

Infrastrukturdepartementet

**Er referens**  
I2021/02587**Diarienummer**  
Utr 2021/88**Datum**  
2021-12-14

## Behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon

Trafikanalys har ombetts att yttra sig över rubricerad utredning från Transportstyrelsen.

I utredningen föreslås en ändring av trafikförordningen (3 kap 6§) som innebär att möjligheten att cykla på körbanan för personer över 15 år där högsta tillåtna hastighet inte överstiger 50 km/h tas bort. Trafikanalys avstyrker detta förslag. Promemorian visar inte på ett tydligt sätt att det idag faktiskt är ett trafiksäkerhetsproblem med för mycket cykeltrafik på vägbanor där det finns parallella cykelbanor. På ett övergripande plan är det samtidigt tveksamt att ge cykeln mindre plats i transportsystemet, när ambitionen snarare är att cykling bör ges mer plats i en strävan att utveckla ett effektivt och hållbart transportsystem.

Promemorian argumenterar att förslaget "synliggör behov av att utöka och förbättra infrastrukturen för cykel" är enligt Trafikanalys ett svagt argument. Många cyklister i körbanan är också en tydlig signal att utveckla cykelinfrastrukturen exempelvis genom att bygga ut cykelbanor eller anpassa körbanan på ett sätt så att den bättre kan samutnyttjas av bilister och cyklister. Det kan t.ex vara lämpligt för cyklister som håller en högre hastighet att använda en lämpligt anpassad körbana.

Trafikanalys genomförde för ett antal år sedan en framtidsinriktad omvärldsanalys som bl.a. konstaterade att utvecklingen gick i riktning mot en mer mångfasetterad cykelpark, som kommer att innebära stora utmaningar att tillhandahålla säker cykelinfrastruktur som passar såväl traditionella cyklar som exv. flerhjuliga lastcyklar. Utvecklingen sedan dess har också gått i den riktningen. Föreliggande förslag driver också åt det hållet. Förslaget att ta bort begränsningen på 250 watt av motoreffekten för icke självbalanserade cyklar är exempel på det. Det ger möjlighet till tyngre fordon som vid kollision kan orsaka allvarigare utfall, något som är en utmaning för infrastrukturen.

Dagens reglering föreskriver:

3 kap.  
6§

*Vid färd på väg ska fordon föras på körbana. Detta gäller dock inte fordon för vilka enligt 1 kap. 4§ andra stycket bestämmelserna om gående ska tillämpas. Cyklar om tvåhjuliga mopeder klass II ska vid färd på väg föras på cykelbana om sådan finns.*

*Cyklande och förare av tvåhjuliga mopeder klass II får dock om särskild försiktighet iaktas använda körbanan istället för cykelbanan om*

- 1. Den cyklande fyllt 15 år, och*
- 2. Den högsta tillåtna hastigheten på körbanan är 50 kilometer i timmen och i övrigt när det är lämpligare med hänsyn till färdmålets läge.*

Trafikanalys kan konstatera att det finns ett behov av förändring av nuvarande lydelse då den är otydlig. Vi hade exempelvis svårt att förstå huruvida formuleringen "och i övrigt när det är lämpligare med hänsyn till färdmålets läge" skulle betraktas som ett tredje villkor för att få cykla på körbanan. Efter viss internetsökning kan vi också konstatera att många medborgare finner regeln svårtolkad och att den uttolkas på lite olika sätt av olika personer. Vi har svårt att se att utredningens förslag skulle hjälpa medborgarna att förstå avsikten med formuleringen.

Efter konsultation med Transportstyrelsen har vi förstått att nuvarande reglering, enligt deras bedömning av rättspraxis, ger möjlighet att cykla på körbanan oaktat "hänsyn till färdmålets läge" givet att ålders- och hastighetskraven uppfylls och att särskild försiktighet iaktas. I andra fall får körbanan enbart användas "med hänsyn till färdmålets läge", vilket dock enligt praxis endast är tänkt att öppna upp för att korsa vägar eller enbart cykla korta sträckor på körbanan. Trafikanalys anser att formuleringen "med hänsyn till färdmålets läge" som även finns med i det nya förslaget är otydlig.

Trafikanalys anser vidare att Transportstyrelsen bör utveckla resonemanget kring varför effektbegränsningen bör plockas bort för ickebalanserade cyklar utan tramp- och vevanordning, men inte för traditionell elcykel. Är inte effektbegränsningen på elcykel hämmande för utvecklingen av fordonet på samma sätt som för elsparkcykel? Varför är det viktigt att upprätthålla distinktionen mellan traditionell elcykel (maxeffekt 250W) och motordriven cykel (maxeffekt 1 000 W)?

Trafikanalys har inga synpunkter på förslaget om att möjligheten att märka ut *cykelpassager* tas bort, för att på sikt helt tas bort från vägmärkesförordningen. Vi delar uppfattningen att det ger en tydligare trafikmiljö eftersom det i varje markerad korsningspunkt är motorfordonen som har väjningsplikt.

Trafikanalys har inga synpunkter på förslaget om ändring av trafikförordningen (1 kap 4§) som innebär att endast eldrivna enpersonsfordon avsedda för användning av personer med fysisk funktionsnedsättning får köras på gångbana.

Utredningen konstaterar i en omvärldsanalys att felaktigt parkerade elsparkcyklar orsakar en hel del konflikter i det offentliga rummet. Vidare konstateras att "de befintliga möjligheterna att genomföra den planerade utformningen av trafikmiljön genom föreskrifter bedöms vara tillräckliga" för att hantera parkeringsfrågan. Trafikanalys menar att det är viktigt att fortsätta att följa denna fråga och vid behov föreslå regleringsförändringar.

Beslut i ärendet har fattats av generaldirektör Mattias Viklund efter föredragning av kvalificerade utredaren Backa Fredrik Brandt. Avdelningschef Gunnar Eriksson har medverkat i beredningen av ärendet.

Mattias Viklund  
Generaldirektör