



Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen
Mikael Strindemo

2017-05-19

Dnr SBN 2017-341
Dnr KS 2017-426

Samhällsbyggnadsnämnden

Promemoria Cykelregler, yttrande till Näringsdepartementet

Förslag till beslut

1. Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningens förslag till remissvar tillstyrks.

Förslag till kommunstyrelsens beslut

1. Kommunstyrelsen avger yttrande i enlighet med Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningens förslag.

Ärende

Riksdagen riktade våren 2015 två tillkännagivanden till regeringen (bet. 2014/15:TU5, rskr. 2014/15:123) i syfte att främja cykling. Det ena handlar om att regeringen bör redogöra för regeländringar för att främja cykeltrafik i städer, och inom ramen för detta pröva möjligheten till regeländringar för att göra det möjligt för cyklister över 15 år att använda körbana även i de fall där cykelväg finns. Näringsdepartementet har skickat tillkännagivandet på remiss till Linköpings kommun. Förändringarna i Promemoria cykelregler gäller; att cykla i gatan där det även finns cykelbana, cykelgata, cykelbox, vägmarkering vid cykelpassage och cykelöverfart, gåendes placering på gemensam gång- och cykelbana samt vägvisning för cykel.

Linköpings kommun är positiv till regeringens initiativ till Promemoria cykelregler. Den tydliggör cykeln som ett eget trafikslag.

Förslaget har tagits fram där Linköpings kommun tillstyrker föreslagna förändringar förutom nedan redovisade synpunkter.

1. Förslaget är bra utifrån ökad valfrihet för cyklister. Förslaget att cyklister över 15 år ska få färdas i körbanan istället för på cykelbanan då den högsta tillåtna hastigheten är 50 km/h strider mot forskning gällande krockvård kopplat till hastighet och oskyddade trafikanter. Risken att antalet olyckor med döda och allvarligt skadade ökar. Det talar emot arbetet med Nollvisionen. Förslaget bör anpassas till förslag till sänkt bashastighet 40 km/tim inom tätbebyggt område.

3. Stopplinje för cyklar i vägmarkeringen för cykelbox (M18) saknas. Det skapar otydlighet var cyklisten ska stanna. Enligt Transportstyrelsens författningssamling,(TSFS 2010:171 3 kap. 3§), ska stopplinje utföras vid fordonssignaler och cykelsignaler.

5. Tillstyrka förslag om vägmarkering för cykelpassage. Bör tydliggöra skillnad mellan cykelpassage och cykelöverfart för cyklister. Det kan exempelvis genom vägmarkering och eller vägmärke.

Beslutsunderlag:
Tjänsteskrivelse
Promemoria cykelregler, Näringsdepartementet

Bakgrund

Riksdagen riktade våren 2015 två tillkännagivanden till regeringen (bet. 2014/15:TU5, rskr. 2014/15:123) i syfte att främja cykling. Det första tillkännagivandet uttrycker att regeringen bör återkomma till riksdagen med en nationell cykelstrategi. I det andra tillkännagivandet framförs att regeringen bör redogöra för regeländringar för att främja cykeltrafik i städer, och inom ramen för detta pröva möjligheten till regeländringar för att göra det möjligt för cyklister över 15 år att använda körbanor även i de fall där cykelväg finns. Cyklingen minskar bland unga och äldre. Möjligheten att kunna cykla i körbanan minskar riskerna för kollisioner mellan fotgängare och cyklister på cykelbanor, vilket bland annat är en fördel äldre och barn under 15 år.

Linköpings kommun är positiv till regeringens initiativ till Promemoria cykelregler. Den tydliggör cykeln som ett eget trafikslag.

Denna promemoria är framtagen som redogörelse för vissa möjliga regeländringar. I promemorian föreslås följande ändringar:

1. 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.
2. 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.
3. En vägmarkering för så kallad cykelbox införs.
4. Markeringen för ett övergångsställe får utgöra en av begränsningslinjerna till en cykelpassage eller en cykelöverfart.
5. En cykelpassage ska anges med vägmarkering för cykelpassage.
6. Gående på en gemensam gång- och cykelbana ska om möjligt använda vänster sida i färdriktningen.
7. Förtydligande om att lokaliseringsmärken för vägvisning även innefattar märken för vägvisning av gång- och cykeltrafik.

Bestämmelserna föreslås träda i kraft den 1 januari 2018.

Åtgärdsförslag

Förslaget har tagits fram av Miljö och samhällsbyggnadsförvaltningen. Linköpings kommun tillstyrker föreslagna förändringar förutom nedan redovisade synpunkter.

1. Förslaget är bra utifrån ökad valfrihet för cyklister. Förslaget att cyklister över 15 år ska få färdas i körbanan istället för på cykelbanan då den högsta tillåtna hastigheten är 50 km/h strider mot forskning gällande krockvåld kopplat till hastighet och oskyddade trafikanter. Risken att antalet olyckor med döda och allvarligt skadade ökar. Det talar emot arbetet med Nollvisionen. Förslaget bör anpassas till förslag till sänkt bashastighet 40 km/tim inom tätbebyggt område.
2. Tillstyrks
3. Stopplinje för cyklar i vägmarkeringen för cykelbox (M18) saknas. Det skapar otydlighet var cyklisten ska stanna. Enligt Transportstyrelsens författningssamling, (TSFS 2010:171 3 kap. 3§), ska stopplinje utföras vid fordonssignaler och cykelsignaler.
4. Tillstyrks
5. Tillstyrka förslag om vägmarkering för cykelpassage. Bör tydliggöra skillnad mellan cykelpassage och cykelöverfart för cyklister. Det kan exempelvis göras genom vägmarkering och eller vägmärke.
6. Tillstyrks
7. Tillstyrks

Övriga synpunkter

- Se över ändring i lagstiftningen så att alla cykelbanor är enkelriktade i grunden. Utreda möjligheten att införa olika vägmärken för dubbelriktade och enkelriktade cykelbanor.
- Förslaget om att införa begreppet cykelställ som juridisk term. Cykelställ ska vara den anvisade platsen där cyklar ska parkeras. Antalet vägmärken för att markera ut parkeringsplats för cykel minskas. Det blir möjligt att flytta cyklar som parkerats utanför cykelställ och som inte är bedöma som vrak. Det förutsätter att det finns en lokal trafikföreskrift om parkeringsförbud i grunden.

Kommunledningsförvaltningen

Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen

Paul Håkansson

Anna Bertilsson

Beslutet skickas till:
Näringsdepartementet