

Chatt från webinariet

Cykelgator 2021-11-18

Anonymiserade frågeställare (men inte svar från panelister) och rensad från ordningsfrågor och ordningskommentarer. Endast kommentarer skickade under inspelningsperioden och till "alla" är sparade, vilket innebär att en del frågor och kommentarer enbart till panellisterna saknas.

00:46:43 Hur mycket minskade hastigheten med?

00:52:10 Observera att redovisningen inte gäller en gata som formellt är reglerad som cykelgata

01:01:35 Om Cykelgata upphör i varje korsning med annan gata, hur kan du korsande trafik ha väjningsplikt?

01:03:25 Sätts vägmärket om cykelgata upp för de som ansluter från en gång- och cykelbana?

01:05:25 Ah okej cykelgata upphör sätts inte ut vid varje korsning utan först då den tar slut...

01:06:26 I reglerna för gånggata och gångfartsområde gäller att fordon får inte föras med högre hastighet än gångfart. På cykelgata får fordon inte köra fortare än 30 km/tim. Detta är en hastighet som mycket få cyklister kommer upp till i tätorter. Resultatet blir att bilister kommer att köra om cyklister i samma utsträckning som idag.

Fanns det några tankar på att samma princip skulle gälla samma som för gånggata och gångfartsområde, dvs att cyklister inte får köras om på en cykelgata eller att hastigheten skulle vara 20 istället för 30 km/tim?

01:11:42 Jag kom in lite sent och vet inte om det redan har tagits upp, men om inte så undrar jag över cyklistens placering i körbanan? I Nederländerna och Göteborg tex tänker man ju sig att cyklisten ska köra mitt i körbanan, men i regelverket kring cykelgata finns det ingenting som säger att placering längst till höger i körbanan inte gäller, därför blir det i praktiken ändå att cyklister måste hålla sig ur vägen. Det gör också att en utformning som i Göteborg, med hastighetsdämpande friser i körbanans ytterkant, inte är förenligt med hur cyklisterna är tänkt att

01:11:52 **Lars Hammar, Transportstyrelsen:** Om Cykelgata upphör i varje korsning med annan gata, hur kan du korsande trafik ha väjningsplikt?

Det förefaller väl inte lämpligt att skriva sin regel som att den upphör i varje korsning. Jämför med regler om huvudled, som även de märks ut för de trafikanter som svänger in på vägen från en annan väg.

01:13:34 **Lars Hammar, Transportstyrelsen:** Det vore intressant med en kommentar hur lagtexten ska tolkas när det finns genomgående gångbanor längs sträckan. Hur ska man tolka en sådan plats? Anser man att cykelgatan har upphört då eller inte? Behövs då en ny skyltning?

En viktig del och själva huvudsyftet med en cykelgata är ju att prioritera cykeltrafiken ÄVEN GENOM korsningen. Att cykelgatan ska upphöra vid varje korsning gör ju att utformningen inte prioriterar cykel vilket är själva syftet.

På samma sätt som vid huvudled bör man starkt överväga regleringen om det finns ett stort behov för korsande trafik på cykelgatan.

01:16:43 **Lars Hammar, Transportstyrelsen:** Finns det planer på att uttryckligen tillåta cyklister att färdas i bredd på cykelgatan?

I vårt regeringsuppdrag om cykling ska vi bland annat se över om behov finns av förtydliganden eller regeländringar avseende cykling i bredd.

01:17:15 Hur går "cykla i bredd" ihop med att det är förbjudet att i onödan hindra och störa annan trafik?

01:19:36 När cykelfartsgatan tar slut nämnde afry att förare från cykelfartsgatan har väjningsplikt mot fordon som skär sig egna kurs, men transportstyrelsen nämnd inget om det. Vad gäller vi cykelfartsgatans slut? Vi uppfattade inte helt 100 heller vad som gäller med utmärkning då en cykelbana ansluter till cykelfartsgatan, skulle det märkas ut likt en korsning? Annars vet de ju inte vad som gäller tänker vi.

01:28:16 Här finns en intressant underton. "Trafiken" dom i biltrafiken...

01:28:26 frågorna gäller väl bara cykelgata eller även cykelbana???

01:28:50 Vad är egentligen skillnaden mellan en cykelgata och en gata med hastighetsgräns på 30km/h (förutom prioritering i korsning)

01:32:06 **Lars Hammar, Transportstyrelsen:** Vad är egentligen skillnaden mellan en cykelgata och en gata med hastighetsgräns på 30km/h (förutom prioritering i korsning)

Väijningsplikten mot gatan och att parkering endast får ske på avsedd plats. En förare av ett motordrivet fordon ska anpassa hastigheten till cykeltrafiken.

01:35:01 Föreskriven hastighet om 30 km/h i kombination med att "förare av ett motordrivet fordon ska anpassa hastigheten till cykeltrafiken" är olycklig.

01:36:35 Det sitter väl människor också bakom ratten!

01:37:00 Människor men inte oskyddade

01:37:42 Högerregel bör väl gälla vid slutet av en cykelgata?

01:38:22 Hur löser man om två cykelgator korsar varandra - jämför med 2 huvudleder?

01:40:05 I Nederländerna:

https://www.google.com/search?q=fietsstraat&source=lnms&tbn=isch&sa=X&ved=2ahUKEwjW_dfq_6HOAhVRItIsKHQ8JCjkQ_AUoAXoECAEQAw&biw=1234&bih=723&dpr=1.25#imgrc=aPlbKZtjZC2NIM

01:41:41 Återigen frågan om genomgående gångbana var inte TVÄRS utan längsgående.

01:44:48 När boende får bestämma är det inte ovanligt att de sätter både 20 och 10 som max-fart, arts att det nästan enbart de boende själva som kör där.

01:44:52 Kan det bli aktuellt att Sverige lagstiftar om lägre hastighetsbegränsningar en 30?

01:45:34 Jag tror vi gör ett misstag om vi satsar för mycket på prioritering, dvs. regler, istället för att arbeta med utformning. Mer vägmärken och fler föreskrifter löser inte alla problem.

01:48:42 Vilket är skälet till att hastighetsgränsen inte kan ingå i ett annat vägmärke?

01:50:29 ang sharrows: Inte om det ska ersätta cykelfält/cykelbana. Möjligen om det ska förstärka en cykelgata.

01:50:48 sharrows dvs shit Arrows :)

Frågor via Q&A-funktionen

Q: Vilka hastigheter i absoluta tal var det mätt mitt mellan guppen?

A: För att se samliga hastighetsmätningar före och efter så hänvisar vi till rapporten. Gällande om var slangmätningarna placerades i förhållande till guppen så är det Malmö stad som genomfört dessa, så det kanske Jesper kan svara på i så fall?

Q: Är det förhållandet 2:1 baserat på ådt cykel? Eller är det vinterflödet?

A: ÅDT

Q: Finns det ngt rättsfall med Cykelgata ännu?

A: -

Q: Cykling har ju en tendens att vara mer i rusningstid, medan biltrafik är mer utspridd över dygnet. I så fall kan kriteriet 2 mot 1 var lite väl krävande....

A: -