

PM Rotel V (Dnr KS 2021/1236)

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

Remiss från Infrastrukturdepartementet

Remisstid den 7 januari 2022

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.  
Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadens promemoria.

**Föredragande borgarrådet Daniel Helldén** anför följande.

Ärendet

Stockholms stad har mottagit en remiss från Infrastrukturdepartementet, slutrapport *Utredning behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon – slutsatser, förslag och bedömningar*, för yttrande. I utredningen om behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon definieras dessa som ”ett fordon som är avsett att användas av en person och kan drivas helt eller delvis med el, men som inte är motorcyklar och moped klass 1”, i dagligt tal är detta framförallt elsparkcyklar. Syftet med utredningen har varit att skapa bättre förutsättningar för mer trafiksäkra, hållbara och ändamålsenliga fordon, att tydliggöra att föraren ska följa trafikregler för cykel samt att öka tryggheten för gångtrafikanter.

I slutrapporten presenterar Transportstyrelsen fyra förslag till regeländringar.

- Begränsningen om 250W motoreffekt på elsparkcyklar tas bort. Förslaget motiveras med att en borttagen begränsning kan ge möjlighet till utveckling av trafiksäkrare och kraftfullare motorer som i sin tur ger robustare och tyngre fordon. Man hänvisar även till att en sådan förändring harmoniserar mer med de regler som gäller i andra länder i EU. Nuvarande högsta tillåtna hastighet på 20 km/h föreslås inte ändras.
- Elsparkcyklar ska inte längre få framföras på gångbana om fordonet inte är avsett för personer med fysisk funktionsnedsättning. Idag är det tillåtet att köra elsparkcykel på gångbana så länge det sker i gångfart, ungefär 6 km/h. Syftet med denna regelförändring är att renodla användandet av gångbanor till gångtrafikanter, att tydliggöra för elsparkcykelförare att det är en cykel de framför och att skapa ökad trygghet för gångtrafikanter.
- Möjligheten att märka ut cykelpassager tas bort, för att på sikt tas bort helt ur vägmärkesförordningen. Syftet är att renodla utformning av markerade korsningspunkter för cyklisterna och motorfordon samt att öka trafiksäkerhet och framkomlighet för cyklisterna och att uppnå en tydligare trafikmiljö.

- Möjligheten att cykla i körbanan tas bort om det finns cykelbana i närheten och den högsta tillåtna hastigheten är 50 km/h eller lägre. Syftet är att skapa tydlighet kring var man som cyklist ska föra sitt fordon, att synliggöra behovet av att utöka och förbättra infrastrukturen för cykel samt att öka trafiksäkerheten för cyklister.

Utredningen pekar även på behovet av information och kunskap om trafiksäkerhet kopplat till cykel, särskilt med avseende på hjälmanvändning, nykter cykling och bättre kunskap om trafik- och fordonsregler samt trafiksäkerhet. Det framhålls att ingen myndighet idag har ett utpekat informationsuppdrag om att informera om trafikregler.

## Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden och trafiknämnden. Exploateringsnämnden har inte inkommit med svar.

*Stadsledningskontoret* har en i grunden positiv inställning till att Transportstyrelsen föreslår justeringar i regelverken med syftet att bidra till förbättrade förutsättningar att välja kollektivtrafik, gång och cykel samt att antalet omkomna och antalet allvarligt skadade i trafiken ska minska. Stadsledningskontoret anser att kommunerna bör få utökade befogenheter att hantera elsparkcyklar för uthyrning, utöver de möjligheter kommunerna har att säga nej till användande av specifika platser enligt ordningslagen. Stadsledningskontorets bedömning är att förslaget att ta bort möjligheten att märka ut cykelpassager inte är tillräckligt berett och underbyggt.

*Trafiknämnden* anser att utredningen kommer med några i huvudsak goda förslag som kommer ha positiv inverkan på framförallt trafiksäkerhet för gående och cyklister. Samtidigt kunde utredningen ha tagit ett större grepp och kommit med mer långtgående förslag som skulle ha haft en mycket större och långtgående inverkan. Trafiknämnden vill betona vikten av att kommunerna får utökade befogenheter att hantera elsparkcyklar för uthyrning, utöver de möjligheter kommunerna har att säga nej till användande av specifika platser enligt ordningslagen. Trafiknämnden instämmer till fullo i förslaget att elsparkcyklar inte längre ska tillåtas framföras på gångbana, som innebär att det blir tydligare att elsparkcyklar ska framföras på samma infrastruktur som cyklar. Trafiknämnden anser dock att det föreliggande förslaget om cykelpassager bör återremitteras, och frågan om cyklisters trygghet, säkerhet och framkomlighet i korsningspunkter belysas i särskild ordning och mer genomgripande. Trafiknämnden avvisar förslaget att ta bort för cyklande och förare av tvåhjuliga mopeder klass II att på väg använda körbanan när det finns en cykelbana.

## Mina synpunkter

De senaste åren har en rad olika mikromobilitetslösningar, däribland elsparkcyklar introducerats i Stockholm. Under säsongen 2021 fanns det vid vissa tillfällen över 23 000 elsparkcyklar för uthyrning i Stockholm. Framförallt parkeringen av dessa har blivit ett allt större problem i svenska städer och ett irritationsmoment, en trafikfara och ett framkomlighetshinder för allt fler. Samtidigt är fordonen uppskattade hos

användarna. Varje dygn genomfördes som mest ungefär 50 000 resor på en elsparkcykel i Stockholm och sparkcyklarna är ett bra alternativ för den sista sträckan i kollektivtrafikresan, från hållplats till målpunkt.

Jag konstaterar att lagstiftning och regelverk inte har förutsett den nya typen av fordon och det har medfört att det har varit svårt att reglera verksamheten. Kommunfullmäktige fattade beslut den 8 november 2021 om att införa en ny paragraf för uthyrning av enpersonsfordon i stadens allmänna lokala ordningsföreskrifter. Där framgår att staden efterfrågat tydligare lagstiftning och ökad kommunal rådighet i frågan om regleringen av elsparkcyklar. Vilken lagstiftning som är den mest gångbara för att reglera elsparkcyklar är ännu inte juridiskt prövat och vi som kommun använder de osäkra redskap som finns till hands.

Jag instämmer fullt ut i förslaget att elsparkcyklar inte ska tillåtas framföras på gångbana. Detta innebär att det blir tydligare att elsparkcyklar ska köras på samma infrastruktur som cyklar och därmed skapas ökad trafiksäkerhet och trivsel för gående. Denna förändring borde ha genomförts för länge sedan, men det är mycket glädjande att det nu föreslås.

Förslaget om cykelpassage eller cykelöverfart bör återremitteras. Frågan om cyklisters trygghet, säkerhet och framkomlighet i korsningspunkter behöver belysas i särskild ordning och mer genomgripande. Förslaget att ta bort möjligheten att märka ut cykelpassager är inte tillräckligt berett eller underbyggt. Konsekvenserna för såväl cyklisters som andra trafikslags framkomlighet och trafiksäkerhet i signalreglerade korsningar är inte tillräckligt utredd och cyklisters framkomlighet bedöms komma att försämrats på platser där den behövs som mest. Kostnaden för den ombyggnation som blir följden av förslaget kan dessutom komma att bli omfattande för väghållare.

Staden avvisar förslaget att ta bort möjligheten för cyklande och förare av tvåhjuliga mopeder klass II att använda körbanan på väg när det finns en cykelbana. Det faktum att det är tillåtet att cykla i körbanan där det finns cykelbana påverkar inte den huvudsakliga inriktningen i stadens arbete med att bygga ett sammanhängande separerat cykelvägnät där cyklister med olika förutsättningar kan känna sig trygga och säkra.

Stockholms stad hade önskat ett större grepp i utredningen kring frågorna gällande regleringar och lagstiftning kopplat till elsparkcyklar och friflytande mobilitetstjänster. Staden har utöver remissens förslag även en rad andra förslag på åtgärder som skulle innebära förbättrade möjligheter för kommunernas styrning och som vi gärna hade sett att utredningen studerat. I korthet redogörs här för dessa;

- Lagen om vägtrafikdefinitioner behöver ändras. I dag definieras elsparkcyklar som cyklar. Ändras detta skulle kommuner kunna införa parkeringsförbud för elsparkcyklar på platser där man så anser önskvärt utan att cyklar påverkas.
- Ordningsslagen bör ändras så att kommuner får ökade möjligheter att ta beslut och agera när efterlevnaden inte följs. Detta gäller brett för frågor kopplat till ordningsslagen. Idag är Polisen ansvarig myndighet för beslut och efterlevnad av ordningsslagen.
- Förenkla lagstiftningen kring kortflytt så att staden enklare kan flytta felparkerade fordon. Dagens lagstiftning medför stor byråkrati och svåra gränsdragningsfrågor kring definitionen när ett fordon är felaktigt parkerat eller inte.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadens promemoria.

Stockholm den 15 december 2021

DANIEL HELLDÉN

#### Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Remissen

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** anfördes av borgarråden Jan Valeskog, Emilia Bjuggren och Kadir Kasirga (alla S) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Att i huvudsak godkänna stadens remissvar
2. Att tillstyrka utredningens förslag att ta bort begränsningen på 250 watt av motoreffekten tas bort för icke-självbalanserande cyklar utan tramp
3. Att därutöver anföra följande

Vi stöder i huvudsak stadens promemoria. Det är bra att eldrivna fordon utan tramp- eller vevanordning som anses som cykel inte får föras på gångbana, om det inte är avsett för personer med fysisk funktionsnedsättning. Det är också som trafikkontoret redovisar inte rimligt att ta bort möjligheten att använda körbanan, när cykelbana finns tillgänglig och dessutom lagföra cyklister som gör det. Visserligen borde de vara ett självklart val för cyklister att använda cykelbanor när sådana finns, men förhållandena i Stockholm kan vara sådana att det inte alltid är optimalt för alla. Dels förekommer det tyvärr ofta fysiska hinder på cykelbanor och vissa cyklister cyklar med hög hastighet.

Cykelöverfarter är som utredningen beskriver att föredra av trafiksäkerhetsskäl. Det är idag stora trafiksäkerhetsrisker vid passager där körbanor har +40 km/h och cyklister uppfattar att de har företräde. Särskilt under den mörka årstiden är det förenat med direkt livsfara och omöjligt för bilister vid högre tillåtna hastigheter än 30 km/h att hinna stanna. Sådana cykelpassager bör vara övervakade med signaler om möjligt. Det är som trafikkontoret skriver orimligt att bygga om stadens 1600 cykelpassager för miljardbelopp. Det finnas många andra trafiksäkerhetsåtgärder för oskyddade trafikanter som bör prioriteras för dessa föreslagna åtgärder.

Slutligen anser vi att det inte är möjligt att som förvaltningen föreslår säga nej till anpassning till gällande EU-regler avseende motoreffekten för aktuella fordon. Dels finns det en fri marknad för försäljning av dessa cyklar men framförallt är det inte möjligt att idag pga. svenska regler försäkra aktuella fordon med en effekt som är över 250 watt. Att inte svenska försäkringsbolag betalar ut försäkringsersättning för cyklar som samtidigt är tillåtna inom EU är naturligtvis ohållbart och inte rimligt. Därför avstyrker vi förvaltningens förslag på denna punkt.

**Särskilt uttalande** gjordes av borgarrådet Torun Boucher (V) enligt följande.

Vi vill tydligt instämma med trafikkontorets synpunkter angående både förslaget om borttagna cykelpassager, och att förbjuda cykel i körbanan där det finns cykelbana i närheten oberoende av hastighet. Det är viktigt att fortsätta förbättra infrastrukturen för cyklister och

fotgängare, men dessa dåligt underbyggda förslag medför en hög risk att både få motsatt effekt, och orsaka kommunerna extrakostnader.

Därutöver instämmer vi även i kommentarerna angående det önskvärda med fler och tydligare befogenheter för kommunerna gentemot uthyrningsföretagen

### **Kommunstyrelsen**

**Reservation** anfördes av Jan Valeskog, Emilia Bjuggren och Kadir Kasirga (alla S) med hänvisning till Socialdemokraternas reservation i borgarrådsberedningen.

**Särskilt uttalande** gjordes av Rashid Mohammed och Torun Boucher (båda V) med hänvisning till Vänsterpartiets särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

**Ersättaryttrande** gjordes av Lisa Palm (Fi) med hänvisning till Socialdemokraternas reservation i borgarrådsberedningen.

## Remissammanställning

### Ärendet

Stockholms stad har mottagit en remiss från Infrastrukturdepartementet, *slutrapport Utredning behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon – slutsatser, förslag och bedömningar*, för yttrande. I utredningen om behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon definieras dessa som ”ett fordon som är avsett att användas av en person och kan drivas helt eller delvis med el, men som inte är motorcyklar och moped klass 1”, i dagligt tal är detta framförallt elsparkcyklar. Syftet med utredningen har varit att skapa bättre förutsättningar för mer trafiksäkra, hållbara och ändamålsenliga fordon, att tydliggöra att föraren ska följa trafikregler för cykel samt att öka tryggheten för gångtrafikanter.

I slutrapporten presenterar Transportstyrelsen fyra förslag till regeländringar.

- Begränsningen om 250W motoreffekt på elsparkcyklar tas bort. Förslaget motiveras med att en borttagen begränsning kan ge möjlighet till utveckling av trafiksäkrare och kraftfullare motorer som i sin tur ger robustare och tyngre fordon. Man hänvisar även till att en sådan förändring harmoniserar mer med de regler som gäller i andra länder i EU. Nuvarande högsta tillåtna hastighet på 20 km/h föreslås inte ändras.
- Elsparkcyklar ska inte längre få framföras på gångbana om fordonet inte är avsett för personer med fysisk funktionsnedsättning. Idag är det tillåtet att köra elsparkcykel på gångbana så länge det sker i gångfart, ungefär 6 km/h. Syftet med denna regelförändring är att renodla användandet av gångbanor till gångtrafikanter, att tydliggöra för elsparkcykelförare att det är en cykel de framför och att skapa ökad trygghet för gångtrafikanter.
- Möjligheten att märka ut cykelpassager tas bort, för att på sikt tas bort helt ur vägmärkesförordningen. Syftet är att renodla utformning av markerade korsningspunkter för cyklister och motorfordon samt att öka trafiksäkerhet och framkomlighet för cyklister och att uppnå en tydligare trafikmiljö.
- Möjligheten att cykla i körbanan tas bort om det finns cykelbana i närheten och den högsta tillåtna hastigheten är 50 km/h eller lägre. Syftet är att skapa tydlighet kring var man som cyklist ska föra sitt fordon, att synliggöra behovet av att utöka och förbättra infrastrukturen för cykel samt att öka trafiksäkerheten för cyklister.

Utredningen pekar även på behovet av information och kunskap om trafiksäkerhet kopplat till cykel, särskilt med avseende på hjälmanvändning, nykter cykling och bättre kunskap om trafik- och fordonsregler samt trafiksäkerhet. Det framhålls att ingen myndighet idag har ett utpekat informationsuppdrag om att informera om trafikregler.

### Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden och trafiknämnden. Exploateringsnämnden har inte inkommit med svar.

## Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 24 november 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Transportstyrelsens utgångspunkter för sin utredning sammanfaller i stort med de målsättningar som Stockholms stad har inom trafik- och transportsektorn. Av kommunfullmäktiges budget för 2022 framgår att Stockholms stad arbetar för att en ökad andel persontransporter ska ske med kapacitetsstarka trafikslag som gång, cykel och kollektivtrafik samtidigt som tillgängligheten för dessa trafikslag prioriteras. Även arbetet med att skapa en trygg och trafiksäker stad ska fortsätta, bland annat genom att sänka hastigheterna på gatorna och satsa på trafiksäkerhetsåtgärder. I det arbetet ska hög prioritet ges för ökad säkerhet för oskyddade trafikanter, i synnerhet vid skolor, förskolor, olycksdrabbade gång- och cykelstråk samt vid gatuarbeten.

Stadsledningskontoret har en i grunden positiv inställning till att Transportstyrelsen föreslår justeringar i regelverken med syftet att bidra till förbättrade förutsättningar att välja kollektivtrafik, gång och cykel samt att antalet omkomna och antalet allvarligt skadade i trafiken ska minska.

Behovet av klargörande regler inom området elsparkcyklar har ökat under senare år, i takt med att dessa nya fordon har blivit ett allt mer frekvent inslag i stadstrafikmiljön. Den kraftiga expansionen får ses som ett uttryck för en starkt efterfrågad mobilitet. Samtidigt har detta medfört ett antal mindre önskade effekter, såsom att fordonen upplevs som nedskräpande i stadsmiljön och som hinder för framkomligheten för gående. Stadsledningskontoret konstaterar att lagstiftning och regelverk inte har förutsett den nya typen av fordon och det har medfört att det har varit svårt att reglera verksamheten, som beskrivs som friflytande, det vill säga att elsparkcyklarna inte har några förutbestämda platser där de ska hämtas eller lämnas.

Av kommunfullmäktiges beslut om att införa en ny paragraf för uthyrning av enpersonsfordon i stadens allmänna lokala ordningsföreskrifter (*Mobilitetssystem - Ändring av allmänna lokala ordningsföreskrifter för Stockholms stad samt införande av avgifter (taxa) för uthyrning av enpersonsfordon på offentlig plats*, dnr KS 2021/1100) framgår att staden efterfrågat tydligare lagstiftning och ökad kommunal rådighet i frågan om regleringen av elsparkcyklar.

Stadsledningskontoret anser, i likhet med trafiknämnden, att kommunerna bör få utökade befogenheter att hantera elsparkcyklar för uthyrning, utöver de möjligheter kommunerna har att säga nej till användande av specifika platser enligt ordningslagen. Genom att göra det obligatoriskt för företag som önskar bedriva uthyrningsverksamhet av elsparkcyklar och andra motordrivna enpersonsfordon att söka tillstånd ökar möjligheten för Sveriges kommuner att bättre kontrollera den verksamhet som bedrivs inom kommunen. Det ger även kommunerna en starkare ställning i förhållande till de företag som hyr ut elsparkcyklar. Att ge Sveriges kommuner verktyg att hantera frågan blir särskilt viktigt om andra typer av fordon etableras framöver.

Vad gäller utredningens förslag så ställer sig stadsledningskontoret, i likhet med trafiknämnden, positivt till förslaget att ta bort möjligheten att framföra elsparkcyklar i gångfart på gångbana. Det skulle öka tryggheten och trafiksäkerheten för gångtrafikanterna, och öka möjligheten för Polisen att lagföra de som kör på gångbana. Idag kan det vara svårt att bevisa att elsparkcykeln kördes snabbare än gångfart.

Stadsledningskontoret delar trafiknämndens bedömning att förslaget att ta bort möjligheten att märka ut cykelpassager inte är tillräckligt berett och underbyggt. Frågan om cyklisters trygghet, säkerhet och framkomlighet i korsningspunkter bör belysas i särskild ordning och mer genomgripande. Förslaget har flera brister; dels saknas nulägesbeskrivning med övergripande kartläggning av utmaningarna samt analys av olycksstatistik, dels är

konsekvenserna för kommunerna bristfälligt beskrivna. Förslaget innebär att kommuner som ansvarar för vägar kommer att behöva ändra eller ta bort cykelpassager. Transportstyrelsen anser att en övergångsperiod på 7 år ger kommunerna förutsättningar att inom ramen för den ordinarie verksamheten för nybyggnation, ombyggnation och underhåll av cykelinfrastrukturen ta bort cykelpassagerna. I Stockholms stad finns, enligt trafiknämnden, närmare 1 600 cykelpassager. En överslagsberäkning av den totala kostnaden för ombyggnation av samtliga cykelpassager ger att den uppgår till mellan 1-2 miljarder kronor.

Stadsledningskontoret konstaterar, i likhet med trafiknämnden, att Transportstyrelsen i remissen inte påvisar att möjligheten som idag finns för cyklande och förare av tvåhjuliga mopeder klass II, att på väg använda körbanan när det finns en cykelbana, har medfört att kommuner och andra väghållare skjuter på att utveckla cykelinfrastrukturen. Rapporten belägger inte heller att den nuvarande regeln skulle ha påverkat trafiksäkerheten negativt. Stadsledningskontoret anser liksom trafiknämnden att det finns flera sakliga resonemang och slutsatser som behöver underbyggas med mer fakta innan beslut kan fattas. Det faktum att det är tillåtet att cykla i körbanan även om det finns cykelbana påverkar inte den huvudsakliga inriktningen i stadens arbete med att bygga ett sammanhängande separerat cykelvägnät, där cyklister med olika förutsättningar kan känna sig trygga och säkra.

Stadsledningskontoret instämmer i förslaget att ge en myndighet det utpekade informationsuppdraget att informera om trafikregler.

Stadsledningskontoret hänvisar i övrigt till trafiknämndens utlåtande.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen anser remissen besvarad med vad som sägs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

## **Trafiknämnden**

**Trafiknämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 25 november 2021 följande.

1. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Trafiknämnden justerar beslutet omedelbart.

*Reservation* anfördes av Jan Valeskog m.fl. (S), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Rikard Warlenius m.fl. (V), *bilaga 1*.

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 28 oktober 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholms stads framkomlighetsstrategi slår fast att en större andel resor ska ske med kollektivtrafik, cykel eller till fots. Det långsiktiga övergripande målet i stadens cykelplan är att det ska bli enklare och säkrare att cykla och att andelen och antalet cyklister ska öka.

Den traditionella cykeln är fortfarande vanligast, men mycket tyder på att utvecklingen framöver kommer att innebära en större variation och mångfald av olika typer av cyklar och annan mikromobilitet, som möjliggör för olika typer av cyklister och att tillgodose olika transportbehov. Flera av dessa är elassistierade eller eldrivna. Smarta, hållbara och yteffektiva mobilitetslösningar är i grunden en positiv utveckling som har potential att bidra till flera av cykelplanens mål och planeringsinriktningar.

En större mångfald av fordon och cyklister ställer krav på en fortsatt ambitiös utbyggnad av cykelinfrastruktur och noggrann utformning av såväl cykelbanor som blandtrafikmiljöer. Den snabba utvecklingen av nya fordon gör det svårt att idag fullt ut veta framtida behov. Det innebär att cykelinfrastrukturen behöver vara utformad så att den erbjuder en flexibel miljö som kan vara säker, framkomlig och väl fungerande för fordon med olika förutsättningar. Breda cykelbanor som möjliggör omkörning och cykling i bredd, säkra korsningspunkter, tillräckliga svängradier, jämnt underlag och borttagna eller sänkta kanter och andra hinder ger framkomliga, trygga och säkra cykelvägar för en mångfald av fordon och cyklister.



De senaste åren har en rad olika mikromobilitetslösningar, däribland elsparkcyklar introducerats i Stockholm. Det stora flertalet elsparkcyklar tillhör friflytande hyrsystem som drivs av kommersiella aktörer.

Under säsongen 2021 fanns det vid vissa tillfällen över 23 000 elsparkcyklar för uthyrning i Stockholm. Mycket av debatten om elsparkcyklar handlar om att de framförs illa och att de parkeras ännu värre. De har blivit ett problem i allt fler svenska städer och upplevs av många som ett irritationsmoment, trafikfara och ett framkomlighetshinder. Samtidigt är fordonen uppskattade hos användarna. Varje dygn genomfördes ungefär 50 000 resor på en elsparkcykel i Stockholm och de är ett bra alternativ för den sista sträckan i kollektivtrafikresan, från hållplats till målpunkt. Trafikkontoret instämmer i behovet av regler anpassade till dagens fordon.

Stockholms stad var en av de första städerna i Sverige där elsparkcykelföretagen etablerade uthyrningsverksamhet. Staden har ända sedan början haft en tät kontakt med de bolag som har verksamhet i Stockholm. Stockholm var även första stad i Sverige att skriva en avsiktsförklaring med de bolag som bedriver verksamhet. I avsiktsförklaringen regleras bland annat att bolagen ska flytta trafikfarligt eller hindrande uppställda elsparkcyklar inom två timmar och att de ska ta bort trasiga inom 24 timmar. Staden har även använt lag och förordning om flytt av fordon i särskilda fall för att flytta elsparkcyklar som stått trafikfarligt eller hindrande. Kostnaden har sedan fakturerats bolagen. Från och med januari 2022 kommer uthyrningsverksamheten regleras med polistillstånd i Stockholm och staden kommer att ta ut en avgift av bolagen för markanvändningen.

Utredningen har som grundsyfte att öka trafiksäkerheten för de som kör elsparkcyklar och för andra trafikanter i deras närhet. Man vill även få elsparkcyklisterna att bättre förstå att de faktiskt framför ett fordon. Det är en mycket bra ingång som trafikkontoret ställer sig positivt till.

Trafikkontoret anser att utredningen kommer med några i huvudsak goda förslag som kommer ha positiv inverkan på framförallt trafiksäkerhet för gående och cyklister. Samtidigt kunde utredningen ha tagit ett större grepp och kommit med mer långtgående förslag som skulle ha haft en mycket större och långtgående inverkan.

Trafikkontoret vill betona vikten av att kommunerna får utökade befogenheter att hantera elsparkcyklar för uthyrning, utöver de möjligheter kommunerna har att säga nej till användande av specifika platser enligt ordningslagen. Genom att göra det obligatoriskt för företag som önskar bedriva uthyrningsverksamhet av elsparkcyklar och andra motordrivna enpersonfordon att söka tillstånd ökar möjligheten för Sveriges kommuner att bättre kontrollera den verksamhet som bedrivs inom kommunen. Genom tillståndsplikt får kommunerna möjlighet att tillåta eller förbjuda uthyrningsverksamhet i hela eller delar av kommunen utöver de möjligheter att säga ja eller nej till enskilda platser som ordningslagen idag ger utrymme för. Det ger även kommunerna en starkare ställning i förhållande till de företag som idag hyr ut elsparkcyklar. Att ge Sveriges kommuner verktyg att hantera frågan blir särskilt viktigt om andra typer av fordon etableras framöver.

Trafikkontoret förstår tanken bakom förslaget om att ta bort dagens begränsning av motoreffekt på elsparkcyklar på 250W. Med kraftigare motorer kan tillverkarna ta fram trafiksäkrare och stabilare fordon. Trafikkontoret vill dock varna för att det kan innebära att det kommer att säljas flera fordon som bryter mot gällande maximal hastighet eller enkelt kan trimmas. Redan idag säljs elsparkcyklar i Sverige som marknadsförs med större motorer och betydligt högre maximal hastighet med den minimala friskrivningen att "fordonet endast får framföras på inhägnat område och inte i allmän trafik". Det förekommer även att säljare av dessa fordon berättar för kunden hur man enkelt ska ta bort den elektroniska hastighetsspärren och kunna köra betydligt fortare – den enda varningen brukar vara att batteriet tar slut snabbare om man häver spärren. Kunden åker sedan på en olaglig moped eller motorcykel i tron att det är en cykel. Det här är framförallt ett problem för elsparkcyklar som ägs privat. Uthyrningsföretagen kommer förmodligen följa gällande regler även om de tillåts ha större motorer.

Trafikkontoret menar att borttagandet av maximal motoreffekt riskerar att ha en negativ inverkan på trafiksäkerheten och därför inte bör genomföras eller, om man önskar en harmonisering med andra EU-länder, endast höja den maximala motoreffekten till 500W.

Utredningens andra förslag är att elsparkcyklar inte längre ska tillåtas framföras på gångbana i gångfart. Trafikkontoret instämmer till fullo i detta förslag, som innebär att det

blir tydligare att elsparkcyklar ska framföras på samma infrastruktur som cyklar. Det ökar dessutom tryggheten och trafiksäkerheten för gångtrafikanter. Polisen har idag svårt att lagföra de som kör på gångbana eftersom det kan vara svårt att bevisa att elsparkcykeln kördes snabbare än gångfart. Genom ett förbud blir det enklare för polisen att lagföra elsparkcyklister på gångbanor. Inriktningen på cykelplaneringen i Stockholms stad är att cykel är ett eget trafikslag, och att cykel- och gångbanor ska vara separerade och tydligt åtskilda.

CykelpassagerTransportstyrelsen föreslår att möjligheten att märka ut cykelpassager – med vägmärkning M16 Cykelpassage eller cykelöverfart – tas bort efter den 1 januari 2023, och att det inte ska vara möjligt för väghållare att utföra och underhålla vägmärkningen *M16 Cykelpassage eller cykelöverfart* för att markera ut cykelpassager efter den 1 januari 2030.

Skälen som framförs är att renodla de olika utformningarna av korsningspunkter för cyklister och motorfordon, öka trafiksäkerheten och framkomligheten för cyklister samt åstadkomma en tydligare trafikmiljö. Dessutom sägs att en avsikt med förslaget att påskynda en övergång till cykelöverfarter.

#### *Allmänt om förslaget*

Trafikkontoret välkomnar att frågan om cyklisters trygghet, framkomlighet och säkerhet vid korsningspunkter och en tydligare trafikmiljö lyfts. Kontoret instämmer i intentionen med förslaget och anser att det finns goda skäl att se över olika möjligheter att tydliggöra hur samspelet ska ske mellan trafikanter i passager där oskyddade och skyddade trafikanter befinner sig med utgångspunkt i att det ska bli enklare och säkrare att cykla.

Kontoret anser dock att det föreliggande förslaget bör återremitteras, och frågan om cyklisters trygghet, säkerhet och framkomlighet i korsningspunkter belysas i särskild ordning och mer genomgripande. Förslaget att ta bort möjligheten att märka ut cykelpassager är inte tillräckligt berett och underbyggt.

- Rapporten saknar nulägesbeskrivning. Det finns ingen information om förekomsten av olika typer av korsningspunkter inom kommunalt respektive statligt väghållarskap. Det ges heller ingen bild av hur olika väghållare arbetar med utformning av korsningspunkter genom cykelöverfarter och andra lösningar. Inte heller redovisas utmaningar och möjligheter i kommuner av olika karaktär och med olika förutsättningar.

- Förslaget syftar till ökad trafiksäkerhet, men ingen övergripande kartläggning eller analys görs utifrån exempelvis olycksstatistik. Transportstyrelsens delrapport 2 inom samma uppdrag behandlar delvis trafiksäkerhetsfrågor, men enbart gällande elsparkcyklar och elcyklar, och inte kopplat till korsningspunkter. Traditionella cyklar utan elassistans vilka utgör den absoluta merparten av de fordon som berörs av förslaget, berörs inte av delrapporten.

- Inga alternativa förslag till reglering redovisas, och synes inte heller ha utretts. Det saknas dessutom en utförlig jämförelse med ett nollalternativ, eller med ett framskrivet sådant baserat på den utveckling som sker i många kommuner i form av utbyggnad av cykelinfrastruktur och säkrare korsningspunkter.

#### *Konsekvenser*

Trafikkontoret anser att konsekvenserna för kommuner är bristfälligt beskrivna, och befarar att förslaget inte tydligt bidrar till funktionsmålet och hänsynsmålet – framför allt avseende framkomlighet för cyklister.

- Kostnaden för den ombyggnation som blir följd av förslaget kan komma att bli omfattande för väghållare.

- Konsekvenserna för såväl cyklisters som andra trafikslags framkomlighet och trafiksäkerhet i signalreglerade korsningar är inte tillräckligt utredd.

Cyklisters framkomlighet bedöms komma att försämrats på platser där den behövs som mest.

#### *Ekonomiska konsekvenser*

Det framgår att kommuner som ansvarar för vägar kommer behöva ändra eller ta bort cykelpassager, och att det kan medföra högre kostnader. Transportstyrelsen anser att en övergångsperiod på 7 år ger kommunerna förutsättningar att inom ramen för den ordinarie verksamheten för nybyggnation, ombyggnation och underhåll av cykelinfrastrukturen ta bort cykelpassager.

Trafikkontoret gör en annan bedömning, och menar att en ombyggnation av samtliga cykelpassager till cykelöverfarter kan komma att medföra kostnader utöver ramen för ordinarie verksamhet.

I Stockholms stad finns närmare 1 600 cykelpassager. Dessa markeras i princip alltid med M16 och kombineras vanligtvis med ett övergångsställe. 500 av dessa cykelpassager, nästan en tredjedel, är signalreglerade. Runt 300 cykel- och GCM-passager är grönklassade, varav 12 bevakade. Underlag saknas dock i nuläget för att bedöma om dessa utan ombyggnad skulle uppfylla kraven på cykelöverfart.

Stockholms stad bygger varje år om ett stort antal GCM-passager för ökad trafiksäkerhet och hastighetsefterlevnad. Dessutom åtgärdas löpande korsningspunkter på cykelpendlingsnätet för ökad framkomlighet och trafiksäkerhet i form av framför allt genomgående cykelbanor, men även genom cykelpassager där korsande motorfordonstrafik har väjningsplikt genom vägmärke och vägmarkering. Trafikkontoret har goda erfarenheter av den sistnämnda lösningen på flera platser som ett alternativ till cykelöverfart.

Den ungefärliga kostnaden för utredning, projektering och anläggning för ett upphöjt övergångsställe, det vill säga en lösning som motsvarar kraven för en cykelöverfart, i Stockholms stad är mellan 700 000 och 1,2 miljoner kr. En överslagsberäkning av den totala kostnaden för ombyggnation av samtliga cykelpassager ger mellan 1-2 miljarder kronor. Om endast de icke-grönklassade passagerna byggs om till den lägsta kostnaden i spannet blir totalsumman grovt räknat 130 miljoner kronor per år.

#### *Signalreglerade korsningar*

Förslaget innebär att signalreglerade korsningar med cykelpassage antingen behöver byggas om till cykelöverfarter, eller att trafiksignaler för bevakade cykelpassager kommer behöva släckas ner om markeringen tas bort. Det påverkar ca 500 bevakade cykelpassager i Stockholms stad, och berör hälften, runt 300, av stadens ca 600 signalreglerade korsningar. Konsekvenserna för såväl cykeltrafiken som framkomlighet och trafiksäkerhet för alla trafikslag och signalsystemet i stort som en följd av förslaget är inte utredda och belysta.

#### *Cyklisters framkomlighet*

Trafikkontoret instämmer i att säkerheten förbättras för de platser som kommer att ändras från cykelpassager till cykelöverfarter, eftersom hastigheten för fordonen på körbanan ska säkerställas till 30 kilometer per timme. Kontoret instämmer däremot inte i rapportens bedömning att cyklister har oförändrad möjlighet att passera på platser där cykelpassager inte kommer ersättas av cykelöverfarter.

Transportstyrelsen beskriver att en nackdel som kan uppkomma till följd av förslaget är vid bevakade cykelpassager. Om signalregleringen för cykelpassager släcks ned försämras framkomligheten för cyklisterna, eftersom de kommer att behöva korsa körbanor på ett övergångsställe om det förekommer ett sådant.

Trafikkontoret gör bedömningen att ett stort antal bevakade cykelpassager i Stockholms stad korsar det primära vägnätet, och där signalregleringen bidrar starkt till cykeltrafikens framkomlighet. På flera av dessa platser kommer framkomligheten för prioriterad stombusstrafik, utryckningsfordon och annan tung trafik behöva vägas in med anledning av förslaget. Där det inte bedöms möjligt eller lämpligt att hastighetssäkra trafiken till 30 km/h med fysiska åtgärder kan cyklister som en följd av förslaget komma att få försämrad framkomlighet i korsningar där den behövs som mest. Borttagna utmärkta passager innebär dessutom i praktiken minskad synlig cykelinfrastruktur vilket kan innebära att förslaget sammantaget snarare försvagar än stärker cykeln som transportslag.

#### *Slutsats*

Trafikkontoret anser att förslaget bör återremitteras. Frågan om cyklisters trygghet, säkerhet och framkomlighet i korsningspunkter behöver belysas i särskild ordning och mer genomgripande. Konsekvensbeskrivningen av det aktuella förslaget behöver fördjupas, och andra alternativ studeras tillsammans med ett bättre underbyggt nollalternativ. Alternativ som skulle kunna studeras och konsekvensbeskrivas i ett sådant sammanhang är:

- Cykelpassage kombinerat med övergångsställe omfattas av samma regler för väjningsplikt som övergångsställe.
- Möjligheten att använda befintliga vägmärken och vägmarkeringar för väjningsplikt i samband med cykelpassager.

#### *Cykling på körbana där cykelbana finns*

Transportstyrelsen föreslår att möjligheten tas bort för cyklande och förare av tvåhjuliga mopeder klass II att på väg använda körbanan när det finns en cykelbana om det inte är lämpligare med hänsyn till färdmålet läge.

Syftet med förslaget är att skapa en tydlighet kring var man som cyklist ska föra sitt fordon samt synliggöra behovet av att utöka och förbättra infrastrukturen för cyklister.

Trafikkontoret avvisar förslaget. Stockholms stad ställde sig positiv till att den nu gällande regeln infördes 2018, och uttryckte detta i remissvaret till Cykelregler – Remiss från Näringsdepartementet (PM 2017:166).

Kommunstyrelsen anförde i remissvaret (2017-08-17) att förslaget om att tillåta cykling i körbanan även om cykelbana finns, samt införande av cykelgata, är välkommet. Ju fler verktyg som finns i verktygslådan, desto större möjligheter för väghållare att hitta lösningar anpassade för olika trafikmiljöer och förutsättningar i syfte att nå mål om ökad och säker cykling.

I det kontorsyttrande (2017-07-17) som låg till grund för stadens remissvar instämde trafikkontoret i det som anfördes i remissen om att det i grunden är eftersträvansvärt av flera skäl att separera såväl gång som cykeltrafik från den övriga fordonstrafiken. Det är också utgångspunkten för planering av utbyggnad av pendlings- och huvudstråk för cykling i Stockholms stad. De stråk som planeras och anläggs dimensioneras med bredare cykelbanor med säkra omkörningsmöjligheter, där gående, cyklister och motorfordon skiljs åt, och där cykeln betraktas som ett eget transportslag med egen infrastruktur.

Trafikkontoret menade vidare att detta dock inte bör utesluta att samtidigt utöka cykeltrafikens tillgång till ytor normalt vikta för fordonstrafiken för ökad framkomlighet och tillgänglighet för cykling. I stora delar av Stockholms innerstad sker redan idag cykling i blandtrafik där det inte finns cykelbanor, och på ett stort antal sträckor har dessutom cykeltrafiken getts ytterligare tillgänglighet genom möjligheten till dubbelriktad cykling på tidigare enkelriktade gator. Samtidigt är trafiksäkerhetsaspekterna viktiga, och det är därför en rimlig avvägning att regeln gäller för cyklande som fyllt 15 år och på gator med högst tillåten hastighet om 50 km/h.

Trafikkontorets syn i frågan kvarstår. Det faktum att det är tillåtet att cykla i körbanan där det finns cykelbana påverkar inte den huvudsakliga inriktningen i stadens arbete med cykelplanering att bygga ett sammanhängande separerat cykelvägnät där cyklister med olika förutsättningar kan känna sig trygga och säkra.

I Stockholms stad kommer regeln inom några år i praktiken innebära att cykling i körbanan är tillåten där det finns cykelbana är tillåten på gator med högsta tillåten hastighet om 40 km/h, då staden inom ramen för hastighetsplanen skyltar om 50-gator till en hastighet om antingen 30, 40, 60 eller 80 km/h. Det bör vidare nämnas att i beslut om hastighetsplanen med förslag på nya hastighetsgränser i Stockholms stad gäller som huvudregel att separering i form av minst kantsten mellan oskyddade trafikanter och motorfordonstrafik bör göras där den högsta tillåtna hastigheten är 40 km/h.

Slutligen konstaterar trafikkontoret att den nuvarande regeln som föreslås ändras infördes så sent som 2018. Den har således varit i kraft i endast tre år. Transportstyrelsen kan inte i remissen visa på att regeln har medfört att kommuner och andra väghållare skulle skjuta behovet av att utveckla infrastrukturen på framtiden ytterligare. Det är snarare så att ett stort antal kommuner i Stockholmsregionen och övriga Sverige arbetar systematiskt och aktivt med ökat cyklande bland annat genom att bygga säkra och framkomliga cykelinfrastrukturer. Rapporten belägger inte heller att den nuvarande regeln skulle ha påverkat trafiksäkerheten negativt.

#### *Övriga frågor*

Trafikkontoret instämmer i behovet att en myndighet får det utpekade ansvaret att informera om trafiksäkerhet. Idag görs många bra insatser på alla nivåer, såväl från statliga myndigheter som från regioner och kommuner eller frivilligorganisationer, men det är ett mycket bra förslag att ge en myndighet det utpekade informationsuppdraget för att informera om trafikregler.

Transportstyrelsen bedömer att det inte finns behov av någon ny typ av nationell definition för eldrivna enpersonsfordon i dagsläget, och anger att de huvudsakliga orsakerna till detta är att förhindra överreglering och att ge mikromobilitet möjlighet att utvecklas till att bli en del av den samverkan som är etablerad i trafiken.

I rapporten framhålls att det mestadels är elsparkcykel och elcykel som används i trafiken i dag - långsamma, lätta fordon som hör hemma i cykelinfrastrukturen. Den slutsatsen dras även i remissversionen till ny cykelplan för Stockholms stad, där det framhålls att dagens elcyklar och elsparkcyklar är snabbare än de långsammare cyklisterna, men långsammare än de snabbare cyklisterna.

Trafikkontoret har förståelse för grundprincipen att det är önskvärt att ytterligare definitioner bör införas på ett harmoniserat sätt utifrån en europeisk gemensam reglering.

Det finns dock ett stort behov för Stockholms stad – och säkerligen fler kommuner – av ytterligare verktyg för att reglera utplacering och parkering av elsparkcyklar i friflytande fordonsflottor utan att regleringen omfattar och påverkar privata cyklar. Av det skälet bör redan nu frågan om en egen fordonsdefinition för elsparkcyklar (eldrivna fordon utan tramp- eller vevanordning) utredas vidare.

## Reservationer m.m.

### Trafiknämnden

*Reservation* anfördes av Jan Valeskog m.fl. (S) enligt följande.

1. Att i huvudsak godkänna kontorets förslag till yttrande
2. Att tillstyrka utredningens förslag att ta bort begränsningen på 250 watt av motoreffekten tas bort för icke-självbalanserande cyklar utan tramp
3. Att därutöver anföra följande

Vi stöder i huvudsak förvaltningens yttrande. Det är bra att eldrivna fordon utan tramp- eller vevanordning som anses som cykel inte får föras på gångbana, om det inte är avsett för personer med fysisk funktionsnedsättning. Det är också som kontoret redovisar inte rimligt att ta bort möjligheten att använda körbanan, när cykelbana finns tillgänglig och dessutom lagföra cyklister som gör det. Visserligen borde de vara ett självklart val för cyklister att använda cykelbanor när sådana finns, men förhållandena i Stockholm kan vara sådana att det inte alltid är optimalt för alla. Dels förekommer det tyvärr ofta fysiska hinder på cykelbanor och vissa cyklister cyklar ofta med mycket hög hastighet.

Cykelöverfarter är som utredningen beskriver att föredra av trafiksäkerhetsskäl. Det är idag stora trafiksäkerhetsrisker vid passager där körbanor har +40 km/h och cyklister uppfattar att de har företräde. Särskilt under den mörka årstiden är det förenat med direkt livsfara och omöjligt för bilister vid högre tillåtna hastigheter än 30 km/h att hinna stanna. Sådana cykelpassager bör vara övervakade med signaler om möjligt. Det är som kontoret skriver orimligt att bygga om stadens 1600 cykelpassager för miljardbelopp. Det finns många andra trafiksäkerhetsåtgärder för oskyddade trafikanter som bör prioriteras för dessa föreslagna åtgärder.

Slutligen anser vi att det inte är möjligt att som förvaltningen föreslår säga nej till anpassning till gällande EU-regler avseende motoreffekten för aktuella fordon. Dels finns det en fri marknad för försäljning av dessa cyklar men framförallt är det inte möjligt att idag pga. svenska regler försäkra aktuella fordon med en effekt som är över 250 watt. Att inte svenska försäkringsbolag betalar ut försäkringsersättning för cyklar som samtidigt är tillåtna inom EU är naturligtvis ohållbart och inte rimligt. Därför avstyrker vi förvaltningens förslag på denna punkt.

*Särskilt uttalande* gjordes av Rikard Warlenius m.fl. (V) enligt följande.

Vi vill tydligt instämma med kontorets synpunkter angående både förslaget om borttagna cykelpassager, och att förbjuda cykel i körbanan där det finns cykelbana i närheten oberoende av hastighet. Det är viktigt att fortsätta förbättra infrastrukturen för cyklister och fotgängare, men dessa dåligt underbyggda förslag medför en hög risk att både få motsatt effekt, och orsaka kommunerna extrakostnader.

Därutöver instämmer vi även i kommentarerna angående det önskvärda med fler och tydligare befogenheter för kommunerna gentemot uthyrningsföretagen.