

Svenska Cykelstäders remissvar angående eldrivna enpersonsfordon

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

Remissvar, januari 2022

Ert Dnr: I2021/02587

Infrastrukturdepartementet

Om Svenska Cykelstäder

Svenska Cykelstäder är en förening av kommuner och regioner som målmedvetet arbetar för ökad, bättre och säkrare cykling. Nätverket bildades 2014 och har idag växt till att bestå av 35 kommuner och 6 regioner som vill göra vardagscyklingen mer attraktiv. Den gemensamma visionen är att hälften av alla resor under fem kilometer ska ske på cykel. Föreningen arbetar strategiskt med kunskapsutbyte, samverkan och opinionsbildning för att höja cyklingens status i transportplaneringen.

Sammanfattning

- 1) En ny fordonskategori för eldrivna enpersonsfordon bör utredas vidare.
- 2) Utred att ta bort effektbegränsningen även för elcyklar.
- 3) Tillåt barn att använda gångbana om cykelbana saknas.
- 4) Behåll cykelpassager, men tillsätt en egen utredning om trafik- och planeringsregler för korsningar.
- 5) Fortsätt tillåta cykling i körbanan för ökad framkomlighet och trafiksäkerhet.
- 6) Informationskampanjer bör riktas mot fler målgrupper.
- 7) Kommuner behöver fler och bättre verktyg för att reglera friflytande mikromobilitetstjänster.

Allmänt

Svenska Cykelstäder välkomnar alla förslag som syftar till ökad framkomlighet och säkerhet för cyklande. Intentionerna i rapporten och att Transportstyrelsen föreslår regeländringar med det syftet är därmed positivt. Det finns ett starkt behov av moderniserad trafiklagstiftning som främjar arbetet med att göra cyklingen mer attraktiv, eftersom en stor del av trafiklagstiftningen är föråldrad och i grunden har

tillkommit i syfte att främja motortrafik. Svenska Cykelstäder har fastställt ett [politiskt program](#) där förbättringsbehoven preciseras.

Det kan konstateras att elscootrar och åkandet på dessa idag, i de allra flesta situationer, definieras som cyklar och cykling, trots att fordonens olika förutsättningar, kapacitet och effekter på folkhälsan. Därtill delar elsparkcyklare personer till stor del infrastruktur med cyklare. Svenska Cykelstäder är positiva till att fler fordon i gängse cykelhastighet och cykelstorlek nyttjar cykelinfrastrukturen. Ett ökat nyttjande ställer ökade krav på att cykelinfrastrukturen i hela landet förbättras och lagstiftningen med den.

Transportstyrelsen har inte haft någon dialog med cykelorganisationerna om de specifika förslag som läggs fram.

Nedan kommenteras Transportstyrelsens förslag och bedömningar.

1. Positivt med effektbegränsning för cyklar utan tramp- och vevanordning

Transportstyrelsens förslag: *"Vi föreslår att begränsningen av motoreffekten på 250 watt för cyklar utan tramp- eller vevanordning tas bort. Detta i samband med att föreskrifterna om cykel i TSFS 2009:31 uppdateras med bland annat viktbegränsning för dessa fordon."*

Svenska Cykelstäder ställer sig positiva till förslaget.

2. Ny definition för eldrivna enpersonsfordon efterfrågas

Transportstyrelsens bedömning: *"Vi bedömer att det inte finns behov av någon ny typ av nationell definition för eldrivna enpersonsfordon i dagsläget. 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."*

Svenska Cykelstäders förslag: Inför en ny definition för eldrivna enpersonsfordon som ger kommunerna större möjlighet att reglera elscootrar och cyklar olika på allmänna platser.

Svenska Cykelstäders synpunkt är att elscootrar bör vara en egen fordonskategori för att ge kommuner bättre möjligheter att reglera friflytande mobilitetstjänster. Skälet är svårigheten för kommuner att inrätta parkeringsförbud för elscootrar på särskilda platser som är anordnade för cykelparkeringar, att kunna hänvisa dem till cykelbanor istället för trottoarer när sådana finns samt att kunna upphandla eller på andra sätt kräva tillstånd av kommersiella aktörer som vill placera elscootrar på offentliga platser.

Transportstyrelsens förslag hanterar frågan om trottoarkörning, men parkeringsfrågan och möjligheterna att reglera friflytande mikromobilitetshyrtjänster på allmän plats förblir olöst. Vi uppmanar regeringen att utreda ett förslag som löser dessa problem.

Det är viktigt att statistik såsom resvaneundersökningar särskiljer mellan aktiv och passiv mobilitet, såsom cykling och elsparkcykling, eftersom de har olika effekter på bland annat folkhälsa och klimat. Här behöver regeringen säkerställa att exempelvis myndigheter som Trafikanalys eftersträvar finfördelade data i den nationella resvaneundersökningen och annan statistik.

3. Effektbegränsning för elcyklar med tramp- eller vevanordning bör tas bort

Transportstyrelsens bedömning: *"Vi bedömer att det inte är lämpligt att ta bort begränsningen av elcyklars effekt."*

Svenska Cykelstäders förslag: Utred förändrad eller borttagen effektbegränsning för elcyklar.

Dagens lastcyklar, både logistikföretagens godscyklar såväl som privata familjecyklar, klarar ofta inte av att hålla en konkurrenskraftig hastighet i uppförsbackar. Folkhälsan kommer att påverkas negativt om wattbegränsningen tas bort för "passiva" eldrivna enpersonsfordon utan tramp- eller vevanordning men behålls för "aktiva" elcyklar med tramp- eller vevanordning.

Nu gällande begränsning för trampcyklar bör utredas. Syftet med begränsningen, förutom att särskilja olika fordonsslag såsom cykel från moped II, får anses vara att huvudsakligen begränsa accelerationshastigheten; det ska exempelvis inte vara möjligt att med motorassistans cykla från 0 till 25 km/t på någon sekund. Istället för regeln om att den kontinuerliga märkeffekten får vara högst 250 watt, bör en ny reglering undersökas. Man bör noggrant analysera slopad eller höjd maxgräns för motoreffekt mätt i watt, men även undersöka alternativa eller kompletterande regleringar såsom maximal motorassisterad accelerationshastighet samt storlek och vikt på fordonet.

Analysen bör se över om och hur dagens regler missgynnar lastcyklar i allmänhet och godstransporter på cykel i synnerhet. Tunga elcyklar klarar ofta inte av att hålla cykelhastighet, inte minst i uppförsbackar, vilket försämrar konkurrenskraften gentemot andra färdmedel. Svensktillverkade godscykeln Velove har som exempel en begränsning på max 500 kg inklusive förare och gods, och klarar normalt inte av att ta sig upp för längre och branta backar i någon nämnvärd hastighet. I brantare backar går det inte alls. Dagens regler sätter inte enbart tak för konkurrenskraften utan också fordonsutvecklingen. Ska fler privatpersoner i områden med höjdskillnader förmås att cykla så blir elcykel ett mindre attraktivt färdmedel om resor med uppförsbackar har signifikant längre restider än nedför. Den restidsförlusten får

också anses vara betydande ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Att kunna ge elassistans upp till 25 km/t även i uppforsbackar bör anses som självklart ur ett framkomlighets- och trafiksäkerhetsperspektiv. Det kan uppstå trafikfara om ett fordon inte klarar av att starta i en uppforsbacke eller om föraren förlorar kontroll över fordonet i backar. Inbromsningssträcka kommer dessutom fortfarande att vara lägre i uppforsbackar än i nedforsbackar i samma hastighet.

Det bör inte ses som ett rimligt alternativ att istället för elcykel ha ett fordon som klassas som moped klass II. Det är betydligt dyrare och kommer med fler krav och begränsningar. Av det skälet väljer idag många åkeriföretag såväl som privatpersoner, trots den begränsade motoreffekten, att använda fordon som klassas som elcykel.

4. Förande av ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning på gångbana bör vara möjligt för barn upp till en viss åldersgräns

Transportstyrelsens förslag: *"Endast eldrivna enpersonsfordon avsedda för användning av personer med fysisk funktionsnedsättning får köras på gångbana"*

Svenska Cykelstäders förslag: Gör det möjligt för barn på eldrivna enpersonsfordon att välja gångbana när cykelbana saknas, samt utred höjd åldersgräns för när barn på trampcykel kan välja gångbanan.

Dagens elscootrar är sällan lämpliga för barn att använda. De flesta kommersiella aktörer på mikromobilitetsmarknaden har en gräns på 18 år för att få hyra elscootrar. Men lagstiftningen bör ta höjd för en framtida fordonsutveckling. Det är inte osannolikt att det i framtiden kommer att vara vanligare med eldrivna enpersonsfordon även för barn och unga.

Barnperspektivet saknas i förslaget, som innebär att barn i alla åldrar som använder exempelvis en elscooter ska tvingas ut i körbanan om cykelbana saknas. Förslaget åtgärdar heller inte nuvarande problem att barn efter det år de fyller 8 år inte får använda gångbana om cykelbana saknas. Det kan inte i alla situationer anses trafiksäkert att ett barn på nyss fyllda 8 år ska tvingas ut i körbanan. Kanske är exempelvis någonstans mellan 10 till 14 år en bättre ålder för att kunna få välja körbana eller gångbana, förutsatt att barnet fått träning och utbildning i att cykla i trafiken.

Det vore positivt om en utredning undersöker hur barn i högre grad kan utbildas i att cykla i trafiken. En förebild i det sammanhanget är Nederländerna, där alla barn har 50 timmars trafikundervisning i grundskolan och vid 12 års ålder får möjlighet att ta ett "cykelkörkort" genom en uppkörning i skolans regi.

5. Utred fler alternativ till förbättrade trafik- och planeringsregler för korsningar

Transportstyrelsens förslag: "Vi föreslår att möjligheten att märka ut cykelpassager – med vägmärkning M16 Cykelpassage eller cykelöverfart – tas bort efter den 1 januari 2023."

Svenska Cykelstäders förslag: Det bör tills vidare vara möjligt att märka ut cykelpassager. Men det finns stora brister med dagens trafik- och planeringsregler för korsningar som det bör tas ett större grepp om i en egen utredning, som noggrant analyserar, konsekvensutreder och överväger olika alternativa lösningar.

De huvudsakliga problemen med dagens regler och praxis för korsningar kan sammanfattas i följande:

- Regelkunskapen bland befolkningen om väjningsregler i korsningar verkar vara låg.
- Det finns betydande trafiksäkerhetsproblem. Åtta av tio svåra olyckor mellan bil och cykel sker i korsningar, enligt en sammanställning som har gjorts av IF försäkring.
- Det finns betydande framkomlighetsproblem för cyklande, som i många situationer har väjningsplikt.
- Trafikreglerna är komplicerade med olika undantag i väjningsreglerna för olika situationer och den fysiska utformningen är sällan tydlig om vem ska väja för vem.
- Cykelöverfarter infördes i all hast i lagstiftningen år 2014 utan stöd till ombyggnation, någon nationell informationsinsats eller med genomarbetade utformningsprinciper.
- Krav på hastighetssäkring gör det kostsamt att få till prioritet för cyklande i korsningar.
- I rekommendationerna för fysisk utformning av cykelöverfarter ges cyklande ingen tydlig information om att andra har väjningsplikt mot dem på cykelöverfarter. Det kan jämföras med trafik på huvudled som tydligt får informationen att andra ska lämna dem företräde.
- Det nya vägmärket för cykelöverfart finns inte i Wienkonventionen för trafikregler och existerar därmed inte i resten av världen utanför Sverige (och sedan nyligen, Finland), är svårt att särskilja från vägmärket för övergångsställe och vid snö kan inte cyklister avgöra om det är en cykelöverfart eftersom vägmärket för cykelöverfart, till skillnad från väjningspliktsmärket, inte går att känna igen bakifrån.
- Det finns betydande säkerhets- och framkomlighetsrisker med före detta passager som inte uppfyller de utformningskrav som har införts år 2018 och inte åtgärdats, där nu utfartsregel gäller istället för cykelpassage. (Det innebär att motorfordonsförare då får parkera intill dem (dvs skrivning om 10 m innan, i

trf 3 kap 53 §, försvinner), att de förlorar skyldighet att sakta in och släppa över cyklister som är på väg över samt att de får göra omkörningar på platsen).

Cyklandes framkomlighet, komfort, säkerhet och trygghet bör överlag prioriteras högre i reglering och utformning av korsningar. För att göra cyklingen säker, trygg och framkomlig behöver ett omtag göras av trafik- och planeringsreglerna. Transportstyrelsens förslag att bara ta bort cykelpassage som begrepp från lagtexterna saknar nulägesbeskrivning, övergripande kartläggning och analys utifrån exempelvis olycksstatistik och alternativa förslag till reglering. Förslaget är därför inte tillräckligt underbyggt och innehåller dessutom rena faktafel om dagens regler. Cyklandes framkomlighet, säkerhet och trygghet behöver belysas mer i detalj.

Utformning och regler bör harmoniseras i hela landet, i omkringliggande länder, inom EU och internationellt. En utredning bör analysera den nederländska modellen, där dels alla skolever utbildas i trafikregler och där dels tydlig skyltning, som via Wienkonventionen är gemensam internationellt och därmed förstås av trafikanter i alla länder, används för att i varje korsning tala om för trafikanter vem som ska väja för vem.

Förslaget försämrar drastiskt framkomligheten för cyklande. Befintliga passager omvandlas i förslaget till utfarter, vilket innebär att motorfordonsförare då får parkera intill dem, att de förlorar skyldighet att sakta in och släppa över cyklister som är på väg över samt att de får göra omkörningar på platsen. Det blir otydligt var cyklande ska passera och var korsande trafik kan vänta sig korsande cykeltrafik. Transportstyrelsens förslag saknar därtill en genomtänkt lösning för signalreglerade korsningar.

Att utbyggnaden av cykelöverfarter går långsamt i landet beror främst på den stora kostnaden. Det som kan få fart på utbygganden är antingen ett riktat statligt stöd eller att det möjliggörs att ge cyklande prioritet i korsningar utan krav på kostsamma farthinder. Kommuner och andra väghållare kan avgöra vem som ska väja för vem i olika situationer och avgöra ifall hastighetsdämpande åtgärder är nödvändiga. Att ta bort cykelpassager ur lagtexterna lär sannolikt inte leda till en utbyggnad av cykelöverfarter påskyndas, eftersom

För svenska kommuner och andra väghållare har förslaget en stor påverkan. Hur stor har inte konsekvensutretts; det framkommer till exempel inte hur många passager som behöver göras om i landet och kostnaderna för det. Vid förändringar av regler som leder till att ett stort antal korsningar i landet behöver göras om efterfrågas särskild statlig medfinansiering.

6. Körbana bör få användas när det finns cykelbana

Transportstyrelsens förslag: *"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."*

Svenska Cykelstäders förslag: Att kunna välja att cykla i körbanan även när cykelbana finns gynnar både ökad framkomlighet och trafiksäkerhet och bör fortsatt vara möjligt.

Det finns inga bra skäl till att förbjuda cykling i körbana. I Transportstyrelsens arbete har inte analyserats om reformen som trädde i kraft 2018 har haft några negativa konsekvenser på trafiksäkerheten för cyklande eller om det minskat takten på utbyggnaden av cykelbanor. Av framkomlighetsskäl är det uppenbart att cykling främjas genom en friare möjlighet att välja vilken väg som ska användas.

Även trafiksäkerheten blir lidande med Transportstyrelsens förslag. Landets cykelbanor håller en undermålig kvalitet. En majoritet av cykelolyckorna orsakas av undermålig infrastruktur, enligt VTI rapport 801. Endast 28 procent av GCM-passager klassas som säkra, enligt Trafikverket publikation 2021:099. Samma rapport visar att så lågt som 19 procent av kommunerna klassas som att ha god kvalitet på underhåll av GC-vägar. Det kan inte anses trafiksäkert att i alla lägen tvinga cyklande att använda dessa farliga cykelbanor. Det ska därtill noteras att cykling är tillåtet på såväl landsvägar som 2+1-vägar med dubbelt så hög tillåten maxhastighet som på de vägar dagens regler som högst tillåter valbarhet på.

Ska cyklande tvingas att använda cykelbanor så bör det först lagstiftas om minimikrav på sådana banor vad gäller framkomlighet och säkerhet. Därtill bör Väglagen och Anläggningslagen först moderniseras, som idag begränsar utbyggnad av friliggande statliga cykelvägar.

7. Kunskapshöjande åtgärder

Transportstyrelsens bedömning: *"Det finns inte någon aktör i Sverige som ansvarar för att informera allmänheten om trafik- och fordonsregler, vi ser ett behov av att säkerställa medborgares kunskap om vilka trafikregler som gäller för cyklister. Trafikverket bör inom ramen för sitt pågående regeringsuppdrag om informations- och kunskapshöjande insatser informera medborgare om olyckor som sker med cykling, vikten av att använda huvudskydd och att cykla nykter."*

Svenska Cykelstäders förslag: Bredda fokuset till att minska den farliga trafiken, att uppmärksamma vägghållare på säker cykelinfrastruktur samt att uppmuntra till ökad aktiv mobilitet.

Det fokus Transportstyrelsen föreslår för informations- och kunskapshöjande åtgärder är för smalt om säkerheten för cyklande ska höjas nämnvärt.

Cykeltrafiksäkerhetskampanjer bör i högre grad rikta in sig på att minska den trafik som dödar och skadar flest. Inom EU dödas 1 000 cyklande varje år av bilförare, och tre gånger så många gående, enligt siffror från EU-kommissionen (18 november 2021). En tredjedel av motortrafiken i Sverige på kommunalt kör snabbare än skyltad hastighet och över hälften av trafiken på statligt vägnät, enligt Trafikverket publikation 2021:099. Rattfylleri medför en stor risk för gående och cyklande.

Ett sådant informationsarbete bör också vara ett utbildningsarbete gentemot vägghållare i syfte att höja kunskapen om säker cykelinfrastruktur. En majoritet av cykelolyckorna orsakas av undermålig infrastruktur, enligt VTI rapport 801.

Om målet är att med transportsektorn rädda, förlänga och förbättra så många liv som möjligt, så är det över tio gånger fler liv som kan räddas genom att minska transporterens partikelutsläpp som leder till dålig luft, och ytterligare mångdubbelt fler genom ökad mängd aktiva transporter som ger fysisk aktivitet. Insatser som leder till ökad rädsla att cykla riskerar alltså att öka förtida dödsfall och försämra folkhälsan överlag och bidra till stora samhällsekonomiska kostnader.

Det vore positivt om en utredning undersöker hur barn i högre grad kan utbildas i att cykla i trafiken. En förebild i det sammanhanget är Nederländerna, där alla barn har 50 timmars trafikundervisning i grundskolan och vid 12 års ålder får möjlighet att ta ett "cykelkörkort" genom en uppkörning i skolans regi.

8. Cykelhjälm eller annat huvudskydd

Transportstyrelsens bedömning: *"Vi anser att dagens lagkrav är tillräckligt. Användningen av huvudskydd bör istället öka genom att kunskapen om trafiksäkerhet, trafikregler och fördonsregler ökar hos allmänheten. Verktyg som ökar kunskap och incitament för att höja och möjliggöra användning av huvudskydd bör användas."*

Svenska Cykelstäder delar uppfattningen lag om obligatorisk hjälm inte bör införas.

9. Rattfylleri och cykling

Transportstyrelsens bedömning: *"Vi bedömer att det i dag inte finns underlag för att bestämmelserna om rattfylleri i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott också ska gälla den som framför en cykel. Vi anser att dagens bestämmelser är tillräckliga."*

Svenska Cykelstäder delar uppfattningen.

10. Samverkan om cykling och användande av eldrivna enpersonsfordon

Transportstyrelsens bedömning: "Företag och organisationer som är verksamma med eldrivna enpersonsfordon bör inkluderas i arbetet med nationell samverkan för att bidra till de transportpolitiska målen och Nollvisionen."

Svenska Cykelstäder delar uppfattningen.

11. Tillgängliga verktyg

Transportstyrelsens bedömning: "Det finns bestämmelser tillgängliga för kommunerna och Polismyndigheten för att bland annat hantera konsekvenserna av uthyrning av elsparkcyklar i dag. Vi rekommenderar att dessa utnyttjas på ett nationellt samordnat sätt, bland annat för att få ett enhetligt användande befintligt regelverk."

Svenska Cykelstäders bedömning: Svenska Cykelstäder har tagit initiativ till en kommunal samverkansgrupp för friflytande mikromobilitetstjänster. Det råder idag stor osäkerhet kring vilka verktyg kommuner har att reglera friflytande mikromobilitetshyrtjänster. Istället för att kommuner ska testa sig fram med rättsfall är det bättre om lagstiftare agerar proaktivt och säkerställer att adekvata metoder för reglering finns. En nationell samordning är positivt, men försvåras när osäkerheten om vad som är möjligt att göra är så stor. Regeringen bör ta fram förslag som underlättar för kommunerna att bättre reglera sådana hyrtjänster.

2022.01.05

Emilia Sternberg
Tf Verksamhetsledare
Svenska Cykelstäder
073-078 0835
emilia.sternberg@svenskacykelstader.se
www.svenskacykelstader.se