



Stadsbyggnadsnämnden

Sammanträdesdatum 9 december 2021

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

Dnr 847/2021

### Inledning

Stadsbyggnadsnämnden har fått en remiss från Infrastrukturdepartementet för yttrande. Remissen innehåller en slutrapport över vilka behov det finns för att förenkla reglerna för eldrivna enpersonsfordon. Utredningen syftar till att möjliggöra en utveckling mot mer trafik-säkra, hållbara och ändamålsenliga fordon, tydliggöra att förare av eldrivna enpersonsfordon utan tramp eller vevanordning ska följa trafikregler för cykel samt öka tryggheten för gångtrafikanter. Den syftar också till att öka tydligheten gentemot användaren, sätta fokus på behovet av kunskap och även behovet av att utveckla cykel- och gånginfrastruktur.

Förslagen föreslår ändringar i Lagen om vägdefinitioner (2001:599), Trafikförordningen (1998:1276), Vägmärkesförordningen (2007:90) samt Transportstyrelsens föreskrifter om cyklar, hästfordon och sparkstöttingar.

### Utredningens förslag

I lagen om Vägdefinitioner föreslås att begränsningen på 250 kilowatt av motoreffekten tas bort för självbalanserade cyklar utan tramp- eller vevanordning i samband med

- Att föreskrifterna om cykel i TSFS 2009:31 uppdateras med bland annat viktbe-gränsning för dessa fordon.

Motivering är att dagens begränsningar på 250kW gör att teknikutvecklingen hämmas och att regleringen blir mer lik övriga länders regleringar. Ett fåtal länder har i dag effektbegränsning på 500 och 1000 kW. Hastighetsbegränsningen på 20 km/h kommer att vara kvar för att inte trafiksäkerheten ska försämrats. Effektbegränsningen måste finnas kvar så att fordonen kan särskiljas från moped Om den skulle ändras skulle det kunna innebära att elcykel då kan uppgraderas till moped.

- Att det inte är aktuellt med någon ny fordonsklass för eldrivna enpersonsfordon.

Motiveringen är att man förhindrar en överreglering och att ge micromobilitet möjlighet att utvecklas. El- och elsparkcykel som används idag är långsamma och lätta och dessa fordon bör

därför även i fortsättningen regleras som cykel. Snabbare microfordon bör regleras som moped.

- I Trafikförordningen ändras lagen så att eldrivna fordon utan tramp- och vevfunktion inte får föras på gångbana. Dock får eldrivna fordon som klassas som cykel för personer med fysisk funktionsnedsättning även i fortsättningen föras på gångbana.

Idag är det tillåtet för eldrivna fordon utan tramp- och vevfunktion att använda gångbanor. Genom att ta bort denna möjlighet renodlas gångbanan för gående. Att barn upp till 8 års ålder får cykla på gångbana/trottoar kvarstår.

- Ett ytterligare förslag på förändring i Trafikförordningen är möjlighet för personer över 15 år, som är cyklister och förare av två-hjuliga mopeder klass II, att använda körbana trots att det finns cykelbana och att hastigheten är högst 50 km/h, tas bort. Möjlighet att använda körbanan med hänsyn till fordonets bredd eller med hänsyn till färdmålets läge finns kvar.

Förändring att återgå till att cykelbana ska användas är framförallt för att tydliggöra att cykelbana ska användas för att ge en ökad trafiksäkerhet och att synliggöra behovet att förbättra infrastrukturen för cyklister.

- I vägmärkesförordningen föreslås att utmärkningen av cykelpassager tas bort på sikt. Utfasningen får ske på sikt med hänsyn till kommunernas ökade kostnader som förslaget medför och att cykelpassager kan byggas om till cykelöverfarter.

Denna åtgärd anser man skulle tydliggöra korsningspunkter för cyklister, öka trafiksäkerhet, bättre framkomlighet och att vägghållaren tydliggör om hur korsningspunkterna för cyklar ska utformas.

- Rapporten tar även upp att det behövs kunskapshöjande åtgärder om trafikregler och trafiksäkerhet samt att det idag inte finns någon utpekad myndighet som har ansvar.
- I rapporten finns önskemål om samverkan mellan olika organisationer och företag att förbättra trafiksäkerheten få att nå de transportpolitiska målen.

Det nämns också att det idag finns bestämmelser tillgängliga för kommunerna och Polismyndigheten för att bland annat hantera konsekvenserna av uthyrning av elsparkcyklar.

I rapporten rekommenderas att dessa utnyttjas på ett nationellt samordnat sätt bland annat för att få ett enhetligt användande befintligt regelverk. De regelverk som nämns är Lagen om offentlig upphandling (2016:1145), Ordningsslagen (1993:1617), Lagen om straff för vissa trafikbrott (1951:649) och Lagen om flyttning av fordon i vissa fall (1982:129).

### **Synpunkter på förslagen**

Förslaget om att ta bort effektbegränsning 250 kW på eldrivna fordon utan tramp- och vevfunktion är vi tveksamma till. Om det inte finns någon begränsning är riskerna större att fordons trafiksäkerhet försämras och manipuleringen av fordonen ökar och att bl.a. hastigheten kan höjas över den tillåtna. Ett första steg kan vara att effektbegränsningen höjs till 500kW för att sedan utreda om höjningen fått några förändringar för bl.a. trafiksäkerheten och om effektbegränsningen har hämmat teknikutvecklingen

Utredningens förslag att inte tillåta eldrivna fordon utan tramp-och vevfunktion på gångbanor för att renodla gångbanor är ett steg i rätt riktning för att främja trafiksäkerheten för gående.

Vi ser ett tydligt behov av att kunna styra elsparkcyklar som ett eget fordonsslag. Att det inte är aktuellt med en ny fordonsklass för eldrivna tramp- och vevfordon enligt utredningens förslag kommer därför bli kontraproduktivt. Kommuner behöver ha verktyg att lättare kunna reglera fordonsslaget utan att cykel drabbas av en hårdare reglering. De möjligheter som vi idag har är en dialog med de bolag som hyr ut eldrivna fordon utan tramp-och vevfunktion för att reglera bl.a. hastigheter, parkeringsförbud, parkeringszoner m.m. genom geofencing, vilket idag fungerar bra. Men framöver och redan idag finns det privata fordon som vi inte har någon möjlighet att reglera utan att cyklar drabbas. Vår ambition är att premiera de enpersonsfordon med tramp och vevfunktion som redan finns på marknaden med hänsyn till bl.a. hälsa och ur ett hållbarhetsperspektiv.

Ytterligare ett förslag är att ta bort cykelpassager för bl.a. höja framkomligheten och synliggöra korsningspunkter. Förslaget att cykelpassager på sikt kan byggas om till cykelöverfarter är enligt vår uppfattning inte rimligt med tanke på olika gators karaktär och de utformningskonsekvenser som detta innebär. Vid signalreglerade korsningar skulle i så fall cykelsignalen tas bort vilket inte gynnar cyklisten. Vi har idag på flera platser detektorer för att cyklister ska kunna få grönt ljus utan att gående står vid signalen för att cyklisten ska få bättre framkomlighet. Förslaget behöver utredas ytterligare innan någon förändring görs.

Idag är det tillåtet för cyklister att använda körbana och/eller cykelbana där sådan finns. Denna regel gäller om personen är minst 15 år och hastigheten är högst 50 km/h. Regeln infördes 2018. Att nu ändra reglerna så att cyklister alltid ska använda cykelbana där det finns är en tydlig försämring. Att återgå till regleringen som fanns före 2018 är enligt vår uppfattning inte rätt. Cyklisten kan själv bedöma om det är lämpligt ur säkerhetsynpunkt att använda körbanan. Vi delar inte utredarnas bild, som menar att dagens regel kan anses dölja de behov som finns för att öka bättre infrastruktur för cyklister. I Helsingborg finns planer på hur infrastrukturen ska förbättra både trafiksäkerheten och framkomligheten och skrivningen om att kommuner döljer behovet av utbyggnad av cykelbanor känns inte igen.

Att kommuner har verktyg för att kontrollera elsparksföretagen via Ordningsslagen stämmer inte. De tolkningar som nu görs runt om i landet hanterar bara delar av problematiken. För att alla kommuner ska kunna göra en enhetlig bedömning behövs en översyn av Ordningsslagen.

En viktig fråga är att komma tillrätta med antalet elsparkcyklar och antalet företag som hyr ut elsparkcyklar. Utredningen pekar på att man kan göra en upphandling av hur många företag och antal elsparkcyklar som ska finnas i kommunen. Denna tolkning är inte heller entydig utan det finns fortsatt risk för att andra företag som inte upphandlats etablerar sig i kommunen.

Vi instämmer i att utredningen belyser att det behövs kunskapshöjande åtgärder för allmänheten gällande vilka trafikregler m.m. som gäller för cyklister och andra trafikslag och att det behövs en myndighet som har det samlade ansvaret.

Anna Möller  
Stadsbyggnadsdirektör

Marie Holmqvist  
Avdelningschef  
Stadsmiljöavdelningen