

Regionledningskontoret  
Ulf Eriksson

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2021-11-24

TRN 2021-0199

Tillväxt- och  
regionplanenämnden

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

### **Regionledningskontorets förslag till beslut**

Tillväxt- och regionplanenämnden beslutar följande.

Regiondirektörens tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Transportstyrelsen över slutrapport Utredning behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon.

### **Sammanfattning**

Infrastrukturdepartementet har remitterat Transportstyrelsens slutrapport Utredning behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon till Region Stockholm för yttrande.

Region Stockholm är positiv till insatser som görs för ökad framkomlighet och säkerhet för gång- respektive cykeltrafiken. Region Stockholm tillstyrker utredningens förslag om att eldrivna fordon utan tramp- eller vevanordning som är att anse som cykel inte får föras på gångbana. Region Stockholm anser att förslaget om borttagande av cykelpassager ur vägmärkesförordningen kan innebära försämrad framkomlighet för cykeltrafiken och att det riskerar att medföra ökade kostnader för utbyggnad av de regionala cykelstråken. Region Stockholm anser vidare att möjligheten att cykla på körbana när det finns cykelbana i närheten och den högsta tillåtna hastigheten är 50 kilometer i timmen ska finnas kvar.

### **Bakgrund**

Infrastrukturdepartementet har remitterat Transportstyrelsens slutrapport Utredning behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon – slutsatser, förslag och bedömningar, till Region Stockholm för yttrande. Tillväxt- och regionplanenämnden svarar på Region Stockholms vägnar. Ärendet har beretts i samråd med trafikförvaltningen.

I oktober 2019 gav regeringen i uppdrag åt Transportstyrelsen att beskriva de regelverk som gäller för eldrivna enpersonsfordon. I uppdraget ingår att överväga om det ska överlämnas till kommunerna att avgöra behovet av särskilda regler för den egna kommunen. Transportstyrelsen ska också utreda vad utformning av infrastruktur eller stadsplanering innebär för ett trafiksäkert framförande av dessa fortskaffningsmedel.

Slutrapporten innehåller ett flertal förslag gällande fordonsdefinitioner, ändringar i vägmärkesförordningen, trafikregler och kunskapshöjande insatser. Förslagen i rapporten gäller till stora delar all cykling, och rör därmed ”vanliga” cyklar i högre grad än elsparkcyklar.

### **Region Stockholms yttrande**

Region Stockholm yttrar sig med utgångspunkt från den Regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFSS 2050) (LS 2015-0084) och den regionala cykelplanen för Stockholms län (RS 2020-0867). Ökad cykling är ett mål i RUFSS 2050 och i den regionala cykelplanen för Stockholms län. Ökad cykling kan också bidra till jämlik och förbättrad folkhälsa vilket är en regional prioritering för åren 2018-2026.

Utredningen gör bedömningen att det inte finns behov av någon ny typ av nationell definition för eldrivna enpersonsfordon i dagsläget. För att skapa god framkomlighet och säkerhet för gång- respektive cykeltrafiken bör kommunernas behov av att kunna reglera elsparkcyklar tillgodoseas. Detta har bland annat lyfts fram som ett behov av kommuner med ett stort antal elsparkcyklar utplacerade på de offentliga ytorna, inte minst för att bättre kunna reglera parkering. Det är viktigt att detta hanteras av Transportstyrelsen. Transportstyrelsen behöver också följa det ökade antalet olyckor med uthyrda elsparkcyklar för att se om regleringar eller möjligheter för kommunerna att begränsa elsparkcyklarna behöver utökas. Region Stockholm följer med oro det ökade antalet olyckor med elsparkcyklar.

#### *Eldrivna fordon på gångbana*

Region Stockholm tillstyrker utredningens förslag om att eldrivna fordon utan tramp- eller vevanordning som är att anse som cykel inte får föras på gångbana, om det inte är avsett för personer med fysisk funktionsnedsättning. Förslaget kan bidra till ökad trygghet för gångtrafiken och därigenom ökat gående vilket är i linje med målen i RUFSS 2050.

### *Borttagande av cykelpassager*

Förslaget om borttagande av cykelpassager ur vägmärkesförordningen kan enligt Region Stockholm innebära ökade kostnader för utbyggnad av de regionala cykelstråken. Det kan också bidra till minskad framkomlighet för cykeltrafiken. Region Stockholm bedömer det som orimligt att alla befintliga cykelpassager hinner byggas om till cykelöverfarter under tidsperioden på sju år som Transportstyrelsen föreslår. Region Stockholm anser att det behöver vara tydligt hur vägghållare kan utforma korsningspunkter mellan cykeltrafik och motorfordonstrafik för god framkomlighet och säkerhet om cykelpassager tas bort. De alternativa lösningarna som ska byggas istället för cykelpassager behöver vara realistiska att genomföra med rådande planeringsförutsättningar. Lärdomar från införandet av cykelöverfarter kan med fördel beaktas i detta arbete.

### *Cykeltrafik på körbana*

Region Stockholm anser att möjligheten att cykla på körbana när det finns cykelbana i närheten och den högsta tillåtna hastigheten är 50 kilometer i timmen ska finnas kvar. Utredningens förslag om att ta bort den möjligheten kan enligt Region Stockholm påverka framkomligheten och trafiksäkerheten negativt.

Bristande utformning och underhåll av cykelbanor är en vanlig orsak till olyckor i cykeltrafiken. Där gång- och cykelbanan är underdimensionerad kan det också uppstå konflikter och otrygghet mellan cyklister och fotgängare. Det finns dessutom idag många olika typer av cyklar, med olika bredd och möjligheter till fart. Cyklande i körbanan, om särskild försiktighet iakttas, kan i vissa situationer och på särskilda platser bidra till ökad framkomlighet, trygghet och säkerhet för cykeltrafiken samt i vissa fall också för gångtrafikanter.

### *Kunskapshöjande åtgärder*

Transportstyrelsens förslag om att genomföra informations- och kunskapshöjande insatser gällande riskerna med cykling kan bidra till minskad cykling. Vi vet idag att de positiva hälsoeffekterna av cyklande är påtagligt större än de negativa hälsoeffekterna. Det finns också evidens för att kommunikation som fokuserar på riskerna med cykling kan bidra till minskat cyklande och därmed negativa hälsoeffekter. Region Stockholm anser att tyngdpunkten för eventuella kunskapshöjande åtgärder ska vara gällande de positiva effekterna av cykling. För elsparkcyklar, som inte bidrar med fysisk aktivitet på samma sätt som "vanliga" cyklar, är de positiva folkhälsoeffekterna inte konstaterade. Där skulle kunskapshöjande

insatser kring nykterhet och hjälm eventuellt ge en positiv effekt på folkhälsan.

**Ekonomiska konsekvenser**

Borttagande av cykelpassager och ökat antal cykelöverfarter kan leda till ökade kostnader för åtgärder som finansieras genom länsplanen för regional transportinfrastruktur.

Ärendet bedöms i övrigt inte medföra några ekonomiska konsekvenser för Region Stockholm.

Carina Lundberg Udelepp  
Regiondirektör

Anton Västberg  
Utvecklingsdirektör

**Beslutsunderlag**

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

**Beslutsexpediering**

1. Transportstyrelsen

Godkänd av Carina Lundberg Udelepp, 2021-11-24