

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

Sammanfattning

- Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) delar inte utredningens bedömning om att det inte finns behov av någon ny typ av nationell definition för eldrivna enpersonsfordon i dagsläget.
- SKR ser positivt på förslaget att eldrivna enpersonsfordon inte ska få föras på gångbanan, om det inte är för personer med fysisk funktionsnedsättning.
- SKR ställer sig negativt till förslaget att ta bort möjligheten att märka ut cykelpassager.
- SKR ser negativt på att ta bort den bestämmelse som finns idag och 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 km per timme eller lägre.

Förbundets ställningstagande

Uthyrning av eldrivna enpersonsfordon på offentlig plats inom detaljplanelagt område omfattas i regel av kravet på tillstånd i 3 kap. 1 § OL, förutsatt att det inte är fråga om ett sådant tillfälligt ianspråktagande som undantagits från tillståndskravet enligt paragrafens andra mening. Kommunerna kan utöka och/eller precisera tillståndskravet genom lokala ordningsföreskrifter. Det är viktigt att den rättsliga praxis som nu utvecklas ger stöd för kommunerna att hantera problematiken med eldrivna enpersonsfordon på det sättet.

De eldrivna enpersonsfordonen medför stora utmaningar som kommunerna behöver utökade möjligheter att hantera. Utredningens förslag är för måttfulla och de utgår inte från ett kommunalt perspektiv.

Ny definition för eldrivna enpersonsfordon krävs för att stärka kommunernas möjligheter

SKR delar inte utredningens bedömning om att det inte finns behov av någon ny typ av nationell definition för eldrivna enpersonsfordon i dagsläget. Det finns ett stort behov för kommunerna av ytterligare verktyg för att reglera eldrivna enpersonsfordon i friflytande mobilitetstjänster utan att regleringen omfattar och påverkar privata cyklar. Av det skälet bör redan nu frågan om en egen fordonsdefinition för eldrivna enpersonsfordon utredas vidare.

En egen fordonsdefinition är det enskilt viktigaste stödet kommunerna är i behov av för att kunna hantera dagens problematik med fordonen. Med en ny fordonsdefinition ges kommunerna möjlighet att exempelvis besluta på vilka platser, under vilka tider på dygnet samt vilken hastighet eldrivna enpersonsfordon får föras. Möjligheten att besluta om lokala anpassningar ökar trafiksäkerhet och tryggheten för alla trafikanter.

Idag saknar kommunen möjlighet att reglera för eldrivna enpersonsfordon utan att reglera för cykel. För att ge kommunen möjlighet att meddela särskilda trafikregler för eldrivna enpersonsfordon genom lokala trafikföreskrifter behövs en ändring i trafikförordningen i detta avseende.

Positivt med förbud mot att framföra eldrivna enpersonsfordon på gångbana

SKR ställer sig positivt till förslaget att endast eldrivna enpersonsfordon avsedda för användning av personer med fysisk funktionsnedsättning får framföras på gångbana. Förslaget förtydligar att eldrivna enpersonsfordon ska framföras på samma infrastruktur som cyklar och separeras från gående. Förslaget innebär högre trafiksäkerhet och ökad trygghet för gående.

Önskvärt med möjlighet att märka ut cykelpassager även framöver

SKR anser att kommunen är mest lämpad för att göra lokala anpassningar i vägnätet utifrån platsens utformning. Kommunen bör därför ha fortsatt möjlighet att anlägga cykelpassager med vägmarkeringar.

SKR har tidigare ställt sig positivt till att cykelpassager kan märkas ut med vägmarkering, vilket gör det tydligare för bilister att en cyklist kan komma att korsa vägen. Dock är platsens utformning av högsta vikt. Det finns nämligen en risk med att markera cykelpassagen då den kan invägga den korsande cyklisten i falsk trygghet, eftersom cyklisten trots allt har väjningsplikt då den korsar en körbana. Bilisten ska samtidigt anpassa sitt körsätt och sin hastighet så att cyklandes passage underlättas. Denna osäkerhet har bidragit till att ett antal av Sveriges kommuner i stället fräst bort markeringar på cykelpassager.

Förslaget att ta bort möjligheten att anlägga cykelpassager med vägmarkeringar saknar nulägesbeskrivning, övergripande kartläggning och analys utifrån exempelvis olycksstatistik och alternativa förslag till reglering. Förslaget är därför inte tillräckligt underbyggt. Cyklisters framkomlighet, säkerhet och trygghet behöver belysas mer i detalj.

Förslaget innebär ekonomiska konsekvenser för kommunerna, lägre framkomlighet och trafiksäkerhet i signalreglerade korsningar samt försämrade framkomlighet för cyklister.

Möjlighet att cykla på körbana är positivt

SKR anser att förslaget om att ta bort möjligheten 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, inte främjar cykling.

Förslaget nedprioriterar cykeln i trafiken, framför allt i storstäder. I täta stadsmiljöer är tillgången till gatuutrymmet begränsad. Kommunerna har inte alltid möjlighet att på alla platser förbättra infrastrukturen för cykel med cykelbanor i tillräcklig god standard för olika typer av cyklister. Möjligheten att cykla på körbanan kompletterar cykelbanan och valfriheten hos cyklister gör cykling attraktiv.

SKR ser positivt på dagens bestämmelse som ger cyklister möjlighet att cykla på körbanan. Utredningen redovisar inte att bestämmelsen har påverkat utvecklingen av infrastruktur för cykel eller trafiksäkerheten negativt.

Sveriges Kommuner och Regioner

Anders Knape
Ordförande