-175a



Caroline Lundholm, enhetschef, gatukontoret §§ 174-175
 Santiago Troche, sekreterare, gatukontoret §§ 174-175
 Julia Berglund, exploateringsingenjör, fastighetskontoret
 Torbjörn Håkansson, personalföreträdare, fastighetskontoret (SACO)
 Johan Edgren, personalföreträdare, gatukontoret (SACO)
 Lotta Cederfeldt, personalföreträdare, gatukontoret (Vision)

Utses att justera Håkan Fäldt (M)

Justeringsdag 2017-06-21

Protokollet omfattar §§174-207

Anslagsdatum 2017-06-22

Underskrifter

sekreterare

Kristina Andersson

ordförande

Andréas Schönström

justerande

Håkan Fäldt



§ 181 Remiss av promemorian Cykelregler

TN-2017-1612

Sammanfattning

Näringsdepartementet på Regeringskansliet har skickat ut en remiss om nya cykelregler. Sju nya förslag presenteras. De flesta ändringar gäller justering till nuvarande praxis i kommunerna. Ett helt nytt förslag är införande av ”cykelgata” och ska-krav på att markera cykelpassager likt cykelöverfarter med samma typ av vägmarkering. Tekniska nämnden ställer sig positiv till cykelgata men föreslår utifrån trafiksäkerhet och tydlighet en annan variant av vägmarkering för att särskilja cykelpassage från cykelöverfart. Nämnden önskar ett tillägg i lagstiftningen: att cykelhjälmstväng för barn under 15 år även gäller på cyklar som har fler än två hjul.

Yrkanden

Håkan Fäldt (M) yrkar avslag på förvaltningens förslag.

Håkan Linné (L) biträder Håkan Fäldts avslagsyrkande.

Stefan Plath (SD) yrkar avslag på förvaltningens förslag.

Andréas Schönström (S) yrkar bifall till förvaltningens förslag.

Beslutsgång

Ordförande Andréas Schönström ställer proposition på yrkandena och finner sitt eget vara bifallet.

Beslut

Tekniska nämnden beslutar

att lämna yttrande enligt förvaltningens förslag.

Särskilda yttranden, reservationer

Håkan Fäldt (M), Lars-Göran Jönsson (M), Håkan Linné (L) med instämmande av Petter Naef (M) och Muhammed Khorshid (L) avser att lämna in en skriftlig reservation, bilaga § 181a.

Stefan Plath (SD) med instämmande av Anders Pripp (SD) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget yrkande.



Beslutsunderlag

- Remiss av promemorian Cykelregler
- G-Tjänsteskrivelse TN 2017-06-20 Remiss av promemorian Cykelregler
- Förslag till yttrande TN 2017-06-20 Remiss av promemorian Cykelregler