



Transportstyrelsen  
[vag@transportstyrelsen.se](mailto:vag@transportstyrelsen.se)

2025-01-10

## Cykelfrämjandets synpunkter avseende TSF 2024–46

Cykelfrämjandet är en ideell förening som jobbar för en bättre, säkrare och mer attraktiv cykelmiljö. Genom medlemmar, verksamhet och politisk påverkan på kommunal, regional och nationell nivå har vi som mål att skapa ett bättre och grönare cykelsamhälle.

Vi tackar för möjligheten att lämna synpunkter avseende **TSF 2024–46**.

### Sammanfattning

Det uttalade syftet med regleringen är formulerat enligt följande:

*“I stora delar syftar författningsförslaget på ökad säkerhet vid användning av vägar och gator, med speciellt fokus på gående och cyklande. Syftet med författningsförslaget är också att uppdatera författningen utifrån reviderade standarder och nytt kunskapsläge på området samt att uppnå en mer heltäckande byggreglering som bättre tar hänsyn till gående och cyklande i trafikmiljön”*

Tyvärr måste Cykelfrämjandet konstatera att Transportstyrelsens förslag snarare riskerar att ytterligare förstärka cyklingens marginalisering och i värsta fall resulterar i att cyklingen fortsätter minska som en direkt följd av förslagen - i direkt kontrast till de politiska målet om ökad cykling som återfinns i exempelvis den nationella cykelstrategin och det uppsatta målet om gång-, cykel- och kollektivtrafik (GCK-målet). Cykelfrämjandets synpunkter berör i första hand Transportstyrelsens bedömning av minimibredder på cykelbanor och skydds-zoner.

Vi måste starkt ifrågasätta vetenskapligheten kring hur förslagen om minimibredder har underbyggts. Till Transportstyrelsens förfogande har funnits underlag [med rekommenderade minimibredder på cykelbanor](#) som tagits fram av en annan statlig myndighet, VTI, men som inte verkar ha använts av Transportstyrelsen. Som förslagen ser ut nu så utgör minimibredderna en potentiell barriär för barn och äldre cyklister, samt personer med funktionsnedsättningar som inte kommer kunna nyttja infrastrukturen.

Ett första tydligt exempel är personer som nyttjar en armcykel eller andra former av cyklar som inte rullar på två hjul, som tar väsentligt större plats än vad Transportstyrelsen räknat med. Ett andra talande exempel är olika former av låd- och lastcyklar som blir allt vanligare, där vuxna ofta cyklar med ett eller flera barn i lådan. Ett tredje, angeläget exempel, rör givetvis alla barn som cyklar själva men som har behov av utrymme för att kunna cykla säkert och utan rädsla att kollidera med andra cyklister som vill cykla om eller med närliggande motortrafik som framförs precis intill cykelbanan.



En så grundläggande sak som att en cykel lutar i kurvor är inte heller beaktad i Transportstyrelsens förslag. Det hänvisas i utredningen till att CROW (2016) anger att minsta cyklingsbara bredd är 0,75 meter. Nu gällande rekommenderade minimibredder för enkelriktade cykelbanor enligt CROW är dock 2,3 meter. Detta är ett mått som speglar behov som gör cyklingen attraktiv och trygg för samtliga cyklister.

Oss veterligen finns det inga vetenskapliga belägg för att kunna hävda att de föreslagna minimibredderna utgör en attraktiv och trygg trafikmiljö för cyklister. Det finns dock flera vetenskapliga publikationer som tyder på motsatsen, exempelvis VTI-rapport 1155 Cyklisters utrymmesbehov <sup>1</sup>.

De breddmått som föreslås cementerar istället tydligt det synsätt som nämns i inledningen av denna text. I konsekvensutredningen framhålls att *“valet av minimimått grundar sig på att det ofta finns begränsat med utrymme eftersom planering och projektering av cykelinfrastruktur nästan alltid måste förhålla sig till den redan befintliga byggda miljön”*. Genom att sätta så smala minimibredder gör Transportstyrelsen därmed ställningstagandet att cykling inte får ta mer utrymme i gaturummet än att andra funktioner kvarstår och att cykelns status i trafikhierarkin ska behållas på den låga nivå den är idag. Utifrån detta kan vi inte dra någon annan slutsats än att Transportstyrelsen gör ett politiskt ställningstagande som snarare motverkar de fastslagna målen om ökad cykling än att höja cykelns status. De konkreta synpunkter som vi har är kopplade till kapitel i Byggreglerna.

Cykelfrämjandet menar att förslaget till breddmått behöver göras om i grunden och att i det arbetet bör Transportstyrelsen ta hjälp av en arbetsgrupp med experter från VTI:s Cykelcentrum samt Cykelfrämjandets expertnätverk.

Nedan redogör vi i detalj för de konkreta synpunkter vi har, kopplat till de kapitel i Byggreglerna som de hämtas ifrån.

### [1 kap. 5 § - Utveckling av definitioner](#)

Det finns två begrepp som påverkar cyklister som idag saknas i förslaget till byggregler.

**Gångbana:** Det finns flera trafikregler som är kopplade till ordet varför det behöver få en definition vad som normalt räknas till en gångbana. En från fordonstrafik avskild och normalt upphöjd yta med kantstöd avsedd för gående som kan vara plattlagd är ett exempel.

**Skyddszon:** Område vid sidan om cykelbana/cykelväg som är fritt från fysiska hinder. Skydds-zonen bör ha en beläggning eller material som avviker mot asfalt, exempelvis gatsten, betongplattor eller marktäckande gräs. Skydds-zonen ingår inte i bredden på en cykelbana/cykelväg.

---

<sup>1</sup> <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1772344/FULLTEXT02.pdf>



Skyddszon är det viktigaste begreppet som påverkar cyklisternas säkerhet, att det finns ett område som inte är en del av cyklistens körbana. För en kantstensbunden cykelbana blir det ett mått som tillkommer till bredden istället för att många cykelbanor idag har en bredd fram till och med, eller att kantstenen ingår i den bredd som är för cykel.

Den vanligaste olycksorsaken bland singelolyckor gällande utformning kopplar till kantens utformning, enligt en studie från VTI<sup>2</sup>. Då konsekvensen blir mycket allvarlig om en cyklist kommer utanför cykelbanan och hamnar på körbanan måste större fokus läggas på begreppet skyddszon när man pratar om cykelbanans utformning.

Detta finns beskrivet på ett bra sätt i sista stycket under 5 kap. 1 §.

### [5 kap. 4a § - En cykelbanas minsta bredd](#)

I Trafikverkets regelverk VGU 2025 finns det några viktiga begrepp som Transportstyrelsen behöver förhålla sig till som gäller både för utformning av en väg eller gc-väg. Det vi dessvärre kan utläsa är att Transportstyrelsen inte förhållit sig till Trafikverkets rekommendationer.

I tätort är det ofta begränsningar i vilken bredd som finns att tillgå om en cykelbana ska anläggas. För att det ska bli tydligt vilka trafikanter som den utformas för och om det finns trafikanter som riskerar att utestängas måste man utgå från de grundläggande begreppen för dimensionering av vägar.

Dimensionerande hastighet (**DH**), dimensionerande trafiksituation (**DTS**) och dimensionerande utrymmesklass (**UK**) med de mått som VGU 2025 anger.

För cykel finns det två **DH** för cykel, 20 och 30 km/tim och tre **UK**, A, B och C. Vilka trafikanter som kombinerar, **DTS** påverkar tillsammans med **UK** den bredd som blir.

För den del som är avsedd för gående anger **VGU 2025 K235604** att för en gångbana ska det minst finnas utrymme för att gå intill en rullstol eller rollator som innebär 1,20 m. I VGU 2025 finns det numera flera typer av cyklar som en 3-hjulig lastcykel, vilket innebär att valet av cykel ger bredden 0,75 eller 1,10 m.

Beskriver man konsekvensen för en bredd utifrån dessa mått blir det tydligt vilka trafikanter som kan eller inte kan mötas. Vi kan inte i konsekvensutredningen se vad de föreslagna minimibredderna 0,75 och 1,80 m bygger på för kombination av **DH**, **DTS** och **UK**.

För bilvägar tar man hänsyn till vägens hastighet, vilket är rimligt, att ju högre hastighet desto större avstånd behöver det vara mellan två mötande bilar. Detta synsätt finns inte för en gc-bana där en lastcykel inte anses behöva något större avstånd till en rullstol än en

---

<sup>2</sup> <https://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:vti:diva-18774>

vanlig cykel, men där konsekvensen vid en kollision kan bli avsevärt större ju tyngre fordon och högre hastighet det framförs i.

Den föreslagna minimibredden 1,8 m för en dubbelriktad gc-bana gör som exempel att följande kombinationer av trafikanter inte kan mötas utifrån de mått som VGU 2025 har. Inom parentes anges de olika breddmått för den lägsta utrymmesklassen C. Den innebär som exempel att det inte behöver finnas någon marginal från en lastcykel till asfaltkanten. För bilar ska det som exempel alltid finnas minst 10 cm marginal.

- Två lastcyklar ( $v0,00+1,10+a\ 0,20+1,10+v0,00$ ) = 2,40 m
- Rullstol med ledsagare och lastcykel ( $v0,00+1,20+a\ 0,20+1,10+v0,00$ ) = 2,30 m
- Rullstol med ledsagare och en cykel ( $v0,00+1,20+a\ 0,20+0,75+v0,00$ ) = 2,15 m
- En lastcykel och en cykel ( $v0,00+1,10+a\ 0,20+0,75+v0,00$ ) = 2,05 m
- Rullstol med ledsagare och en gående ( $v0,00+1,20+a\ 0,20+0,70+v0,00$ ) = 2,10 m

Måttet 0,75 m för en "enkelriktad cykelbana" får konsekvensen att en lastcykel (1,10 m) inte ryms. Om den asfalterade delen i exemplet nedan som är enkelriktad cykelbana skulle ha minimibredden 0,75 m tvingas en lastcykel använda en del av den plattsatta ytan som är för gående vilket inte är tillåtet.



Samma sak blir det om en cyklist vill köra om en annan cyklist, även i det fallet är användandet av gångbanan den enda möjligheten.

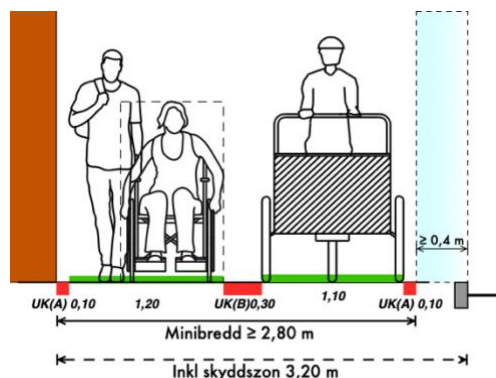
Vi har mycket svårt att se hur förslaget kan bidra till regeringens mål om att öka andelen som går och cyklar när konsekvensen blir att vissa grupper stängs ute från en GCMgcm-bana om de ska följa trafikreglerna. Vi har mycket svårt att kunna se att motsvarande resonemang skulle gälla för bilarmotortrafik, det vill säga att dimensionera . Körväg dimensioneras inte för att endast rymma personbilar och man frångår inte heller användandet av säkerhetsmarginaler.

Inte heller klarar förslaget den tolkning vi gör av **SFS nr: 2007:90 1 kap. 3 §** som är en grundläggande paragraf vid utformning av vägar.

Cykelfrämjandets förslag och utgångspunkter.

**Dubbelriktad cykelbana**

- VGU 2025
- Utrymmesklass B som innebär 0,30 m mellan trafikanterna.
- Utrymmesklass B för måttet till cykelbanans asfaltkant eller mot hinder högre än 20 cm, ex. vis en husvägg som innebär 0,10 m.
- Dimensionerande trafiksituation (DTS)
  - Rullstol med ledsagare och lastcykel innebär 1,20 resp. 1,10 m

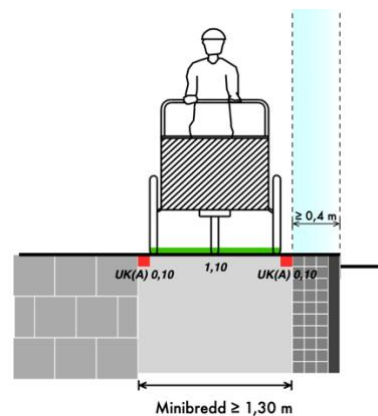


Detta ger för en dubbelriktad gc-bana en **minsta bredd på 2,80 m**. Till detta tillkommer det en skyddszon på minst 40 cm.

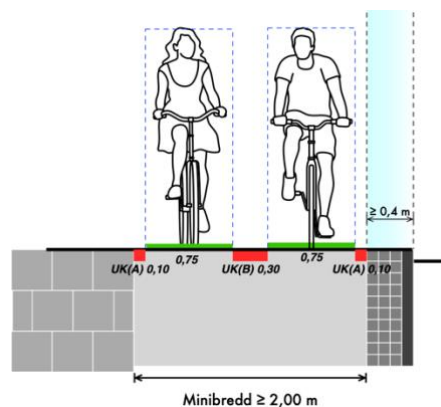
**”Enkelriktad cykelbana”**

- VGU 2025
- Lastcykel 1,10 m
- Utrymmesklass B för måttet till cykelbanans asfaltkant som innebär 0,10 m.

Detta ger en **minsta bredd på 1,30 m** (0,10+1,10+0,10) *exkl. skyddszon*. **VGU 2025 K235630** har kravet att en enkelriktad cykelbana ska vara minst 1,2 m bred exklusive skyddszon.



Om trafikmiljön ska utformas så att cyklister betar sig på det sätt som **SFS nr: 2007:90 1 kap. 3 § anger** skulle en ”enkelriktad cykelbana” som medger omkörning av en cyklist behöva en **minsta bredd på 2,00 m** (0,10+0,75+0,30+0,75+0,10).



För att kunna bestämma ett minimimått som motsvarar trygg och säker cykling så behöver även VGU:s grundvärden utvecklas. Förståelsen exempelvis kring skillnaden för avstånd mellan cyklister som möts och som kör om varandra, kopplat till typ av cykel och cyklisternas hastighet.

I tabellen har vi sammanställt vårt förslag kopplat till flöden.

Typ av bana	Cykelflöde (antal cyklande per timme och riktning)	Bredd (m)	CF förslag (m)
Cykelbana och gång och cykelbana avsedd för trafik i två riktningar	<b>Lågt</b> (mindre än 360 cyklande per timme och riktning)	1,8	2,80
	<b>Medel</b> (mellan 360 till 1440 cyklande per timme och riktning)	2,9	3,00*
	<b>Högt</b> (över 1440 cyklande per timme och riktning)	3,8	4,35**
Cykelbana avsedd för trafik i en riktning	<b>Lågt</b> (mindre än 360 cyklande per timme och riktning)	0,75	1,30
	<b>Medel</b> (mellan 360 till 1440 cyklande per timme och riktning)	1,8	2,00***

\* Tre cyklister i bredd möjliggörs troligtvis bara vid tre målade "körfält" i cykelbanan.

\*\* Fyra cyklister i bredd möjliggörs troligtvis bara vid fyra målade "körfält" i cykelbanan.

\*\*\* Medger trygg omkörning för en vanlig cyklist av en annan cyklist.

En kommentar till tabellen är att Trafikverket har helt andra flöden i **VGU 2025** vilket är mycket olyckligt. Under **7.4.2.2. Typsektioner** räknar de lågt flöde i tätort till <200 cyklister/dygn. 200–2000 räknas som medelflöde och högre än 2000/dygn räknas som högt flöde.

Om maxtimmen utgör 10% av dygnsvärdet innebär Transportstyrelsens förslag följande dygnsvärden/riktning. <3600, 3600–14 400 och >14 400/dygn. Detta ger helt orimliga förutsättningar. Vi har svårt att se var i landet det högsta värdet på över 28000 cyklister/dygn finns.

Flödeskategorierna (låg, medel, hög) behöver tydligare kopplas till bredder som medger säkra omkörningar under maxtimmen. Vid cykling i två riktningar bör lågt flöde motsvara en situation där omkörning medges utan närvaro av mötande cyklister. Dubbelriktad cykling vid medelflöde bör motsvara en situation där tre cyklister kan mötas i bredd. Hög motsvarar en situation där fyra cyklister kan mötas i bredd. Som Transportstyrelsens förslag är formulerade idag så medger de inte de önskvärda trafiksituationerna. Det finns dessutom ingen empiri som visar hur omkörningsbeteenden fungerar på dubbelriktade cykelbanor, så för att vara säker på att omkörning är möjligt vid vissa bredder bör nya studier genomföras.

I förslaget till minimimått för cykelbanor saknas det tydliga förklaringar som hjälper läsaren att avgöra vilken standard som den föreslagna minimibredden faktiskt medger för cyklisterna, samt vilka trafikanter som inte kommer kunna nyttja cykelbanorna.

Lägg därtill skillnaden i upplevd säkerhet och trygghet som användning av minimimått ger jämfört med de rekommenderade bredder som används idag av exempelvis Stockholms stad. Viss vägledning finns i konsekvensutredningen men denna information kommer aldrig att komma läsaren av byggreglerna till del.

Genom att Transportstyrelsen föreslår minimimått som utgör direkta hinder och en otrygg trafikmiljö för många trafikanter, riskerar detta att skapa förvirring kring vilka bredder som faktiskt utgör förutsättningar för attraktiv och säker cykling. Risken är att mindre insatta trafikplanerare tolkar formuleringen "rekommenderade minimimått" som en form av god standard och börjar använda dessa genomgående. Detta skulle vara förödande för cyklingen.

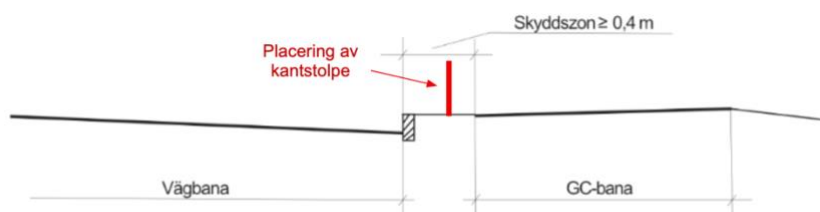
Det är olyckligt att Transportstyrelsen och Trafikverket inte har en samsyn kring vad som utgör grundläggande utrymmesbehov för cyklister. Om syftet med byggreglerna är att öka cyklingen, genom att skapa förutsättningar för att kunna bygga ett sammanhängande nät av cykelbanor, får inte grundutförandet utgöra "en undermålig yta avsedd för cykling".

Då är det bättre att göra som Trafikverket säger i **VGU 2025** och använda sig av en grundläggande bredd som tillgodoser behoven hos alla och utöver det medge undantag som tydligt måste motiveras och konsekvensbeskrivas i varje enskilt fall.

#### [Kap 5. 46 a § - Kantstolpe](#)

Cykelfrämjandet tycker att det är positivt att regelverket öppnar upp för en bredare användning av kantstolpar där den kan användas för att markera den nivåskillnad som en kantstenbunden cykelbana har mot körbanan. Det finns två aspekter som regelverket behöver förhålla sig till.

När vi läser förslaget för kantstolpar under 46 § får vi inte ihop formuleringen med figur 9 på sidan 22 i konsekvensutredning. Är det tänkt att kantstolpen ska markera gränsen mot kantstenen som fotografiet visar eller ska den markera gränsen mellan gc-banan och den skyddszon som ska finnas enligt **VGU 2025** som vår figur illustrerar.



Figur 6.2.2.1-2 Skyddszon mot vägbana vid förhöjd GCM-bana

Det står under 46 b § att kantstolpar ska sättas upp på båda sidor av vägen. Eftersom en cykelbana räknas som en väg - gäller detta då också för en cykelbana?

Syftet med kantstolpar som är rätt placerade är att de för en bilist ger en "visuell ledning" av vägen kant. Därför finns det i VGU 2025 anvisningar på avståndet mellan dom.



I VGU 2025 6.2.2.2. Typsektioner och K233352 återfinns detta

*”Om GCM-stöd ändå används för att avskilja en del av befintlig väg till att bli GCM-bana, bör GCM-stöden vara försedda med kantstolpar på exempelvis var 20:e meter.”*

Föreskriften behöver ha ett råd i linje med VGU 2025 så att cyklisten upplever att de ger en ”visuell ledning” från cykelbanan av cykelbanans kant.

Med vänliga hälsningar

Cykelfrämjandet  
Per Hasselberg  
Ordförande