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 (RUFS 2050) (LS 2015-0084) och den regionala cykelplanen för Stockholms län (RS 2020-0867). Ökad cykling är ett mål i RUFS 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 tillgodoses. 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 RUFS 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 väghållare 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 cykel-överfarter 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 Uudelepp
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 Uudelepp, 2021-11-24

Sammanfattning

Förslag och bedömningar i den här 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 och 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 gång infrastruktur.

Förslag

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

De huvudsakliga orsakerna till förslaget:

- Det ger möjlighet till utveckling av trafiksäkrare och hållbarare fordon med en kraftfullare motor – ett exempel är att med ett robustare fordon kan vikten öka något och då är 250 watt inte tillräckligt kraftfullt.
- Dagens begränsning på 250 watt riskerar att hindra teknikutveckling.
- Bland de övriga EU-länderna ligger den vanligaste effektbegränsningen på 500 och 1 000 watt alternativt ingen begränsning alls. En sådan reglering som vi föreslår blir mer lik vår omvärld.

Vi anser att denna förändring inte ger större möjligheter att höja hastigheten genom manipulation än för fordon med en högsta motoreffekt på 250 watt. Däremot kan ett fordon med högre motoreffekt nå högre hastighet vid trimning. I samband med att gränsen för motoreffekt tas bort behöver tillhörande föreskrifter förtydligas och uppdateras, bland annat genom att ett krav på vikt läggs till, för att undvika en situation där alltför tunga cyklar finns i trafik. Därmed behöver vi införa bestämmelser om vissa cyklars högsta tillåtna vikt i våra föreskrifter. Det förekommer redan krav på manövrerbarhet i 3 kap. TSFS 2009:31, men även dessa kan behöva förtydligas och uppdateras i samverkan med branschen. Dessutom behöver tekniska möjligheter att motverka och spåra manipulation utredas tillsammans med branschen i föreskriftsarbetet.

Som dagens definition av cykel är utformad så rymmer den majoriteten av de eldrivna enpersonsfordon som förekommer. Men lagen om vägtrafikdefinitioner behöver ses över och moderniseras, utifrån EU:s

regelverk men också utifrån teknisk utveckling. Det finns även andra regelverk som är i behov av en modernisering för att möjliggöra ett skifte från egen bil till andra energieffektivare lösningar. Ett exempel är parkeringslagstiftning och ett annat är plan- och bygglagstiftning.

Vi föreslår att eldrivet 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.

De huvudsakliga orsakerna till förslaget är att det

- renodlar användandet av gångbanor till gångtrafikanter
- gör det tydligare för förare av eldrivna enpersonsfordon utan tramp- eller vevanordning att det är en cykel de framför och att de inte kan tillämpa regler för gångtrafikanter
- blir tryggare för gångtrafikanter.

Detta förslag kan på vissa platser hänvisa förare av eldrivna enpersonsfordon utan tramp- eller vevanordning till körbanor. Men det bör öka tryggheten på trottoar och gångbana. Dessutom bör tydligheten för dem som kör fordon utan tramp- eller vevanordning att det är ett cykelfordon de kör öka. En förhoppning är att denna förändring kan komma att skynda på utvecklingen av både gång- och cykelinfrastruktur. En annan förhoppning är att väghållare i framtiden minskar användandet av kombinerade ytor och ersätter dessa med tydligt åtskilda gångbanor och cykelbanor.

Vi föreslår att möjligheten att märka ut cykelpassager tas bort, för att på sikt tas bort helt ur vägmärkesförordningen.

De huvudsakliga orsakerna är att det

- renodlar utformning av markerade korsningspunkter för cyklister och motorfordon
- ökar trafiksäkerhet och framkomlighet för cyklister
- ger tydligare trafikmiljö, eftersom det i varje markerad korsningspunkt är motorfordon som har väjningsplikt.

Detta förslag skulle kunna leda till ökade kostnader för väghållare, men med en införandetid på 7 år kommer det att kunna hanteras i samband med befintligt underhåll.

Vi 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.

De huvudsakliga orsakerna är att det

- skapar tydlighet kring var man som cyklist ska föra sitt fordon
- synliggör behov av att utöka och förbättra infrastrukturen för cykel
- ger högre trafiksäkerhet för cyklister.

I inledningsskedet kan detta vara en nackdel för cyklisterna, eftersom de får något mindre valfrihet. Men en avsikt är att det kommer att bidra till att synliggöra behovet av att förbättra infrastrukturen för cykel.

Information och kunskap

Det finns ett behov av information och kunskap om trafiksäkerhet kopplat till cykel. Målsättningen med ett informationsarbete skulle vara

- ökad hjälmanvändning
- nykter cykling
- bättre möjlighet att undvika olyckor, genom större kunskap om trafik- och fordonsregler samt trafiksäkerhet.

Flera studier visar på ett behov av mer kunskap och information hos allmänheten, bland annat kopplat till trafikregler som avser cykel och kunskap om cykelolyckor. Två exempel på studier är den enkätundersökning som Trafikverket gjort inom ramen för ett regeringsuppdrag om att öka trafiksäkerhet i vägtrafiken, bland annat genom medborgar- och trafikantinformation, och den användarstudie som vi genomfört inom ramen för detta regeringsuppdrag. Dessutom pekar ett flertal av de kontakter vi haft inom uppdraget samt utförd omvärldsbevakning åt samma håll. I dagsläget finns ingen myndighet som har ett utpekat informationsuppdrag för att informera om trafikregler.

Befintlig samverkan

Företag och organisationer som bedriver verksamhet kopplat till eldrivna enpersonsfordon bör i ökad omfattning tas med i befintlig samverkan för att bidra till Nollvisionen och till de transportpolitiska målen. Flera av de företag som hyr ut elsparkcyklar arbetar för att höja trafiksäkerheten på olika sätt. Några exempel är att de informerar kunden om trafikregler, utvecklar trafiksäkrare fordon och den parkeringspatrull de provar i Stockholm, Göteborg och Malmö. Om de tas med i befintlig samverkan är en förhoppning att det ger större kraft till det trafiksäkerhetsarbete som pågår.

Tillgängliga verktyg

Det finns verktyg som är tillgängliga för kommunerna och Polismyndigheterna för att bland annat hantera konsekvenserna av uthyrning av elsparkcyklar. Vi rekommenderar att dessa används på ett nationellt samordnat sätt.

Exempel på existerande och tillgängliga verktyg är

- lagen (2016:1145) om offentlig upphandling
- ordningslagen (1993:1617)
- lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott
- lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall.

Internationell analys

Världen över används elsparkcyklar för kortare turer – vissa ser dem som ett miljövänligt och roligt sätt att transportera sig på, andra irriterar sig på hur de används och parkeras. I de olika länderna som vi har tittat på är debatten och upplevelserna i stort sett lika.

I de flesta länderna regleras eldrivna enpersonsfordon som cykel. Få länder har en så låg effektbegränsning för fordonen som Sverige. De flesta har högre, eller ingen alls. Oftast finns inget hjälmkrav, i vissa länder finns en åldersgräns. Denna varierar mellan 12-18 år. De flesta länder har en högre hastighetsbegränsning än Sverige, 25 kilometer i timmen. Hastighets-begränsningen i Sverige är 20 kilometer i timmen.

I många länder, rapporter och utredningar lyfter man bland annat vikten av att:

- skapa utrymme för mikromobilitet, lugna trafiken.
- Utbilda – cykelträning som del av läroplan samt medvetandegöra trafikanter om risker.
- förbättra fordonens design.

Flera länder använder någon form av upphandling för att hantera den friflytande mikromobiliteten.

Problemanalys

Cykel som fordon har utvecklats de senaste åren och kan se ut på många olika sätt. Det finns faktorer som kan påverka tydligheten i regelverket. Ett exempel är att en elcykel kan både vara en cykel eller en moped klass II, beroende på hur hög effekt fordonet har. Ett annat exempel är att ett icke-självbalanserande fordon utan tramp- eller vevanordning har både en

effektgräns på och en hastighetsbegränsning – ett självbalanserande sådant bara har en hastighetsbegränsning.

En stor del av de problem som beskrivs handlar om användarnas beteende i trafiken i samband med de elsparkcyklar som finns till uthyrning:

- felaktig parkering
- framförandet av fordonet – både elcyklister och elsparkcyklister beskrivs ofta som okunniga kring regler och hänsynslösa i trafiken
- möjligheten att tillämpa regler för gående vid framförande av cykel utan tramp- eller vevanordning (köra på trottoar och gångbana)
- finansieringsmodellen – minutbaserad avgift är inte den enda finansieringsmodellen men den är vanligt förekommande. Det är något som kan orsaka att föraren kör snabbt, genar, inte visar hänsyn och inte tillämpar regler om väjningsplikt.

Kommunerna har beskrivit ett behov av att kunna ställa krav på uthyrarna om antal, parkering och användning utanför centrumområdena.

Digitalisering och ny teknik har gjort det möjligt med helt nya lösningar för kortare persontransporter. Det har betytt att nya fenomen introduceras i ett befintligt samspel. Det tar tid att skapa nya normer och sannolikt är att eldrivna enpersonsfordon och mikromobilitet befinner sig i en sådan process.