



Malmö stad

## Fastighets- och gatukontoret

Trafikregleringsenheten  
Diarienummer: TN-2025-648

# Utredning av förbud mot moped klass II på cykelbanor i Malmö

## Bakgrund

Moped klass II är ett motorfordon på två, tre eller fyra hjul, konstruerat för en hastighet av högst 25 km/timmen och med en motoreffekt som inte överstiger 1 kilowatt. I normalfallet tillåts dessa fordon på cykelbanor, men på vissa cykelbanor i Malmö råder förbud enligt lokala trafikföreskrifter och tillhörande vägmärken. För närvarande finns cirka 63 lokala trafikföreskrifter i Malmö som reglerar förbud mot mopedtrafik. Majoriteten av dessa förbud härstammar från en tid då maxhastigheten för moped klass II var 30 km/h. Historiskt har dessa förbud motiverats av bland annat buller i känsliga miljöer. Förvaltningen har dock varit restriktiv med att införa ytterligare förbud, då moped klass II ofta används av unga, oskyddade trafikanter. Ett förbud skulle tvinga dessa ut på mer trafikerade bilvägar, vilket kan innebära en ökad risk för olyckor.

Cyklar och moped klass II omfattas av samma hastighetsbegränsningar som biltrafiken, men moped klass II får idag endast köras i max 25 km/h. Cykelbanor är inte anpassade för de högsta tillåtna hastigheterna på det omgivande gatunätet (vanligen 30 eller 40 km/h), vilket innebär att fordonsförare får anpassa sin körning efter förhållandena. Moped klass II har förbjudits på vissa platser, såsom i parker och i anslutning till lekplatser, men samtidigt är det önskvärt att elcyklister och mopedister kan använda cykelbanor som en säkrare väg.

## Utveckling av eldrivna enpersonsfordon

Under de senaste fem, tio åren har eldrivna enpersonsfordon ökat kraftigt och i stor utsträckning konkurrerat ut moped klass II i storstäderna. Trafikanalys har i sin rapport (2024:7) undersökt denna nya trafikantgrupp och konstaterat att:

*Utbudet av eldrivna enpersonsfordon består av en rad olika typer av fordon med varierande teknisk utformning och egenskaper och används som transportmedel av en bred målgrupp.*

En elsparkcykel får framföras enligt samma regler som en cykel, förutsatt att fordonet inte går fortare än 20 km/h och har en kontinuerlig märkeffekt på högst 250 watt. För fordon som överstiger dessa gränser är rättsläget oklart, menar Trafikanalys.

*Enligt lagen om vägtrafikdefinitioner kan de definieras som mopeder, medan de enligt EU-förordning (EU) nr 168/2013 inte uppfyller de tekniska kraven för att klassas som mopeder. Denna otydlighet skapar utmaningar för myndigheter, återförsäljare, försäkringsbolag och användare, samt försvårar polisens arbete med att förebygga och beivra trafikbrott.*

En elsparkcykel ska vara konstruerad för en maxhastighet på 20 km/h och en elcykel får ha krafttillförsel upp till 25 km/h., men det finns inga regler som hindrar cyklister från att trampa upp till en högre hastighet. Det innebär att en cykel eller annat fordon med vevanordning eller elcykel kan komma upp i högre hastigheter än moped klass II, utan krav på hjälm eller annan skyddsutrustning för de som är över 15 år.



Malmö stad

## Fastighets- och gatukontoret

Trafikregleringsenheten  
Diarienummer: TN-2025-648

### Buller och fordonsanvändning

Idag är elmotorer på mopeder vanligare, vilket har minskat bullerstörningarna. År 2022 stod eldrivna mopeder (klass I) för nästan 40 % av alla sålda mopeder i Sverige. Samtidigt har Malmö tillåtit upp till 2 800 elscootrar att hyras ut via uthyrningsbolag, som krävt vissa anpassningar med mobilitetshagar med mera. De bensindrivna mopederna är dock mer påtagliga i trafikmiljön på grund av buller och används bland annat inom matbudbranschen och bidrar till många fordonskilometer per dag, på sikt kommer dock bensinmotorer på mopeder troligen helt att fasas ut. Leveransbud bidrar till att bensindrivna mopeder blir mer synliga i stadsbilden än deras faktiska andel av fordonen skulle antyda.

Utöver detta finns andra typer av transportmedel på cykelbanorna, inklusive lastcyklar med stora skåpboxar för varuleveranser. Dessa bidrar till en mer hållbar transportsektor men kan samtidigt skapa otrygghet på cykelbanorna genom sin storlek och hastighet. Att särskilt peka ut moped klass II som ett särskilt utmärkande problem blir därför svårt att motivera utifrån buller, trafiksäkerhet och trafiktrygghet.

### Barnkonsekvensanalys

Barn och unga under 18 år utgör en betydande andel av moped klass II-användarna på nationell nivå, särskilt som ett transportmedel till och från skolan samt fritidsaktiviteter. Enligt Transportstyrelsen är unga mopedförare en särskilt utsatt grupp i trafiken, där olycksrisken är högre jämfört med andra trafikantgrupper.

Om förbudet mot moped klass II på cykelbanor bibehålls eller utökas, riskerar fler unga förare att tvingas ut i den ordinarie biltrafiken, där kollisioner med bilar utgör en allvarigare risk. Trafikanalys påpekar att moped klass II i grunden är ett låghastighetsfordon, och att dessa förare bör ha tillgång till separerade färdvägar för att minska olycksrisken. Vidare kan restriktioner mot moped klass II begränsa ungas rörlighet och tillgång till en självständig transportlösning. Det kan innebära längre resvägar och ökad användning av andra transportmedel, såsom elsparkcyklar, som enligt flera studier har visat sig ha en hög olycksfrekvens för unga användare.

Sammanfattningsvis visar barnkonsekvensanalysen att förbud mot moped klass II på cykelbanor kan ha negativa effekter på ungas trafiksäkerhet och rörlighet. Därför bör beslutsfattare väga in dessa aspekter innan ytterligare restriktioner införs om moped klass II på cykelbanor.

### Polismyndighetens yttrande

Polismyndighetens svar:

Vi ser inget hinder utan bara positiva fördelar om ni fasar ut detta förbud, vi får då upp fler trafikanter på cykelbanorna men den trafiken av mopeder som flyttas upp är väldigt sårbara i den vanliga biltrafiken vi ser en viss vinst där. Vi tror inte det kommer bli speciellt stor skillnad då många mopedister redan kör på cykelbanorna och den trafiken flyter på bra.



Malmö stad

## Fastighets- och gatukontoret

Trafikregleringsenheten  
Diarienummer: TN-2025-648

### Sammanfattning av internt yttrande från mobilitetsenheten (Sua)

Mobilitetsenheten ser fördelar med att fasa ut moped klass II utifrån dagens förutsättningar, bland annat utifrån barnperspektivet och den allt vanligare eldriften. Men det inkommer också klagomål till kommunen på matbud med bensindrivna mopeder på våra cykelbanor. Bullret från mopederna men även utrymmet som dessa fordon tar kan bidra till en negativ trend för cyklande på grund av trafikmiljön. Det finns behov att se över huruvida bensindrivna mopeder klass II och större tunga godscyklar skulle kunna hänvisas till annan lämplig plats för att freda de oskyddade trafikanter som bäst behöver en särskild infrastruktur. Störst är problemet i centrala lägen där flödena är stora på cykelvägarna.

### Slutsats

Gällande trafikregler föreskriver att samtliga fordonsförare ska anpassa sin körning efter rådande förhållanden, oavsett motor eller drivmedel. Det finns idag inga regleringsmöjligheter för att fördela enpersonsfordon mellan olika vägbanor. Många former av och storlekar på eldrivna enpersonsfordon och el- och fossildrivna moped klass II är tillåtna på cykelbanorna. Samtidigt blir moped klass II en allt mindre del av det totala fordonsutbudet.

Barnkonsekvensanalysen visar att förbud mot moped klass II på cykelbanor kan ha negativa effekter på ungas trafiksäkerhet och rörlighet. Därför bör beslutsfattare väga in dessa aspekter innan ytterligare restriktioner införs om moped klass II på cykelbanor. Det rekommenderas därför att dessa förbud inte utvidgas i ytterområdena och att befintliga förbud, som är utanför centrum, fasas ut inom kommunen.

En vidare utredning på mobilitetsenheten skulle kunna undersöka behovet av och medlen för att flytta över moped klass II och stora skrymmande cykelfordon (godsfordon och liknande) från cykelbanorna i stadskärnan. I centrum finns bland annat ett vägtrafiknät med 30 km/h att hänvisa dessa trafikanter till.

Malin Melin

Trafikingenjör

Malmö, den 28 april 2025