

Stadsbyggnadsförvaltningen  
**Tjänsteskrivelse till gatu- och samhällsmiljönämnden**

Datum:  
2021-11-30

Diarienummer:  
GSN-2021-02727

Handläggare:  
Gabriella Canas

## Yttrande över Transportstyrelsens utredning av behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon

### Förslag till beslut

Gatu- och samhällsmiljönämnden beslutar

1. **att** avge yttrande till Infrastrukturdepartementet enligt ärendets **bilaga 1**.

### Ärendet

Uppsala kommun har möjlighet att yttra sig över Transportstyrelsens slutrapport "Utredning behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon – slutsatser, förslag och bedömningar (TSV 2019-5394). Synpunkter ska ha inkommit till Infrastrukturdepartementet senast den 7 januari 2022.

Utredningen kan laddas ner från Regeringskansliets webbplats på nedanstående länk.

[tsv-2019-5394-utredning-behov-av-forenklade-regler-for-eldrivna-enpersonsfordon \(regeringen.se\)](https://www.regeringen.se/press/2021/11/tsv-2019-5394-utredning-behov-av-forenklade-regler-for-eldrivna-enpersonsfordon)

### Beredning

Ärendet har beretts av stadsbyggnadsförvaltningen. Ärendet har inga konsekvenser sett ur barn-, jämställdhets- eller näringslivsperspektiven.

### Föredragning

Infrastrukturdepartementet har lämnat ut Transportstyrelsens slutrapport Utredning behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon – slutsatser, förslag och bedömningar (TSV 2019- 5394) på remiss.

Förslag och bedömningar i utredningen syftar till att möjliggöra en utveckling mot trafiksäkrare, hållbara och ändamålsenliga fordon, tydliggöra att förare av eldrivna enpersonsfordon utan tramp- eller vevanordning ska följa trafikreglerna för cykel samt öka tryggheten för gångtrafikanter. De syftar också till att öka tydligheten gentemot användaren, sätta fokus på behovet av kunskap och behovet av att utveckla cykel- och gånginfrastruktur.

Utredningen innehåller fyra författningsförslag om ändringar i olika lagar och förordningar. Förslagen gäller ändringar avseende:

- Definitionen för cykel utan tramp- eller vevanordning
- Trafik på gångbana i trafikförordningen
- Cykelpassage i vägmärkesförordningen
- Undantag för cyklister att cykla på körbanan

I förslaget till yttrande ställer sig Uppsala kommun positiv till förslaget om ändrad definition för cykel utan tramp- eller vevanordning och till förslaget om ändring i trafikförordningen om att eldrivet fordon är att anse som cykel och inte får framföras på gångbana. Däremot anser kommunen inte att cykelpassager bör avvecklas i vägmärkesförordningen utifrån de olika perspektiven trygghet, framkomlighet, trafiksäkerhet och flexibilitet.

Uppsala kommun avstyrker också förslaget om ändring av undantag för cyklister att cykla på körbana i trafikförordningen. De huvudsakliga motiven i utredningen till förslaget är att det skapar tydlighet kring var man som cyklist ska föra sitt fordon, att det synliggör behov av att utöka och förbättra infrastrukturen för cykel samt att förslaget ger högre trafiksäkerhet för cyklister. Uppsala kommun ställer sig tveksamma till att förslaget skulle leda till att fler cykelbanor byggs. Förslaget bedöms snarare missgynna gång- och cykeltrafikanter då hela vägutrymmet ges till motortrafikanter och bilister som därmed får ökad framkomlighet på bekostnad av cyklister och gångtrafikanter.

### **Ekonomiska konsekvenser**

Inte aktuellt i föreliggande ärende.

### **Beslutsunderlag**

- Tjänsteskrivelse daterad 30 november 2022
- Bilaga, förslag till yttrande över utredning behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon – slutsatser, förslag och bedömningar

Stadsbyggnadsförvaltningen

Anna Axelsson  
Biträdande stadsbyggnadsdirektör

Gatu- och samhällsmiljönämnden  
**Yttrande**

Datum:  
2021-12-21

Diarienummer:  
GSN-2021-02727

Handläggare:  
Gabriella Canas

Infrastrukturdepartementet  
i.remissvar@regeringskansliet.se

## **Yttrande över Transportstyrelsens utredning av behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon**

Uppsala kommun har möjlighet att yttra sig i Transportstyrelsens slutrapport om behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon. Nedan kommenteras utredningens förslag enligt slutrapportens disposition.

### **Förslag om ändring av definition för cykel utan tramp- eller vevanordning**

Utredningen föreslår att begränsningen på 250 watt av motoreffekten tas bort för icke självbalanserade cyklar utan tramp- eller vevanordning i samband med att föreskrifterna om cykel i TSFS 2009:31 uppdateras med bland annat viktbegränsning för dessa fordon.

Uppsala kommun ställer sig positiv till förslaget att ta bort begränsningen på 250 watt. Förslaget medför att samma regler gäller för icke självbalanserade och balanserade fordon vilket förenklar regelverket. Förslaget bedöms gynna arbetet med att minska biltrafiken.

Om förslaget genomförs bör regler för vad som gäller vid onykterhet tydliggöras så att polisens arbete med att lagföra rattfylleri inte försvåras.

Informationsinsatser behövs för att öka allmänhetens kunskap om trafikregler och trafiksäkerhetsfrågor.

### **Förslag om ändring av trafik på gångbana i trafikförordningen**

Transportstyrelsen föreslår att eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning som är att anse som cykel inte får köras på gångbana, om det inte är avsett för personer med fysisk funktionsnedsättning.

Förslaget bedöms förbättra trafikmiljön för gångtrafikanter. I dagsläget råder det osäkerhet kring var eldrivna cyklar utan tramp- eller vevanordning får köras och det medför sämre framkomlighet och trafiksäkerhet för gångtrafikanter.

Brukare av elsparkcyklar behöver känna till var dessa får framföras och Uppsala kommun ser behov av större informationsinsatser och kampanjer vid ett genomförande av förslaget.

### **Förslag om ändring av cykelpassage i vägmärkesförordningen**

Transportstyrelsen föreslår att möjligheten att märka ut cykelpassager tas bort och att dessa på sikt tas bort helt ur vägmärkesförordningen.

Uppsala kommun ställer sig tveksam till förslaget att avveckla cykelpassager över tid av följande skäl;

- 1) Cykelpassager tydliggör för övriga trafikanter, främst gångtrafikanter, varifrån cyklister kommer och passerar. De bidrar till att upprätthålla trafiksäkerheten.
- 2) Cykelpassager möjliggör en genare och mer framkomlig väg för cyklister. I Uppsala kommuns arbete med cykelinfrastruktur finns det en tydlig koppling mellan cykelpassager/cykelöverfarter och attraktivitet, framkomlighet och trafiksäkerhet. Cykelpassager förbättrar standarden i cykelvägnätet och bidrar till att öka attraktiviteten till att välja cykling som primärt färdmedel.
- 3) Cykelpassager uppmärksammar motortrafikanter på att det kan komma korsande cyklister och har därmed en trafiksäkerhetshöjande effekt.
- 4) Cykelpassager är viktiga för att kunna anpassa och utforma korsningspunkter på ett flexibelt sätt utifrån trafiksituationen på respektive plats.

Ett borttagande av cykelpassager kommer inte att påskynda arbetet med cykelöverfarter. Om förslaget införs krävs ytterligare utredning och förtydliganden kring cykelpassager vid signalreglerade korsningar. Det finns annars en risk för olika tolkningar och att det implementeras olika i kommunerna.

### **Förslag om ändringar av undantag för cyklister att cykla på körbana i trafikförordningen**

Utredningen föreslår att dagens bestämmelse – som gör det möjligt för den som är över 15 år att cykla i körbanan trots att cykelbana finns i närheten när den högsta tillåtna hastigheten är 50 kilometer per timme eller lägre – tas bort.

Uppsala kommun anser att nuvarande regler ska kvarstå och att det fortsatt ska vara tillåtet att cykla i körbanan även när det finns en cykelbana att tillgå. Möjligheten att cykla i körbanan är av betydelse för en bra infrastruktur för cykel och skapar incitament för kommuner att förbättra cykelinfrastrukturen.

### **Övrigt**

För att öka de hållbara resorna anser kommunen att Trafikverket behöver bygga fler genare och smidigare cykelbanor längs hela vägnätet. Standard, service och utbud ska inte variera på grund av olika väghållare.

Gatu- och samhällsmiljönämnden

Rickard Malmström  
Ordförande

Susanna Nordström  
Nämndsekreterare