



Datum
2022-01-10
Adress
August Palms Plats 1
Diarienummer
STK-2021-1333

Yttrande

Till
Infrastrukturdepartementet

Remiss från Infrastrukturdepartementet - Transportstyrelsens slutrapport Utredning behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon – slutsatser, förslag och bedömningar I2021/02587

Sammanfattning

Malmö stad ställer sig kritisk till flera av de förslag och bedömningar som framförs i Transportstyrelsens slutrapport *Utredning behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon*. Bland annat är det Malmö stads uppfattning att förslagen att ta bort effektbegränsningen för elsparkcyklar samt ta bort möjligheten att märka ut cykelpassager inte utretts tillräckligt ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Förslaget om att körbana som huvudregel inte ska användas när det finns cykelbana riskerar att medföra nedsatt trafiksäkerhet och är enligt Malmö stad en felaktig metod för att verka för behovet av utbyggnad av cykelinfrastruktur. Vidare delar inte Malmö stad Transportstyrelsens bedömning att det finns tillräckligt med bestämmelser tillgängliga för kommunerna för att kunna hantera konsekvenserna av uthyrning av elsparkcyklar idag. Transportstyrelsens förslag och bedömningar ger inte heller landets kommuner några ytterligare möjligheter eller verktyg för att kunna hantera detta, trots ett uttalat önskemål om just detta från kommunernas håll.

Yttrande

Transportstyrelsen har haft i uppgift att analysera hur de befintliga möjligheterna att meddela föreskrifter enligt nuvarande trafiklagstiftning kan förtydligas eller utökas med syfte att ge kommunerna bättre möjligheter att reglera eldrivna enpersonsfordon utan tramp- eller vevanordning (elsparkcykel). Rätt framförda och rätt parkerade utgör dessa fordon en ny företeelse i staden som har sitt värde och som säkerligen kommer att ingå i det dagliga trafiklivet framöver. Malmö stad kan dock konstatera att den föreslagna regleringen som presenteras i rapporten inte underlättar de verkliga problemen och utgör inte heller reglering av eldrivna enpersonsfordon. Kommunerna har genom Transportstyrelsens förslag och bedömningar inte getts några ytterligare möjligheter att reglera eller på annat sätt hantera problemen med bland annat elsparkcyklar, trots ett uttalat önskemål om just detta från kommunernas håll. Istället innebär flera av föreslagna konsekvenser som drabbar även övriga

cyklister negativt. Malmö stad anser att detta är en genomgående brist i slutrapporten och att förslagen och bedömningarna därför inte kan anses vara tillräckligt utredda.

Nedan redogörs mer ingående för Malmö stads synpunkter på Transportstyrelsens förslag och bedömningar, utifrån avsnitt 5 i Transportstyrelsens rapport.

5.1 Ändring av fordonsdefinitionen för cykel

Gällande förslaget att ta bort begränsningen på 250 watt av motoreffekten instämmer Malmö stad inte i Transportstyrelsens bedömning att effektbegränsningen inte fyller någon tydlig funktion ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Malmö stad är därför tveksamma till förslaget att ta bort begränsningen. Malmö stads uppfattning är att högre motoreffekt leder till att fordonen blir tyngre vilket riskerar att leda till allvarigare olyckor. Vidare måste det beaktas hur en högre motoreffekt påverkar utformningen av cykelbanor, men även hur det påverkar hastighets- och accelerationsspridningen. En högre motoreffekt inverkar på accelerationstakten vilket gör det svårare för andra fordon att förutse i vilken hastighet det framförs. Detta kan leda till farligare situationer i exempelvis korsningar. Malmö stad anser att om förslaget att ta bort effektbegränsningen för elsparkcyklar genomförs bör detta kompletteras med ett hjälmtvång.

Ett problem som lyfts fram i slutrapporten är att en motoreffekt på 250 watt kan vara för låg om en förare har hög vikt eller tung packning. Då finns risken att fordonet inte orkar fortsätta framåt eller uppför en backe, vilket leder till att de parkeras på olämpligt sätt. Malmö stad vill dock påpeka att starkare motorer på elsparkcyklar även riskerar att leda till att de oftare används av flera personer samtidigt, vilket utgör en trafiksäkerhetsrisk. Denna risk bör vägas mot de påstådda fördelarna vad gäller var fordonet parkeras.

Malmö stads synpunkter vad gäller bedömningen som görs i avsnitt 5.1 om att det inte finns behov för en egen definition för elsparkcyklar, hittas i avsnitt 5.6 *Tillgängliga verktyg* nedan.

5.2 Förande av eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning på gångbana

Malmö stad har inga invändningar mot Transportstyrelsens förslag och bedömningar i denna del.

5.3 Cykelpassage

I signalreglerade korsningar med fler än två tillfarter är det mer regel än undantag att använda bevakade cykelpassager. Om möjligheten att märka ut cykelpassager tas bort medför detta flera negativa konsekvenser som Malmö stad bedömer att Transportstyrelsen inte har belyst i sin rapport. Malmö stad anser vidare att det tillgängliga lösningsalternativ och kostnadsmässiga konsekvenser inte analyserats tillräckligt.

För att möjliggöra regleringen cykelöverfart, istället för cykelpassage, i signalreglerade korsningar behöver korsningarna hastighetssäkras till max 30 km/h, utöver att vägmärken och vägmarkeringar måste ändras. Hastighetssäkring kommer att behövas då staden inte kan

garantera 100 procent driftsäkerhet av trafiksignalanläggningarna, till exempel vid vanligt förekommande situationer som påkörning av signalstolpe eller kabelfel. Sådana situationer medför att signalregleringen övergår till gulblink och att övriga vägmärken och vägmarkeringar styr trafiken.

Vid hastighetssäkring till max 30 km/h skulle även framkomligheten och komforten för kollektivtrafiken påverkas. Även arbetsmiljön för busschaufförer påverkas (samt passagerare) om ett gupp behöver passeras vid signalreglerad korsning. Blåljuspersonal har tidigare haft synpunkter på att gupp påverkar uttryckningstid samt komforten för patienter.

Vid kombination fysisk hastighetssäkring och trafiksignalreglering uppstår dessutom en förhöjd risk för upphinnandeolyckor för fordonstrafikanter, eftersom det inte är logiskt att vid genomfart av korsning bromsa när grön signalbild visas.

Om varje signalreglerad korsning ska regleras med cykelöverfart finns det vidare enligt vägmärkesförordningen krav på ytterligare skyltning och vägmarkeringar i en redan komplicerad trafikmiljö. Detta skulle enligt Malmö stad innebära ökad otydlighet och generera svårtolkade trafiksituationer för cyklister såväl som bilister.

Sammantaget bedömer Malmö stad att konsekvenserna av lösningsförslaget att helt ta bort cykelpassager inte har utretts tillräckligt av Transportstyrelsen, och där det är Malmö stads önskan att Transportstyrelsen överväger möjligheten att fortsatt kunna använda M16 för att markera ut cykelpassager *i signalreglerade korsningar*. Ett eventuellt lösningsalternativ är ett tillägg till M16 i vägmärkesförordningen, om att markeringen även får användas för att märka ut en cykelpassage som är reglerad med trafiksignal.

Vidare vill Malmö stad lyfta att kostnadsbilden som är redovisad i utredningen är bristfällig i de fall cykelpassager ska ersättas med cykelöverfarter. Utöver den kostnaden för mer utförlig utmärkning av överfarten, tillkommer även kostnader för att införa hastighetssäkrande åtgärder. Om kommunerna i stället väljer att släcka ner signalregleringen för cykelpassager tillkommer också kostnader utöver de som presenteras av Transportstyrelsen. Exempelvis behöver kantanvisning etableras för att ta bort upp-/nedsläpp, stolpfundament och stolpar demonteras och schakt fyllas, ny beläggning etableras samt projektering och omprogrammering av såväl signalprogram som utformning.

Avslutningsvis vill Malmö stad lämna en synpunkt vad gäller scenariot som Transportstyrelsen lyfter fram om påstådd falsk trygghet för cyklist som får grönt ljus samtidigt som en högersvängande bilist får grön högerpil (s. 92 f.). Ett sådant scenario ska inte kunna uppstå då det i 2 kap 2 § TSFS 2014:30 ställs krav på väghållaren att separera nämnd konflikt i tid. Att en bevakad cykelpassage ersätts med en bevakad cykelöverfart medför alltså inte någon ökad trafiksäkerhet i detta hänseende.

5.4 Som huvudregel ska körbana inte användas när det finns cykelbana

Malmö stad bedömer det som olyckligt att den förändring i lagstiftning som cykelorganisationer i årtionden kämpat för, nu i och med Transportstyrelsen förslag till förändring återigen tas bort endast fem år efter dess införande. Vi menar att den utveckling vi ser idag med en allt större hastighets-, accelerations-, och storleksspridning bland cyklar, samt det faktum att landets alla kommuner arbetar för såväl en ökad inflyttning som en ökad cykelandel, ökar trängseln och sänker kapaciteten och påkallar behovet att tillåta cyklister att använda körbanan även i de fall en separerad cykelbana finns. Antalet cyklister på cykelbanorna blir allt fler, och i storstadsregionerna finns det redan idag problem med trängsel och kapacitet i cykelvägnätet. Hastighetspridningen och stora skrymmande fordon bidrar i hög grad till trängseln. Trängsel och nedsatt kapacitet vållar i sin tur nedsatt trafiksäkerhet mellan cyklister, mellan cyklister och fotgängare, och en benägenhet till ökat risktagande. I kombination med tyngre och snabbare cykelfordon ser Malmö stad en risk att olyckor som tidigare klassats som lindriga även ökar i allvarlighetsgrad.

Den cyklist som väljer att cykla i körbanan trots att det finns en separerad cykelbana strax intill gör en medveten handling. Många cykelbanor och kombinerade gång- och cykelbanor håller dessvärre en låg standard. Malmö såväl som flertalet andra kommuner arbetar aktivt med att successivt höja standarden på cykelvägnätet. Årligen anläggs cirka 6–7 km nya cykelbanor i Malmö, och ytterligare några kilometer får ny beläggning. Totalt finns det cirka 550 km cykelbanor i kommunen, varav cirka 30–40 procent är så kallade kombinerade gång- och cykelbanor. Det stora flertalet cykelbanor förhåller sig till minimimåttet 2,5 m. Det kommer ta många årtionden innan kommunen i enlighet med Transportstyrelsens avsikt lyckas bygga bort kombinerade gång- och cykelbanor (i den mån utrymme ens finns i staden) och en i övrigt undermålig cykelinfrastruktur utifrån de ökade belastning vi idag ser.

Istället för att skicka tillbaka cyklister från körbanan till redan överfulla (och ofta undermåliga) cykelbanor är det Malmö stads bedömning att åtgärder istället bör genomföras som gör det säkrare för cyklister att färdas på körbanan. En sådan åtgärd är till exempel sänkt hastighet på körbanor i städer och tätorter. Detta skulle möjliggöra för fler cyklister att cykla på körbanan och således ge mer plats på cykelbanor för övriga cyklar, lådcyklar och elsparkcyklar som framförs där. Bilnorm styr fortfarande Transportstyrelsens förslag, vilket inte behöver vara fallet.

Malmö stad ställer sig också frågande till om den av Transportstyrelsen föreslagna förändringen är tydligare än den formulering som gäller idag. Hur ska en cyklist bedöma om en körbana är lämpligare att använda än cykelbanan utifrån cykelfordonets bredd? Är en lådcykel att anse vara ett brett nog fordon, som föranleder behovet av färd i körbanan? Vilken storlek på fordon har Transportstyrelsen i åtanke, och hur ska detta definieras i lag om vägtrafikdefinitioner? Hur ska trafikanten bedöma när färdmålet läge är sådant att färd i bana kan anses vara motiverat?

Malmö stad menar att det resonemang som Transportstyrelsen för vad gäller att använda lagstiftningen för att belysa behovet av utbyggnad av cykelinfrastruktur är högst beklagligt

och direkt felaktigt. Behovet att bygga ut cykelinfrastrukturen är redan idag mycket stort och välkänt, och det hjälper inte kommunerna att uppnå färdandelsmål eller staten att uppnå mål om ett klimatneutralt transportsystem att göra det mindre attraktivt att cykla.

5.5 Kunskapshöjande åtgärder

Malmö stad har inga invändningar mot Transportstyrelsens bedömningar avseende kunskapshöjande åtgärder och ställer sig positiv till att Trafikverket ges ansvaret för att informera allmänheten trafik- och fordonsregler, och särskilt vikten av att använda huvudskydd och att cykla nykter.

5.6 Tillgängliga verktyg

Malmö stad delar inte Transportstyrelsens bedömning att det finns tillräckligt med bestämmelser tillgängliga för kommunerna för att bland annat hantera konsekvenserna av uthyrning av elsparkcyklar idag. Malmö stad är tveksam till att upphandling är ett så effektivt verktyg som framhålls i rapporten, och det är inte självklart att det går att jämföra med hur denna lösning har fungerat i andra europeiska städer eftersom nationell lagstiftning kan skilja sig åt. Lokala ordningsföreskrifter kan visserligen vara ett mer lämpligt verktyg, och Malmö har sen ungefär ett år tillbaka infört ett tillståndskrav i den lokala ordningsstadgan och avgift för bedrivande av uthyrningsverksamhet. Dock finns det hinder mot att reglera parkering i lokala ordningsföreskrifter, vilket innebär att ett av de huvudsakliga problemen med elsparkcykeluthyrningen kvarstår och innebär problem för bland annat tillgänglighet och framkomlighet.

Gällande fordonsflyttningslagen, som är ett av de befintliga verktyg som Transportstyrelsen pekar på, vill Malmö stad framföra att eftersom elsparkcyklar vanligen inte är parkerade på samma ställe en längre tid, är detta verktyg inte så effektivt som hade varit önskvärt. Ofta har elsparkcyklarna hunnit flyttas när fordonsflyttningen når fram till en anmäld felparkering. Av detta skäl hade det varit mer önskvärt om kommunerna hade getts fler verktyg för att kunna arbeta förebyggande med felparkering av elsparkcyklar.

Transportstyrelsens regeringsuppdrag har bland annat varit att analysera hur de befintliga möjligheterna att meddela föreskrifter enligt nuvarande trafiklagstiftning kan och bör förtydligas eller utökas med syfte att ge kommunerna bättre möjligheter att reglera eldrivna enpersonsfordon. Trots detta har det i rapporten inte föreslagits några ändringar som ger kommunerna ytterligare verktyg att reglera användningen av elsparkcyklar genom lokala trafikföreskrifter. Istället görs bedömningen att de befintliga möjligheterna är tillräckliga. Malmö stad anser att det noggrannare behöver utredas vilka konsekvenser en eventuell utökad regleringsmöjlighet skulle kunna leda till, och att för- och nackdelar vägs mot varandra.

Särskilt anser Malmö stad att det hade varit önskvärt om Transportstyrelsen noggrannare hade övervägt möjligheten att ge elsparkcyklar en egen definition, skild från övriga cyklar, i syfte att ge kommunerna ökade möjligheter att reglera framförallt parkering av elsparkcyklar

genom lokala trafikföreskrifter. Istället avfärdas detta där Transportstyrelsen menar att reglerna skulle behöva märkas ut och att trafikanternas förståelse av regelverket riskerar att bli låg när olika regler för olika typer av cyklar gäller mellan kommuner. Malmö stad anser att detta, samt risken för eventuell överreglering och otydlighet, förmodligen hade kunnat hanteras genom praktiska lösningar av kommunerna. Om kommuner väljer att hantera frågan genom lokala föreskrifter och upphandlingar på olika sätt, så som Transportstyrelsen bedömer är tillräckligt, finns det också motsvarande risk för överreglering och otydlighet. Detta kan därför inte ensamt vara ett argument emot att införa en egen definition. Det kan också finnas behov för kommunerna att reglera frågan på olika sätt, beroende på vilka förutsättningar som finns i olika städer. Det är därför ofrånkomligt att lokala skillnader kommer finnas.

I rapporten konstaterar Transportstyrelsen att man i framtiden skulle kunna utreda om exempelvis undergrupper till cykel med specifik reglering skulle kunna utvecklas eller en egen fordonsdefinition för små eldrivna enpersonsfordon skild från cykel. Malmö stad instämmer i bedömningen att regelverket är i behov av modernisering, men anser att utredningen gällande detta borde vara genomförd nu, sett till de behov kommunerna har framfört.

En ytterligare aspekt av att ge elsparkcyklar en egen definition, och som borde ha lyfts fram i utredningen, är att det hade kunnat ge lagstiftaren en möjlighet att ställa krav på uthyrningsföretagen att ha trafikförsäkring för sina fordon. Det hade kunnat leda till att företagen tar ansvar för skador som deras användare, genom vårdslös körning eller parkering, gör sig skyldiga till. Det hade då även kunnat övervägas om krav på förarbevis bör införas.

Mot bakgrund av det som har anförts ovan anser Malmö stad att frågan om att utöka kommunernas möjlighet att reglera parkering av elsparkcyklar genom lokala trafikföreskrifter inte har behandlats tillräckligt i utredningen.

Ordförande

.....
Karin Stjernfeldt Jammeh
.....

Sekreterare

.....
Anna-Lena Alnerud
.....

Moderaterna reserverar sig mot beslutet och lämnar in en skriftlig reservation.