

**Handläggare**  
Joakim Boberg  
08-508 26 392**Till**  
Trafiknämnden  
2021-11-25Johan Sundman  
08-508 26 027

## **Transportstyrelsens förslag om förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon. Svar på remiss från kommunstyrelsen**

### **Förslag till beslut**

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

Gunilla Glantz  
FörvaltningschefUlrika Falk  
Avdelningschef

### **Sammanfattning**

Kommunstyrelsen har remitterat transportstyrelsens slutrapport "Utredning om behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon till trafikkontoret för yttrande senast 2021-11-26. Syftet med utredningen är att skapa bättre förutsättningar för trafiksäkrare och bättre fordon, tydliggöra trafikregler för cyklister samt öka trafiksäkerheten för gående. Utredningen mynnar ut i fyra förslag till regeländringar: a bort dagens begränsning om 250W motoreffekt på de aktuella fordonen och förbjuda att fordonen framförs på gångbana. Man föreslår även att möjligheten att märka ut cykelpassager tas bort samt förbjuda cykel i körbanan med högsta tillåtna hastighet 50 km/h eller lägre om det finns cykelbana i närheten.

Trafikkontoret ställer sig bakom förslaget att förbjuda elsparkcyklar att framföras på gångbana men ser utmaningar med övriga förslag.

Vidare framhäver kontoret behovet av utökade befogenheter för kommunerna att hantera uthyrningsverksamheten som sådan. För att ge kommuner ett bättre verktyg att kunna reglera elsparkcyklar och andra liknande fordon i friflytande fordonsflottor utan att regleringen omfattar och påverkar privata cyklar efterlyser kontoret en ny typ av nationell definition för eldrivna enpersonsfordon utan tramp- eller vevanordning.

### **Remissen**

Infrastrukturdepartementet har remitterat transportstyrelsens slutrapport ”Utredning om behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon – slutsatser, förslag och bedömningar” (Bilaga 1) till Stockholms stad för yttrande senast 7 januari 2022.

Kommunstyrelsen har i sin tur remitterat ärendet till trafiknämnden med sista svarsdatum 2021-11-26.

Syftet med transportstyrelsens utredning var att skapa bättre förutsättningar för trafiksäkrare, hållbara och ändamålsenliga fordon, tydliggöra att föraren ska följa trafikregler för cykel samt att öka tryggheten för gångtrafikanter. Utredningen rör eldrivna enpersonsfordon som definieras 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. För enkelhetens skull kommer ordet ”elsparkcyklar” användas i detta tjänsteutlåtande för eldrivna enpersonsfordon utan trampor och vevanordningar.

Utredningen rör fordonen som sådana, oavsett om de ägs av ett företag för uthyrning eller av en privatperson för eget bruk.

### **Ärendets beredning**

Ärendet är berett inom trafikkontoret.

### **Utredningens förslag**

Utredningen tar avstamp i transportpolitikens funktionsmål för tillgänglighet och hänsynsmål för säkerhet och hälsa, liksom preciseringarna om att förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel ska förbättras, och att antalet omkomna och antalet allvarligt skadade i trafiken minskas. Utredningen pekar även på behovet av att utveckla cykel- och gånginfrastruktur.

Utredningen utmynnar i ett antal konkreta förslag. Till att börja med föreslås att dagens begränsning om 250W motoreffekt på elsparkcyklar tas bort. Motiveringen är att en borttagen begränsning skulle 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. Dagens högsta tillåtna hastighet på 20 km/h föreslås inte ändras.

Vidare föreslår utredningen att elsparkcyklar inte längre ska 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 skapa ökad trygghet för gångtrafikanter.

Man föreslår även att 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 öka trafiksäkerhet och framkomlighet för cyklister och ge en tydligare trafikmiljö.

Slutligen föreslår utredningen att möjligheten att cykla i körbanan trots att det finns cykelbana i närheten när den högsta tillåtna hastigheten är 50 km/h eller lägre tas bort. Syftet är att skapa tydlighet kring var man som cyklist ska föra sitt fordon, synliggöra behovet av att utöka och förbättra infrastrukturen för cykel samt ge ökad trafiksäkerhet för cyklister.

Utredningen avslutas med att påpeka 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. Man framhåller att ingen myndighet idag har ett utpekat informationsuppdrag om att informera om trafikregler, men både trafikverkets och transportstyrelsens arbete inom detta område framhålls som goda exempel.

### **Trafikkontorets synpunkter**

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 elassisterade 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 motoreffekten 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 vägmarkering M16 Cykelpassage eller cykelöverfart – tas bort efter den 1 januari 2023, och att det inte ska vara möjligt för väghållare att utföra och underhålla vägmarkeringen *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 följderna 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 försämrans 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 cykelpassagerna.

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 försämrade 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 körbana 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.

## **Slut**

## **Bilagor**

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