

## Yttrande

Datum	Processnummer	Diarienummer
2021-12-16	3.1.2	4941/2021
		Ert diarienummer
		I2021/02587

Regeringskansliet  
Infrastrukturdepartementet

[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)

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

### Boverkets ställningstagande

Boverket avgränsar sitt yttrande till myndighetens ansvarsområden; samhällsplanering, byggande och boende samt miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö.

Boverket avstyrker utredningens förslag att ta bort dagens bestämmelse som gör det möjligt för den som är över 15 år att cykla i körbanan trots att cykelbana finns i närheten när den högsta tillåtna hastigheten är 50 kilometer per timme eller lägre.

Boverket tillstyrker utredningens förslag att eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning som är att anse som cykel inte får föras på gångbana, om fordonet inte är avsett för personer med fysisk funktionsnedsättning.

Boverket tillstyrker utredningens förslag att möjligheten att märka ut cykelpassager tas bort, för att på sikt tas bort helt ur vägmärkesförordningen. Förutsättningen är dock att cykelpassager alltid ersätts med cykelöverfarer.

### Boverkets synpunkter

Boverket uppfattar att utredningens förslag främst syftar till att tydliggöra och förbättra regler som rör eldrivna enpersonsfordon utan tramp- eller vevanordning och att förslagen även ska skapa förutsättningar för att attraktivitet, trygghet och säkerhet stärks för gående och alla typer av cyklister. Boverket anser

att förändringar av regelverk som leder till förbättringar för gående och cyklister är angelägna och vill poängtera att åtgärder som vidtas inte får försämra befintliga förhållanden för gående och cyklister.

I den pågående omställningen till ett hållbart transportsystem behöver en grundläggande utgångspunkt vara att skapa förutsättningar för att gång- och cykeltrafik ska uppfattas som attraktiva, trygga och säkra transportslag. En sådan utgångspunkt är också avgörande för att uppnå miljömålssystemets etappmål ”Andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent 2025, uttryckt i personkilometer, i riktning mot att på sikt fördubbla andelen för gång-, cykel- och kollektivtrafik.”.

För att åstadkomma en ökad andel gång- och cykeltrafik behövs ett ökat fokus på fotgängares och cyklisters behov och förutsättningar, inte bara vid fysisk planering och utformning av trafikmiljöer, utan även vid utformning av lagar och andra regler. Inom alla dessa områden behöver utgångspunkten vara att sammantaget skapa de bästa förutsättningarna för omställningen till ett hållbart transportsystem och att öka andelen personkilometer med hållbara trafikslag. Trafiksystemet som sådant, såväl som lagstiftningen som reglerar användningen av det, bör därför utformas så att oskyddade trafikanter generellt har företrädesrätt framför andra trafikanter. Vissa av förslagen följer inte en sådan princip. I stället prioriteras biltrafikens anspråk på bekostnad av cyklister.

### **Möjlighet att cykla i körbanan**

Att cykeltrafiken ökar innebär att allt fler cyklister, med skilda förutsättningar, samsas på våra cykelbanor. Där cyklar barn, ungdomar och vuxna som ska ta sig till förskola, skola, arbete och fritidsaktiviteter och cyklister som i sitt arbete transporterar personer eller saker. Cyklisterna använder vanliga cyklar, lastcyklar, elcyklar, elsparkcyklar med mera. Några cyklar långsamt och behöver vingelutrymme, andra cyklar snabbt och sätter störst värde på hög framkomlighet. Att samla trafikanter med en stor variation av förutsättningar och behov är problematiskt. Exempelvis kan trafikanternas skilda hastigheter leda till trafikkonflikter och att platserna upplevs som otrygga. Detta konstateras även i utredningen.

Genom att tillåta att personer över 15 år cyklar i körbanan, trots att cykelbana finns i närheten, när den högsta tillåtna hastigheten är högst 50 kilometer per timme, ges cyklister med behov av hög framkomlighet möjlighet att dela utrymme med trafikanter vars hastighetsanspråk är mer likartade. Det har också inneburit att andra, långsammare trafikanter som använder intilliggande cykelbanor erbjudits en tryggare och säkrare trafikmiljö. Att ta bort möjligheten för cyklister att cykla i körbanan skulle innebära försämringar rörande attraktivitet, trygghet och trafiksäkerhet både för långsamma och snabba cyklister.

Att, som utredningen föreslår, använda en väsentlig försämring för cykeltrafikanter för att synliggöra behovet av att utöka och förbättra infrastrukturen för cyklister finner Boverket vara ogenomtänkt. Det är inte en åtgärd som utgår från cyklisters behov eller som bidrar till att skapa förutsättningar för ökad

andel cykeltrafik. Kunskapen om brister i befintlig infrastruktur för gående och cyklister är redan väl känd.

Utredningen har inte visat att borttagning av möjligheten att cykla i körbanan i stället för på intilliggande cykelbana i praktiken skulle leda till ökad trafik-säkerhet för cyklister. Den har inte heller visat att trafikolyckor med cykel beror på att cyklister väljer att cykla på körbana i stället för på cykelbana. Boverket finner att utredningen inte underbygger sitt resonemang om att dagens bestämmelser bidrar till bristande trafiksäkerhet med konkreta fakta, exempelvis relevant olycksstatistik. I sammanhanget är det viktigt att poängtera att alla trafikanter, såväl oskyddade som andra, ska visa hänsyn till sina medtrafikanter och iakttäta den omsorg och varsamhet som krävs med hänsyn till omständigheterna.

Inte heller möjliga alternativa åtgärder redovisas i utredningen, exempelvis att ändra 3 kap. 17§ första stycket trafikförordningen (1998:1276) så att högsta tillåtna hastighet inom tätbebyggt område blir lägre än dagens 50 kilometer per timme. Detta trots att hastigheten är den faktor som har störst betydelse för hur allvarliga följer en trafikolycka får.

Boverket konstaterar att utredningen presenterar förslaget utan att redovisa en analys av hur lång tid det skulle ta att åstadkomma en rimlig basnivå för cykelinfrastruktur eller vilka ekonomiska resurser som skulle krävas för att nå dit. I stället formuleras en allmän förhoppning att ”regleringen kommer att bidra till ökade incitament för väghållare att investera mer resurser i att utveckla och underhålla en bättre infrastruktur för gående och cyklister”.

Sammantaget framstår förslaget att ta bort möjligheten för cyklister att använda körbanan inte som väl underbyggt. Tvärt emot utredningens beskrivning av effekter ser Boverket en farhåga i att åtgärden skulle leda till minskad trafik-säkerhet för cyklister. Tillsammans med att åtgärden leder till minskad framkomlighet för cyklister bedömer Boverket att den föreslagna förändringen kommer att motverka möjligheten att nå miljömålssystemets etappmål ”Andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent 2025, uttryckt i personkilometer, i riktning mot att på sikt fördubbla andelen för gång-, cykel- och kollektivtrafik.”.

#### **Förande av eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning på gångbana**

Boverket ställer sig positivt till att endast eldrivna enpersonsfordon avsedda för användning av personer med fysisk funktionsnedsättning får köras på gångbana. Regeln tydliggör att förare av eldrivet enpersonsfordon utan tramp- eller vevanordning generellt definieras som cyklist. Genom åtgärden hänvisas eldrivna enpersonsfordon att använda cykelbanor och körfält, vilka är utformade för trafikanter med en högre hastighet än gående. Därmed skulle gångbanor reserveras för gående, vilket skulle leda till ökad trygghet och trafiksäkerhet för dem.

**Möjligheten att märka ut cykelpassager**

Boverket ser generellt positivt på att öka framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister genom att ersätta cykelpassager med cykelöverfarter. Genom förändringen skulle fordon som färdas i körbanan vid cykelöverfart ha väjningsplikt gentemot passerande cyklister och förare av moped klass II på motsvarande sätt som de har gentemot gående på övergångsställe.

En förutsättning för att förändringen ska ge positiv effekt på cyklisters framkomlighet och trafiksäkerhet är emellertid att cykelpassagerna omvandlas till cykelöverfarter. Om förändringen innebär att cykelpassager i stället slopas, utan att ersättas av cykelöverfarter, innebär åtgärden inga positiva effekter för cyklister. Snarare kan resultatet komma att leda till att det blir otryggare och osäkrare för cyklister att korsa en körbana, då det kommer saknas vägmarkering som signalerar att trafikanterna på körbanan passerar en plats som används av korsande cyklister. Boverket vill därför betona vikten av att cykelbanor alltid knyts samman med cykelöverfarter på platser där cykelstråk korsas av körbana. Detta har stor betydelse för att åstadkomma sammanhängande och säkra cykelstråk med god framkomlighet

**Kunskapshöjande insatser**

Boverket ser att det finns behov av att öka allmänhetens kunskap om vilka regler som gäller för samtliga trafikantslag, såväl oskyddade trafikanter som övriga. En högre kunskapsnivå skulle ge förutsättningar för ett gott samspel mellan olika trafikanter och bidra till ett tryggt, säkert och väl fungerande transportsystem.

I detta ärende har generaldirektör Anders Sjelvgren beslutat och signerat beslutet elektroniskt. Föredragande har varit infrastrukturplanerare Camilla Burén. I den slutliga handläggningen har också enhetschef Sofie Adolfsson Jörby och stf. rättschef Anette Martinsson deltagit.

Anders Sjelvgren  
generaldirektör

Camilla Burén  
infrastrukturplanerare

Kopia till:  
[i.transport.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.transport.remissvar@regeringskansliet.se)  
[lars.arell@regeringskansliet.se](mailto:lars.arell@regeringskansliet.se)