



2022-01-07

Infrastrukturdepartementet  
[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)  
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se  
Ert Dnr: I2021/02587

YTTRANDE avseende

Transportstyrelsens slutrapport Utredning behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon – slutsatser, förslag och bedömningar (TSV 2019-5394)

## Sammanfattning

### 1-Begränsningen på 250 watt av motoreffekten tas bort för eldrivna enpersonsfordon

Cykelfrämjandet anser att detta även måste gälla för elcyklar som idag har en begränsning av effekten till max 250 watt. Skälen är samma som för eldrivna enpersonsfordon, att man ger samma förutsättningar för branschen att utveckla elcyklar med starkare motorer som för eldrivna enpersonsfordon.

### 2-Eldrivna enpersonsfordon ska använda körbanan inte gångbanor.

Cykelfrämjandet anser att detta är bra då gångbanor är avsedda för gående. Men samtidigt behöver det införas en definition av vad en "gångbana" är som idag saknas i regelverket.

### 3-Begreppet cykelpassage och vägmarkering tas bort

Cykelfrämjandet delar uppfattningen att ett övergångsställe i kombination med en cykelpassage inte är bra. Den som går har företräde mot en bilist medan för den som cyklar gäller det omvända som är negativt ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Cykelfrämjandet delar inte utredningens uppfattning att bara för att man tar bort en vägmarkering så ökar det trafiksäkerheten och framkomligheten för cyklister. Transportstyrelsen skriver också att väghållaren måste välja att ersätta cykelpassagen med en cykelöverfart eller att släcka ner trafiksignalen.

Trafiksignaler anläggs ofta för att öka biltrafikens framkomlighet i en korsning. Att då tro att det går att släcka ner den utan att det får konsekvenser på korsningens framkomlighet eller trafiksäkerhet ligger långt ifrån den verklighet som väghållarna har att ta hänsyn till.

2022-01-07

#### 4-Cyklister ska använda cykelbanan om en sådan finns

Cykelfrämjandet delar inte utredningen där de menar skapar tydlighet, högre trafiksäkerhet och synliggör ett behov för förbättringar av infrastrukturen.

Så länge som det inte finns några krav på hur en cykelbana ska utformas som cyklisten då "ska använda", dvs vilken minsta bredd måste finnas har vi svårt att se hur detta kan bli bättre för cyklisten.

Det finns exempel på cykelbanor som är så smal att två cyklister inte kan mötas utan att någon av dem måste använda den del som är för avsedd för gående eller att stolpar placeras i cykelbanor.

Så länge det inte finns krav på hur en cykelbana ska utformas kan förslaget aldrig innebära en högre trafiksäkerhet för cyklister.

#### Utveckling av våra synpunkter

##### 1-Begränsningen på 250 watt av motoreffekten tas bort för eldrivna enpersonsfordon

Elcykeln har kommit för att stanna och försäljningen ökar för varje år. Det sker också en stor utveckling av elcyklar men där dagens effektbegränsning är ett hinder. Högre effekt gör att andra typer av elcyklar kan utvecklas.



Fotografierna visar två exempel på cyklar där motorkraften har en viktig roll. Utredningen har med begreppet "godscykel". Om den ska kunna transportera gods som kan ersätta varutransporter med bil måste de ha en högre motoreffekt. För de som cyklar i vinterföre kan en starkare elmotor göra det enklare att cykla om cykelvägen inte har hunnit bli plogad.



2022-01-07

## 2-Eldrivna enpersonsfordon ska använda körbanan inte gångbanor.

Förordning (2001:651) om vägtrafikdefinitioner behöver ange vad en gångbana är då begreppet används i olika trafikregler. Bilister inte får parkera på en gångbana och barn under nio år får använda gångbanan när de cyklar.

I ett tidigare yttrande föreslog vi ”**Gångbana – en från fordonstrafik avskild och normalt upphöjd yta med kantstöd avsedd för gående.**”

Cykelbanan finns definierat i reglerna men när de byggs utformas de utifrån de två typer som finns i Trafikverkets ”Gator och vägars utformning, VGU”;

**Cykelbana** – Del av gata/väg, avsedd för cykeltrafik och trafik med moped klass II. Cykelbana är avskild från vägbana genom fysisk anordning exempelvis kantstöd.

**Cykelväg** - Väg för cykeltrafik eller moped klass II, med egen terrassering och linjeföring, skild från gata/väg, d.v.s. friliggande.

Det blir tydligare om begreppet cykelbana kan kopplas till utformningen.

## 3-Begreppet cykelpassage och vägmarkering tas bort

Cykelfrämjandet anser att utredningens titel är missvisade då det handlar om enpersonsfordon men utredningen har samtidigt tagit med förslag på trafikregler som påverkar cyklister som att ta bort cykelpassager. Att det samtidigt saknas konsekvensbedömningar för vad detta innebär för väghållare gör att det blir omöjligt att bedöma om detta är något som utredningen har stöd för i sitt påstående att det skulle ”öka trafiksäkerhet och framkomlighet för cyklister”.

Vi saknar att inte utredningen kan redovisa hur många cykelpassager som påverkas eller hur många trafiksignaler som kommer att beröras. Det sistnämnda är viktigt då utredningen skriver att när cykelpassagen tas bort måste trafiksignalen släckas ner om inte den ersätts av en cykelöverfart.

### **Cykelpassage i trafiksignaler**

Det är oklart i utredningen om det är hela anläggningen som måste släckas ner eller bara att cykelsignalerna som måste tas bort.

Ska dessa ersättas av cykelöverfarter där kravet är 30 km/tim, dvs upphöjningar måste bilister passera upphöjningar både då de kör in och ut från korsningen. Då trafiksignaler sätts upp för att öka framkomligheten för biltrafiken blir resultatet en kraftig försämring för biltrafiken, sänkt kapacitet, ökad fördröjning, buller och avgaser. Detta då bilister tvingas till upprepade inbromsningar och accelerationer i och mellan varje korsning som är signalreglerade och med cykelpassager.



2022-01-07

## Olika passager

## Innebörd



**A:** Cyklisten har väjningsplikt när hen kör ut från en cykelbana på en väg. Möjlighet finns att förstärka detta med vägmärke och vägmarkering för väjningsplikt. Men annars kan det vara svårt för en cyklisten att veta om det är en väg och inte en cykelväg där högerregeln gäller som man kommer fram till.



**B:** Om markeringen för cykelpassage tas bort har cyklisten fortfarande väjningsplikt när hen kör ut från cykelvägen. Möjlighet finns att förstärka detta med vägmärke och vägmarkering för väjningsplikt. Då gående har företräde för biltrafiken är risken stor att cyklister "får ett företräde" eller "tar sig ett företräde" som de inte har.



**C:** Cyklisten har väjningsplikt då hen korsar en väg men den en som går har företräde. Samma problem finns kvar som för B att cyklisten "tar sig ett företräde" som förstärks om bilisten ger ett företräde som bara gäller för en som går.



**D:** Detta är utmärkt som en cykelöverfart och övergångsställe men där det inte finns något behov av ett övergångsställe då det bara är cyklister som passerar där.

Om den bara regleras som en cykelöverfart har cyklisten företräde men som går har väjningsplikt vid korsandet av gatan trots att passagen är upphöjd.



2022-01-07



E: Denna typ av utformningar utan vägmärken ger en tydlig "signal" om att både gående och cyklister har ett "större" företräde. Upphöjningen gör att en bilist måste bromsa in. Det blir samtidigt en "signal" till den som går eller cyklar att passera.

Cykelfrämjandet anser att det är problematiskt att utredningen inte har tagit ett helhetsgrepp utifrån de olika typer av passager som finns idag och vilken helhetslösning som ger cyklister en ökad trafiksäkerhet och framkomlighet, vilket var utredningens mål. Av exempel ger E en mycket tydlig "signal" till alla trafikanter. Men den behöver i så fall få stöd i reglerna då det är dessa som kommer att prövas om en olycka inträffar.

#### 4-Cyklister ska använda cykelbanan om en sådan finns

Cykelfrämjandet saknar att inte utredningen har visat på konsekvenserna vid olika som skulle påverkas om förslaget skulle införas. Ett exempel är hur en cyklist från en cykelbana längs en gata som vill svänga vänster i en korsning utan trafiksignaler ska göra.

Ett problem är att det inte finns några krav för en väghållare på vad en cykelbana är. Det finns inga krav på att den måste märkas ut med vägmärke och/eller vägmarkering (symbolen). Men framförallt vilken minsta bredd den måste ha.

Fotografierna visar två exempel där en väghållaren anser att detta är cykelbanor som cyklister ska använda om förslaget skulle träda i kraft.



Då en cyklist har en bredd på 75 cm innebär dessa två exempel att trafiksäkerheten som redan idag är dåligt då två cyklister inte kan mötas skulle få en högre trafiksäkerhet om det inte fanns några krav på bredder.

Vi saknar att utredningen inte har gjort någon konsekvensbeskrivning om vilken påverkan det skulle bli för väghållaren om regeln skulle införas samt hur många cykelbanor som måste tas bort eller byggas om.



2022-01-07

## Tydligare ansvar för information

Utredningen tar upp en viktig del som handlar om information av trafikregler. Idag är det otydligt vem/vilka som har huvudansvaret där detta skulle bli mer aktivt istället för att trafikanterna och väghållarna själva måste söka information.

Problemet ur informationssynpunkt är att cyklisterna inte är en homogen grupp på samma sätt som bilister som har krav på regelkunskap för att få körkort. Gruppen cyklister består av personer i olika åldrar, kunskap och mognad inom trafik.

Det finns idag ett problem att det inte finns någon myndighet som har ansvaret att tolka och ge anvisningar för hur trafikmiljöer ska utformas. Det tidigare nämnda VGU har bara Trafikverket som sitt regelverk med både krav och råd. Kommuner kan följa dessa men måste annars göra sin tolkning av vad de kan göra inom ramen för trafikregler och föreskrifter.

Eftersom Transportstyrelsen också har en roll som den myndighet som yttrar sig vid överklagningsärende kan/får de inte ge råd för hur en trafikregel eller föreskrift ska omsättas till en utformning.

Ett exempel är att regeln för en cykelöverfart säger att trafikmiljön ska utformas så att det säkras att fordon inte förs med högre hastighet än 30 kilometer i timmen. Men om man läser vad Trafikverket har tagit fram i VGU visar de på vilken hastighet som blir för olika fordon kopplat till hur upphöjningen är utformad. Det handlar om längden på rampen i kombination med hur hög den är. Det finns egentligen inget alternativ för att sänka hastigheten på en bil annat än med en upphöjning (gupp). När fordonsparken är uppkopplad kommer det att finnas tekniska möjligheter att då kunna påverka bilarnas hastighet.

Då upphöjningen påverkar en personbil, buss eller lastbil på olika sätt måste väghållaren välja om hastigheten 30 km/tim ska gälla för personbilar som då innebär att detta påverkar hastigheten och komforten för passagerare i en buss ännu mer. Om det istället är bussen som är utgångspunkten kan personbilar passera med en högre hastighet än de föreskrivna 30 km/tim.

När föreskriften om cykelöverfart kom skulle det behöva finnas råd som tydligt angav vad utformningen ska utgå från istället för att väghållare gör olika prioriteringar som då får en effekt på vilken hastighet det blir.

Vi tycker att det är bra om ansvaret läggs på en myndighet för information men då finns det mycket man kan ta efter från hur det tidigare "Trafiksäkerhetsverket" arbetade, som tog ett helhetsgrepp som idag inte finns.

Cykelfrämjandets riksstyrelse

Isabella Thöger  
Verksamhetschef