

2017-08-07

Ert dnr:
N2017/03102/TIF

Sektionen för infrastruktur och fastigheter
Erik Levander

Näringsdepartementet
Elvira Shakirova
10333 STOCKHOLM

Promemoria Cykelregler

I promemorian föreslås följande ändringar:

- Om särskild försiktighet iakttas får cyklande som fyllt 15 år använda körbanan även om det finns en cykelbana under förutsättning att den högsta tillåtna hastigheten på körbanan inte är högre än 50 kilometer i timmen.
- En väg eller vägsträcka kan bestämmas vara en cykelgata. Cykelgatan märks ut med ett särskilt vägmärke och den högsta tillåtna hastigheten är 30 kilometer i timmen. Motordrivna fordon ska anpassa hastigheten till cykeltrafiken och fordon som kör in på en cykelgata har väjningsplikt mot fordon som färdas där. Parkering får bara ske på särskilt anordnade parkeringsplatser.
- En vägmarkering för så kallad cykelbox införs.
- Markeringen för ett övergångsställe får utgöra en av begränsningslinjerna till en cykelpassage eller en cykelöverfart.
- En cykelpassage ska anges med vägmarkering för cykelpassage.
- Gående på en gemensam gång- och cykelbana ska om möjligt använda vänster sida i färdriktningen.
- Förtydligande om att lokaliseringsmärken för vägvisning även innefattar märken för vägvisning av gång- och cykeltrafik.

Sveriges Kommuner och Landstings synpunkter

Använda cykelbanan

SKL är positiva till förslaget men har ett antal synpunkter:

Formuleringen i den föreslagna förändringen av 3 kap. 6 § trafikförordningen riskerar att missuppfattas. I övervägandet tillhörande förändringen framgår att tanken är att 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. Men som författningsförslaget är formulerat kan det tolkas som att den som är 15 år får använda körbanan oavsett vilken hastighet som gäller samtidigt som alla (oavsett ålder) får använda körbanan om den tillåtna hastigheten på körbanan är högst 50 kilometer i timmen.

Förbundet vill även påpeka att punkten 2. ”lämpligare med hänsyn till färdmålet läge” tillåter en flexibel tolkning av när körbanan bör användas vilket är positivt för den tävlingsinriktade cyklisten men negativt ur kontroll- och trafiksäkerhetssynpunkt och då speciellt ovana cyklister.

En viss otydlighet finns i förslaget och SKL väljer därför att komma med ett alternativt förslag till formulering.

Cyklande och förare av tvåhjuliga mopeder klass II får dock om särskild försiktighet iakttas använda körbanan i stället för cykelbanan om

1. den cyklande fyllt 15 år och den högsta tillåtna hastigheten på körbanan är högst 50 kilometer i timmen, och
2. det är lämpligare med hänsyn till färdmålet läge

Väg eller vägsträcka kan bestämmas vara cykelgata.

SKL ser positivt på att regeringen gör det möjligt att reglera cykelgata på ett tydligare sätt, eftersom flera av våra medlemmar efterfrågar detta. Det bidrar också till en enhetligare tillämpning nationellt.

Samtidigt kan det konstateras att det är en utmaning för allmänheten med ytterligare allmänna bestämmelser som är kopplade till ett regleringsbegrepp (cykelgata). Redan idag att det är svårt för trafikanterna att känna till bestämmelserna som gäller för t.ex. gånggata och gångfartsområde. När det gäller bestämmelserna för en cykelgata så kan det konstateras att 8 kap 1 a § 4. *En förare av ett motordrivet fordon ska anpassa hastigheten till cykeltrafiken* riskerar att bli verkningslös. Bestämmelsen förutsätter att cyklister ska hålla en jämn och konstant hastighet när de i själva verket har mycket varierande hastighet.

Förbundet har även synpunkter på 8 kap 1 a § 2. *Fordon får inte parkeras på någon annan plats än särskilt anordnade parkeringsplatser.* Denna lydelse gäller även för gånggata och gångfartsområde. Ska regleringen få effekt behöver särskilt anordnade parkeringsplatser bytas ut mot att istället regleras genom lokala trafikföreskrifter.

En vägmarkering för så kallad cykelbox införs.

SKL välkomnar förslaget som redan idag bl.a. används i Stockholms stad.

Markeringen för ett övergångsställe får utgöra en av begränsningslinjerna till en cykelpassage eller en cykelöverfart.

Förslaget är välkommet och går i linje med den kommunala praxis som SKL i samarbetet med Svenska Cykelstäder utformat i avsaknad på nationella regler¹.

¹<https://skl.se/samhallsplaneringinfrastruktur/trafikinfrastruktur/cykeltrafik/reglerforcykeltrafik.6266.html>

En cykelpassage ska anges med vägmarkering för cykelpassage.

SKL anser det positivt att cykelpassage ska märkas ut med vägmarkering, då det gör det tydligare för bilisten att en cyklist kan komma att korsa vägen. Samtidigt instämmer förbundet i vad som anförs i promemorians 3.6.2 sid 29, att platsens utformning är av högsta vikt. Det finns nämligen en risk med att markera cykelpassagen då den invaggar den korsande cyklisten i falsk trygghet eftersom cyklisten trots allt har väjningsplikt då den korsar en körbana. Bilisten ska samtidigt anpassa sitt körsätt och sin hastighet så att cyklandes passage underlättas. Denna osäkerhet har bidragit till att ett antal av Sveriges kommuner istället fräst bort markeringar på cykelpassager.

Gående på en gemensam gång- och cykelbana ska om möjligt använda vänster sida i färdriktningen.

Förbundet anser att förslaget är positivt och att det eventuellt kan göra det tydligare kring vem som vistas var i cykelbanan men ställer sig samtidigt tveksamt till huruvida förslaget kommer att efterföljas och kontrolleras i någon nämnvärd utsträckning.

Förtydligande om att lokaliseringsmärken för vägvisning även innefattar märken för vägvisning av gång- och cykeltrafik.

SKL ser positivt på förslaget som bidrar till att fler kommuner kan märka ut vägvisning på samma sätt och därmed bidra till ökad cykling.

Sveriges Kommuner och Landsting

Vesna Jovic

Gunilla Glasare