



Regeringskansliet
Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Diarienumr. N2017/03102/TIF

REMISS av promemorian Cykelregler

Sammanfattande synpunkter

Tekniska nämnden, Örebro kommun, ställer sig positiva till de regeländringar som föreslås enligt promemorian. De bedöms tydliggöra en del regleringar kring cykling och bedöms vara i enlighet med de mål som finns på både nationell och kommunal nivå om en ökad och säker cykling. Gällande regleringen cykelgata finns några särskilda synpunkter att framföra.

4:1 Cykla på körbanan även om det finns en cykelbana

Förslag: Det införs en möjlighet för cyklande från 15 år (och förare av moped klass II) att färdas på körbanan även om det finns en cykelbana om den högsta tillåtna hastigheten på körbanan är högst 50 kilometer i timmen. Möjligheten gäller cykel oavsett antalet hjul eller cykelns bredd och gäller endast under förutsättning att särskild försiktighet iakttas.

Tekniska nämnden ställer sig bakom denna ändring enligt förslag.

4:2 Cykelgata

Förslag: Det införs en möjlighet för kommuner att inrätta cykelgator genom att meddela lokala trafikföreskrifter om att en väg eller vägsträcka ska vara cykelgata. En ny beteckning, cykelgata, införs i förordningen om vägtrafikdefinitioner. Ett vägmärke för cykelgata införs.

Följande trafikregler ska gälla på en cykelgata:

- den högsta tillåtna hastigheten är 30 kilometer i timmen
- fordon får inte parkeras på någon annan plats än särskilt anordnade parkeringsplatser.

Synpunkter: Förslaget på reglering cykelgata är likt det redan gällande gågata/gångfartsområde. I dagsläget är det skillnad i utformning på en gågata mot ett gångfartsområde. Där krävs det att gångfartsområdet har en gestaltning som bidrar till att gångfart efterlevs av motordrivna fordon. Med bakgrund av detta så anser Tekniska nämnden att ett förtydligande och principer kring utformning av cykelgata behöver tas fram eftersom cykelgata enligt förslaget ska ha hastighetsbegränsningen 30 km/h där både cyklister och gående är oskyddade trafikanter. Det är därmed inte bara kollisionsrisken motordrivet

fordon mot cyklister som ska betänkas utan även riskerna för olyckorna cykel mot gående. Utformning av cykelgatan behöver alltså tydliggöras. Annars finns det risk att regleringen cykelgata blir svårövervakad ur polisiära hänseenden likt det har varit i fråga om gällande gångfartsområde. Parkeringsdefinitionen i förslaget ska även inbegripa krav på cykelställ.

4:3 Vägmarkering för cykelbox

Förslag: En vägmarkering för cykelbox införs i vägmärkesförordningen.

Tekniska nämnden ställer sig bakom denna ändring enligt förslag.

4:4 Förenklad markering av cykelpassage och cykelöverfart

Förslag: De närmare föreskrifterna för vägmarkeringen M16 Cykelpassage eller cykelöverfart ändras så att markeringen för övergångsställe får utgöra en av begränsningslinjerna till en cykelpassage eller en cykelöverfart.

Tekniska nämnden ställer sig bakom denna ändring enligt förslag.

4:5 Cykelpassage anges med vägmarkering

Förslag: Definitionen av cykelpassage ändras så att en cykelpassage alltid ska anges med vägmarkeringen M16 Cykelpassage eller cykelöverfart.

Tekniska nämnden ställer sig bakom denna ändring enligt förslag.

4:6 Lokaliseringsmärken även för gång- och cykelvägvisning

Förslag: Vägmärkesförordningens bestämmelse om lokaliseringsmärken för vägvisning förtydligas

Tekniska nämnden ställer sig bakom denna ändring enligt förslag.

4:7 Gående på gång- och cykelbana

Förslag: Gående ska om möjligt använda vänster sida i färdriktningen på en kombinerad gång- och cykelbana

Tekniska nämnden ställer sig bakom denna ändring enligt förslag.

4:8 Markering av övergångsställe på cykelbana

Bedömning: Dagens möjlighet att markera ett övergångsställe på cykelbana bedöms kunna användas i ökad utsträckning för att underlätta samspelet mellan gående och cyklister.

Tekniska nämnden ställer sig bakom denna bedömning.

I övrigt ser Tekniska nämnden att ytterligare förbättringar inom reglering för cykel tas fram kontinuerligt för att underlätta för en ökad och säker cykling.