

# Låt elfordonen visa vad de går för

Norra Skåne den 15 juni 2023

För en tid sedan köpte jag en elcykel. Tanken var att slippa Skånetrafikens trängsel och förseningar och få frisk luft under cykelturen från bostaden i Malmö till jobbet i Lund. Tyvärr visade det sig att elcyklarnas funktionalitet är kraftigt begränsad – men inte av teknikens möjligheter, utan av lagar och regler.

Motorn på en elcykel får högst vara på 250 watt, den får bara aktiveras om jag trampar och den får aldrig hjälpa till om det går fortare än 25 kilometer i timmen. Det senare visade sig vara en betydande begränsning, åtminstone för mig. Trampar jag på ordentligt med en vanlig muskelcykel kommer jag upp i 30 kilometer i timmen, mer än så med vinden i ryggen. Men håller jag det tempot hela vägen kommer jag fram genomsnittligt till föreläsningssalen i Lund. Dessutom är det ultrajobbigt, senast jag provade var på 1990-talet.

Trots en fantastisk teknisk utveckling är det alltså fortfarande svårt för elcykeln att vara ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen. Problemet är större än så: Den tekniska utvecklingen när det gäller material, elmotorer, lysdiodlampor och – framför allt – uppladdningsbara batterier har möjliggjort en helt ny typ av fordon. Men varken lagstiftningen eller praxis i den offentliga förvaltningen hänger med.

Elsparkcyklar är ytterligare ett exempel. Här slipper man förvisso både trampa, men hastigheten är begränsad till 20 kilometer i timmen. Det är en maxhastighet som gör att elsparkcykeln ofta kommer i kapp muskelcyklar, samtidigt som omkörningar blir utdragna och tämligen riskabla övningar. Även när det gäller så kallade cykelbilar hämmas utvecklingen av samhällsinstitutioner snarare än av teknik.

En cykelbil har ofta kaross för att motverka luftdrag och drivs enbart med muskelkraft. Många menar att nya lätta och starka material talar starkt för cykelbilens framtid. Men på svenska cykelbanor har vi placerat farthinder som en cykelbil inte tar sig förbi hur mycket den än sänker hastigheten.

Lagen om vägtrafikdefinitioner från 2001 är full av tekniska detaljer. Sådana lagar åldras snabbt. Med färre detaljregleringar blir det lättare för nya fordon att visa vad de går för, både när det gäller miljöhänsyn och trafiksäkerhet. Och, lägger latmasken i mig till, användarkomfort.

**Andreas Bergh**