



## **Yttrande över - Promemorian Cykelregler**

Linköpings kommun har beretts möjlighet att yttra sig över promemorian Cykelregler. Linköpings kommun är i grunden positiv till regeringens initiativ i Promemoria cykelregler, den tydliggör cykeln som ett eget trafikslag. Linköping vill dock framföra följande synpunkter på promemorian:

- 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.*

Kommentar: 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.

- 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.*

Tillstyrks.

- 3. En vägmarkering för så kallad cykelbox införs.*

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

Tillstyrks.

5. *En cykelpassage ska anges med vägmarkering för cykelpassage.*

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

Tillstyrks.

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

#### **Övriga synpunkter från Linköpings kommun**

- Se över ändring i lagstiftningen så att alla cykelbanor är enkelriktade i grunden. Utreda möjligheten att införa olika vägmärken för dubbelriktade och enkelriktade cykelbanor.
- Förslag 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.

För Linköpings kommun

Kristina Edlund  
Kommunstyrelsens ordförande

Kopia till: beredande nämnd