

Ärendenummer  
TRV 2017/43932  
Ert ärendenummer  
N2017-03102-TIF

Dokumentdatum  
2017-08-24  
Sidor  
1(3)



n.registrator@regeringskansliet.se  
elvira.shakirova@regeringskansliet.se

Kopia:  
Diariet  
GD kansli

## Trafikverkets remissyttrande gällande Promemoria Cykelregler

### Förslag till ändringar i förslag till förordning om ändring i trafikförordningen

Paragraf	Trafikverkets förslag
3 kap. 6 §	Ändra till att den högsta tillåtna hastigheten på körbanan får vara högst 40 kilometer i timmen och i övrigt när det är lämpligare med hänsyn till färdmålet läge.  Det är önskvärt att det utreds vidare vilka säkerhetsåtgärder som en sådan regeländring bör medföra.
8 kap. 1 a § 2 punkten	Ändra till följande om avsikten inte är att förbjuda cykelparkering  Andra fordon än cyklar och mopeder får inte parkeras på någon annan plats än särskilt anordnade parkeringsplatser

### Förslag till ändringar samt kommentarer till förslag till förordning om ändring i vägmärkesförordningen

Paragraf	Trafikverkets förslag
2 kap. 12 §	Det saknas ett förslag till vägmärke för cykelgata
2 kap 21, 23 §§	Bra förslag
4 kap 8 §	Bra förslag

### Yttrande

Trafikverket har tagit del de förslag som förs fram i promemorian och anser att det är angeläget med ett arbete som främjar ett ökat och säkrare användande av cykel som transportmedel. Totalt sett bedömer Trafikverket att föreslagna regeländringar ökar tillgängligheten men minskar säkerheten för cyklister. Den regeländring som bedöms minska säkerheten är att tillåta användning körbanan även om det finns en cykelbana.

Trafikverket  
781 89 Borlänge  
Besöksadress: Röda vägen 1

Texttelefon: 0243-750 90  
Telefon: 0771 - 921 921  
trafikverket@trafikverket.se  
www.trafikverket.se

Maja Edvardsson  
Planering  
Direkt: 010-123 71 63  
Mobil: 070-724 60 57  
Maja.edvardsson@trafikverket.se



## Att cykla på körbanan även om det finns en cykelbana

Promemorian cykelregler föreslår att om särskild försiktighet iaktas 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.

Trafikverket anser att en sådan förändring endast bör införas och gälla för trafikmiljöer med en skyltad hastighet om högst 40 kilometer i timmen. Skälet är att människans tolerans mot yttre våld vid en trafikolycka gör att den maximala hastigheten snarare bör vara 30 än 50 kilometer i timmen. Tack vare att allt fler bilar är utrustade med nödbromssystem kan en maximal hastighet om 40 kilometer i timmen anses vara förenligt med Nollvisionens säkerhetsfilosofi i stadstrafik. En ändring av förslaget från 50 till 40 kilometer i timmen bedöms även kunna bidra till att fler 40-sträckor införs i städerna. Därmed ligger förslaget även i linje med skälen för regeringens beslut att ge Trafikanalys i uppdrag att utreda sänkt hastighet i tätort.

Trafikverket anser att det är viktigt att de regeländringar som sker utformas så att de både ger en positiv effekt för cyklisters tillgänglighet och bidrar till en säker cykling. Byggandet av cykelvägar är ett uttryck för väghållarnas strävan efter att skapa säkra trafikmiljöer för cyklister utmed trafikerade gator och vägar. Den föreslagna regeländringen gör ett principiellt avsteg från denna strävan. Det är därför viktigt att en sådan regeländring sker med beaktande av Nollvisionens säkerhetsfilosofi och på ett sätt som stödjer den cyklande att iaktta försiktighet. Det är därmed önskvärt att det utreds vidare vilka säkerhetsåtgärder, inte minst med fokus på hjälmanvändning, som en sådan regeländring bör medföra.

## Cykelgata

Utifrån förslaget om att en väg eller vägsträcka kan bestämmas vara en cykelgata vill Trafikverket påpeka vikten av att tydliggöra ytterligare vad som skiljer en cykelgata från en 30-gata. En bra metod kan vara att införa en försöksförordning av cykelgata och sedan kan en utvärdering vara lämplig att göra om fem år. Föreslagen skrivning innebär att cyklar inte får parkera på en cykelgata, beroende på om detta är avsikten eller inte så kan skrivningen förändras till att andra fordon än cyklar och mopeder inte får parkeras på cykelgatan. Det saknas även ett vägmärke för cykelgata.

## Cykelbox

Enligt dagens regelverk är det förbjudet för moped klass 1 och motorcykel att använda cykelbox. Förutsättningarna och gränsdragningarna för en cykelbox bör tydliggöras utifrån om det är tillåtet eller inte för moped klass 1 samt motorcykel, eller om cykelboxen endast är till för cyklister och mopeder på klass 2 mopeder. Gränsdragningen kan komma att ha betydelse vid framtidens utveckling av exempelvis elassisterade cyklar.

## Cykelpassager

Det är viktigt vid förslaget av cykelpassager att det är tydligt för cyklisten vilken typ av överfart, cykelpassage eller en cykelöverfart, som ska passeras eftersom olika regler gäller för dessa.

## Övriga synpunkter

Utöver ovanstående ståndpunkter så anser Trafikverket att det bör finnas en möjlighet att styra mopeder klass 1 till och från gång- och cykelbanor på vissa sträckor. Idag saknas denna möjlighet, vilket medför att mopeder klass 1 hänvisas till högfartsvägar. Därmed utsätts mopedisterna för stora risker.

Det är av stor vikt att flera av de föreslagna regeländringarna kommuniceras på ett effektivt sätt med cyklister och andra berörda trafikanter. För att kunna planera och genomföra en sådan kommunikation på ett så genomtänkt sätt som möjligt, anser Trafikverket att regeländringarna bör träda ikraft först den 15 april 2018 och att en myndighet utses som ansvarig för att denna kommunikation sker.

Ärendenummer  
TRV 2017/43932  
Ert ärendenummer  
N2017-03102-TIF

Dokumentdatum  
2017-08-24  
Sidor  
3(3)



### Föredragande, samråd och sakgranskning

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Lena Erixon. Föredragande har varit Maja Edvardsson, Användbarhet. Samråd har skett med Einar Tufvesson, Strategisk utveckling, Olof Johansson, Användbarhet, Bertil Magnusson, Användbarhet, Mats Gummesson, Användbarhet, Jörgen Persson, Trafiksäkerhet, Lars Ekman, Trafiksäkerhet, Johan Lindberg, Trafiksäkerhet, Gunilla Ragnarsson, Trafikmiljö, Elin Isaksson, Trafikmiljö, Sofia von Schantz, Juridik och planprövning.

Lena Erixon

