

Elrullstol och elskoter i trafiken



NTF RAPPORT 2021:7

Resultat och lärdomar från ett Arvsfondenprojekt.



SÄKER TRAFIK



Förord

NTF är en fri, självständig och idéburen organisation som arbetar för en säker trafik. NTF arbetar på ideell och demokratisk grund genom folkrörelser, organisationer, samhällsinstitutioner, företag och enskilda.

Projektet "Elrullstol i trafiken" är finansierat av Allmänna arvsfonden och har genomförts i samarbete med Hjärnskadeförbundet Hjärnkraft, Personskadeförbundet RTP, SKPF Pensionärerna, samt Sveriges Arbetsterapeuter. Det främsta syftet med projektet är att bidra till att antalet skadade och omkomna i elrullstolsrelaterade trafikolyckor minskar trots att antalet elrullstolar och elskotrar i trafiken ökar. Detta görs genom att nå ut med konsumentinformation och utbildning.

I denna rapport redovisas sammanfattande resultat och slutsatser av projektet. Tidigare delprojekt finns beskrivna i NTF rapport 2020:2 och NTF rapport 2021:4

Ett stort tack till alla som engagerat sig i projektet!

Solna, september 2021

Jenny Norell, projektledare

Kontakt:

jenny.norell@ntf.se

katarina.bokstrom@ntf.se

www.ntf.se



Innehåll

Sammanfattning.....	4
Röster om projektet.....	5
1 Bakgrund.....	5
2 Syfte.....	6
3 Metod.....	6
4 Resultat	7
4.1 Undersökning med förskrivare och användare.....	7
4.2 Undersökning med återförsäljare	7
4.3 Konsumentinformation	8
4.4 Kommundialoger	8
5 Sammanfattande diskussion och slutsatser	9
6 NTF:s material	11
Referenser	12

Sammanfattning

En elrullstol/elskoter är ett fantastiskt hjälpmedel som ger individen frihet och möjlighet till större delaktighet i samhället. Mellan 2007 till 2016 tredubblades antalet olyckor i Sverige, där en elrullstol eller eskoter var inblandad. Projektet "Elrullstol i trafiken" har genomförts under 2019-2021 med stöd av Allmänna arvsfonden och i samarbete med Hjärnskadeförbundet Hjärnkraft, Personskadeförbundet RTP, SKPF Pensionärerna samt Sveriges Arbetsterapeuter. Det främsta syftet med projektet är att bidra till att antalet skadade och omkomna i elrullstolsrelaterade trafikolyckor minskar trots att antalet elrullstolar och eskotrar i trafiken ökar.

Projektet har använt olika metoder för att bidra till syftet. Det har handlat om att genomföra enkätundersökningar och telefonintervjuer för att få ny kunskap, att ta fram konsumentinformation, filmer, bildstöd och utbildning som vänder sig direkt till användaren och som syftar till att skapa säkra trafikanter. Det har också handlat om att föra dialog med ansvariga i kommuner om hur trafikmiljön kan bli säkrare för målgruppen och med återförsäljare om hur de kan informera mer.

Arbetet i projektet visar hur man genom samarbete mellan organisationer med skilda perspektiv kan belysa en fråga och nå ut brett. Projektets tidsomfattning på två år har gett en viktig kontinuitet som möjliggjort fördjupade samarbeten och därigenom ökad genomslagskraft. Utifrån de kunskaper och erfarenheter som genererats i projektet identifieras utbildning, tydligare regelverk och säkra vägar som tre viktiga åtgärder i det fortsatta arbetet för att minska olyckorna:

Utbildning

- Alla som köper en elrullstol/elskoter privat, eller får den förskrivna från hälso- och sjukvården behöver få muntlig och skriftlig trafiksäkerhetsinformation och körträning. Privata återförsäljare behöver ta ett större ansvar för utbildning. Exempelvis skulle en auktorisation av återförsäljare kunna införas.

Tydligare regelverk

- Det måste vara tydligt för alla vilka som ska betraktas som gångtrafikanter respektive cyklister. Ett sätt skulle kunna vara att elrullstols-/elskoterförare alltid betraktas som gångtrafikanter. Ett annat att fordonen på något sätt märks ut så att det blir tydligt för alla.
- Krav på skyddsutrustning för elrullstol/elskoter som kan köras i högre hastigheter behöver ses över.
- I trafikskadestatistiken behöver det gå att skilja på olyckor med elrullstol respektive eskoter.

Säkra vägar

- Fler säkra gång-, cykel- och moped-passager behövs.
- Fler gång- och cykelbanor behöver byggas, även utefter statliga vägar. Separation av gående och cyklister behöver öka.
- Säkerheten på gång- och cykelbanor ska normeras utifrån att man vid ett fall mot underlaget inte ska skadas allvarligt. Dämpande eftergivliga material, exempelvis mjuk asfalt, behöver tas fram och användas om utvärderingar visar att detta är bra för gång- och cykeltrafiken.
- Bättre riktlinjer, som är lika i alla kommuner, behövs när det gäller vinterväghållning i form av halkbekämpning, snöröjning och grusupptagning, men också för barmarksunderhåll i form av lagning av håll och ojämnheter och lövsopning. Snö ska forslas bort och inte lagras i vallar utefter trottoarer.

Röster om projektet

Projektet har uppmärksammat behovet av skadeförbyggande arbete riktat till personer som använder elskoter och elrullstolar. Både när det gäller trafikmiljön, utbildning och regelverket kring fordonen. För användarna är den framtagna webb utbildningen en stor resurs. Med relativt små insatser går det att skapa en säkrare trafikmiljö för både användare och medtrafikanter.

Fredrik Canerstam, Kanslichef, Personskadeförbundet RTP

Sveriges Arbetsterapeuter är mycket glada över att vi fått möjlighet att samverka i detta viktiga projekt som inte bara uppmärksammat en betydande trafiksäkerhetsfråga utan även utvecklat konkret material som har stor potential att bidra till minskade olyckor och ökad trafiksäkerhet vid elrullstolsanvändning.

Ida Kåhlin, Förbundsordförande, Sveriges Arbetsterapeuter

1 Bakgrund

Bakgrunden till projektet är den analys om elrullstolsrelaterade vägtrafikolyckor som genomförts av Carlsson och Lundälv (2019). De undersökte med hjälp av fritextsökning vägtrafikolyckor i informationssystemet Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) under perioden 1/1 2001 – 31/5 2017. Till detta informationssystem rapporterar både polis och akutsjukhus om skador och olyckor inom vägtransportssystemet. Under tidsperioden fanns 743 vägtrafikolyckor med 998 personer rapporterade där en elrullstol eller elskoter varit inblandad. Av olyckorna var 427 singelolyckor (varav 10 med dödlig skada) och 316 kollisionsolyckor (varav 12 med dödlig skada). Män dominerar skadestatistiken i singelolyckor, kollisionsolyckor, liksom i dödsolyckor. Majoriteten av de lite allvarigare skadorna var höft- och huvudskador i både singelolyckor och kollisionshändelser.

Utvecklingen över 10 år (2007–2016, där samma 10 akutsjukhus rapporterat hela tiden) med totalt 301 olyckor visar på en 3-faldig ökning i antalet rapporterade olyckor. I 87 procent av singelolyckorna slog elrullstolsföraren i marken, antingen genom att elrullstolen välte (71 %) eller att föraren föll ur anordningen (16 %). I 9 procent av singelolyckorna var händelsen en sammanstötning med fast objekt och i resterande 4 procent en övrig typ av olycka. Anledningen till många av vältolyckorna var (höjd)skillnader i marknivån, ojämn yta, för hög hastighet vid sväng, eller att man oväntat kommit ut i den omgivande terrängen. Ett fall från elrullstolen inträffade vanligtvis på grund av ett plötsligt stopp eller en oväntad rörelse med elrullstolen. I kollisionsolyckorna var det vanligast att motparten var en bil (60 %) följt av en fotgängare (18 %), cykel (9 %), lastbil/buss (7 %) eller motorcykel/moped (5 %). Mer än hälften av kollisionsolyckorna (53 %) inträffade när personen i elrullstol/ elskoter korsade en gata (varav 35 % på markerat övergångsställe och 18 % i korsningar). Oskyddade trafikanter (103 st), dvs. fotgängare, cyklister, mopedister, motorcyklister, var oftast involverade i kollisioner med elrullstol/ elskoter på kombinerade gång- och cykelvägar (32 %), gångvägar (26 %), korsningar (17 %) eller på vägsträcka (10 %). Bilar, lastbilar och bussar var mest involverade i olyckor med elrullstol/ elskoter på övergångsställen (51 %), i korsningar (19 %) eller på vägsträcka (18 %).

I en intervjustudie med 15 användare om att leva med en elrullstol, sa en av de intervjuade: "Det är en tung maskin, vet du. Själva maskinen väger 180 kg och sen väger jag 70 kg, så det blir 250 kg. Så jag skulle kunna bli en farlig missil på gångbanan, det är därför man måste vara försiktig när man kör där det finns människor." (Stenberg, Henje, Levi, & Lindström, 2016). Det framkom i intervjuerna att man gjorde sina egna anpassningar, för att till exempel ha mobiltelefon eller handväska inom räckhåll, eller

för att assistent eller barn skulle kunna åka med på elrullstolen. Vidare uttryckte deltagarna, trots tacksamheten över att ha erhållit en elrullstol, en frustration över att vara beroende av "systemet" (det vill säga regler och bestämmelser, byråkrati, långa ledtider, brist på flexibilitet) vid förskrivning, leverans och justeringar och reparation av elrullstolen. Deltagarna framhöll vikten av förbättrad support, information och dialog under förskrivningsprocessen. De intervjuade uttryckte också att tillgängligheten på lokal nivå till restauranger och offentliga byggnader är problematisk, medan tillgängligheten när man ska resa kollektivt med buss, tåg eller flyg beror på nationella och internationella regler och system.

I en uppföljande studie av Henje, (ännu ej publicerad) har tretton elrullstolsanvändare följts genom videoobservationer. Studien, som presenterades vid Transportforum 2019, visar att elrullstolsanvändarna tillämpar trafikfarliga beteenden för att kompensera för att trafikmiljön inte är utformad för dem. Till exempel backar de över trottoarkanter eller ytor med ojämnt underlag och får då sämre uppsikt. Ett annat problem som iakttagits är att man inte lämnar in sin elrullstol på lagning/service, eftersom man är så beroende av den i vardagen. När exempelvis reflexer går sönder kör man med trasiga reflexer. Den åldrande befolkningen ökar i Sverige och därför ökar även antalet förflyttningshjälpmedel som elrullstolar och elskotrar eftersom förflyttningssvårigheter ökar med stigande ålder.

Elrullstolar och elskotrar ses enligt Lagen om vägtrafikdefinitioner (SFS: 2001:559) som en cykel och ska därmed följa de lagar som gäller för cykel, exempelvis vad gäller lysen och reflexer. Trafikanten ska enligt Trafikförordningen (SFS:1998:1276, 1 kap 4 §) betraktas som gående och följa de regler som gäller för gående då elrullstolen/elskotern framförs i gångfart. I cykelfart ska trafikanten följa trafikregler för cyklister.

En elrullstol styrs oftast med en joystick och kan användas både inomhus och utomhus. En elskoter har styre och används oftast bara utomhus. Båda typerna av hjälpmedel drivs av laddningsbara batterier. När någon har behov av en elrullstol eller elskoter görs en individuell bedömning, oftast av en arbetsterapeut. I Sverige är förskrivning av hjälpmedel, såsom elrullstol och elskoter, reglerad i hälso- och sjukvårdslagen. (Pettersson, 2014) De arbetsterapeuter som förskriver elrullstolar ger information till den som får en ny elrullstol eller elskoter förskriven, bland annat information om trafikregler. Många elskotrar köps också av användarna själva ifall de inte kunnat få en sådan förskriven.

2 Syfte

Syftet med projektet är att bidra till att antalet skadade och omkomna i elrullstolsrelaterade trafikolyckor minskar trots att antalet elrullstolar och elskotrar i trafiken ökar.

3 Metod

Projektet har använt olika metoder för att bidra till syftet. Det har handlat om att genomföra enkätundersökningar och telefonintervjuer för att få ny kunskap, att ta fram konsumentinformation, filmer, bildstöd och utbildning som vänder sig direkt till användaren och som syftar till att skapa säkra trafikanter. Det har också handlat om att föra dialog med ansvariga i kommuner om hur trafikmiljön kan bli säkrare för målgruppen, samt med återförsäljare om hur de kan informera mer.

En samarbetsgrupp med representanter från Hjärnskadeförbundet Hjärnkraft, Personskadeförbundet RTP, SKPF Pensionärerna och Sveriges Arbetsterapeuter har behandlat och bidragit med värdefulla synpunkter vid framtagande av frågeformulär, konsumentinformation, rapporter och underlag för kommundialoger. Samarbetsorganisationerna har även haft en viktig roll i att sprida information om projektet och materialet.

4 Resultat

4.1 Undersökning med förskrivare och användare

NTF har genomfört en enkätstudie med ett frågeformulär till arbetsterapeuter som förskriver elrullstolar och elskotrar, samt ett frågeformulär till personer som brukar eller använder sådana. Syftet har främst varit att undersöka vilken trafiksäkerhetsinformation som ges och tas emot, samt vilken körträning som ges och tas emot. Även frågor om brukares incidenter/ olyckor och upplevelser av olika trafikmiljöer och trafiksituationer har besvarats.

Av resultaten framgår att förskrivarna i högre utsträckning anger att de ger olika slag av trafiksäkerhetsinformation och körträning till brukarna än vad dessa upplever att de får. Detta kan ha olika orsaker, men det viktiga är att trafiksäkerhetsinformation och körträning ges till alla som får en elrullstol eller elskoter, oavsett om det är genom förskrivning eller egenköp. Det finns behov av målgruppsanpassad information, exempelvis på olika språk eller lättare svenska. Det bör inte förutsättas att en person med körkort eller som tidigare haft körkort behöver trafiksäkerhetsinformation och körträning i lägre utsträckning, eftersom man med en elrullstol/ elskoter är en helt annan slags trafikant.

För den som förskriver en elrullstol eller elskoter är det viktigt med ett systematiskt arbetssätt, exempelvis checklistor för att allt väsentligt ska finnas med när information och körträning ges. Vidare skulle arbetsterapeuten behöva hjälp med innehåll i trafiksäkerhetsinformationen. Eller kanske är det så att ansvaret för trafiksäkerhetsinformation och körträning ska ligga utanför arbetsterapeutens ansvar, att detta ska ges via en trafikskola eller annan organisation? Det finns även förslag om körkort (eller förarbevis) för att få köra elskoter. I förskrivningsprocessen finns också behov av bättre bedömningsunderlag, exempelvis från läkare. Det sker olyckor och incidenter, och här behöver arbetsterapeuten hjälp och stöd med riktlinjer som visar när en förskrivning av elrullstol eller elskoter kan tas tillbaka om brukarens förmåga eller omdöme försämrats.

Vidare framkommer att det finns mycket i trafikmiljön och olika trafiksituationer som upplevs som otrygga eller osäkra för användare av elrullstolar/ elskotrar. I trafikmiljön handlar det exempelvis om landsväg utan vägren och trottoarkanter, men också om snövallar, is och/ eller snö, och rullgrus på gång- och cykelbanor eller gator, samt ojämnt underlag. När det gäller trafiksituationer upplevs elsparkcyklar på gång- och cykelbana, många cyklister på cykelbana och vägarbeten på gång- och cykelbanor eller gator som mest osäkra. Här finns mycket som Trafikverket och kommuner kan åtgärda i sin roll som väghållare. Åtgärder som även kommer andra oskyddade trafikanter till del.

Resultatet redovisas i sin helhet i NTF rapport 2020:2.

4.2 Undersökning med återförsäljare

Under januari till mars 2021 genomfördes telefonintervjuer med 15 privata återförsäljare av elrullstol och/eller elskoter runt om i landet. Syftet med undersökningen var att ta reda på vilken trafiksäkerhetsrelaterad information den som privat köper en elrullstol eller elskoter får, samt föra dialog med återförsäljarna om de kan ge mer information till kunden. Undersökningen visar att de flesta återförsäljare ger någon form av trafiksäkerhetsinformation, men innehåll och omfattning skiljer sig mycket mellan olika återförsäljare. Flera tar stöd av bruksanvisningen och går igenom trafiksäkerhetsinformationen i den muntligt. Andra överlämnar endast skriftlig information. Ett par återförsäljare lämnar varken skriftlig eller muntlig information. Vanligast är att kunden får information om var man får köra, följt av trafikregler för gående respektive cyklist. Därutöver ges information om att ta sig över trottoarkanter och ojämnheter i marken, samt risken med halka och rullgrus. Information som genomgående saknas är vad som gäller vid möte med gående eller cyklist, trafikskyltar som visar var du får köra i gång- respektive cykelfart, samt information om alkohol och mediciner.

Flertalet återförsäljare erbjuder ingen körträning. Endast sex återförsäljare ger någon form av sådan och bara tre av dem i trafikmiljö. Många återförsäljare erbjuder service och reparationer och kan även åka hem till kunden vid mindre åtgärder. Ingen återförsäljare erbjuder serviceavtal, trots att ett sådant skulle kunna bidra till att fler fordon servas kontinuerligt. Vidare så visar undersökningen att kännedomen om EU-standarden för elrullstol/elskoter är förvånansvärt låg bland återförsäljarna. Återförsäljarna upplever inte att kunderna efterfrågar hög fart, eller att det är vanligt att man "mixtrar med maskineriet" för att få upp hastigheten. Resultatet visar vidare att det händer att återförsäljare avvisar kunder som inte bedöms som lämpliga för köp av elrullstol eller elskoter, och i den situationen lyfts stödet från anhöriga som viktigt.

Det finns ett intresse från återförsäljarna att informera mer. Resultatet av undersökningen i sin helhet redovisas i NTF rapport 2021:4. Där lyfts även några goda exempel från företagen som deltagit i undersökningen.

4.3 Konsumentinformation

Ett informationsmaterial som vänder sig direkt till användaren har tagits fram. Materialet tar upp trafikregler i gång- respektive cykelfart, utrustning och underhåll, samt tips för att köra säkert. Vi har strävat efter att göra utbildningsmaterialet så tillgängligt som möjligt, genom att använda ett enkelt språk och rikligt med bilder och film. Allt tal i filmerna är textat. Webbutbildningens innehåll förmedlas via inspelade röster, bilder, film och korta texter. Informationssidorna NTF:s hemsida kan via Google translate översättas till knappt hundra språk.

Följande material tagits fram:

- Fyra korta filmer
- Folder
- Webbutbildning
- Konsumentinfo på ntf.se
- Bildstöd
- Quiz

Läs mer om materialet och hitta direktlänkar under avsnitt 6, NTF:s verktyg.

En svårighet i arbetet med att ta fram konsumentinformation har varit att på ett enkelt sätt beskriva trafikregler för en trafikantgrupp som kan vara gående eller cyklist beroende på fordonets hastighet. Bilar ska till exempel stanna för den som korsar gatan i gånghastighet, men i cykelhastighet gäller andra regler.

Sammantaget har över 13 000 personer sett en film, genomgått en utbildning, läst konsumentinfo på ntf.se, eller i foldern, tagit del av våra rapporter, eller gjort ett quiz. Vidare har medieinslag och annonsering haft en sammanlagd räckvidd på 4,4 miljoner.

4.4 Kommundialoger

NTF-förbunden har haft digitala möten med ansvariga i 51 kommuner över hela Sverige. Vid mötena har vi informerat om projektet, presenterat olycksstatistiken och berättat om vad som framkommit i enkätundersökningen om vilka trafikmiljöer och situationer som användare upplever som osäkra (se avsnitt 4.1). Därefter har tänkbara åtgärder i kommunen diskuterats. Som exempel på vilken typ av resultat ett sådant möte kan få så gjorde en kommuntjänsteman en snabb slagning i olycksdatabasen Strada på sittande möte och fann en koncentration av olyckor med elrullstol/elskoter vid sjukhusområdet i staden. Det skulle man titta närmare på.

Mötena har bidragit till att lyfta frågan på agendan i kommunerna. Många kommuner har ett pågående arbete med tillgänglighetsanpassning och förbättringar av gång- och cykelbanor, men mer behöver göras. Åtgärder som gynnar gåendes och cyklisters säkerhet är generellt sett även gynnsamma för elrullstol- och elskoterförare. Intresset för mötena har generellt varit stort. Vi har träffat ansvariga för

vägutformning och underhåll av gång- och cykelbanor, kommunpolitiker och ibland även kommunens råd för funktionshinderfrågor. Totalt har 137 personer deltagit på mötena.

Dialogmöten har skett i följande kommuner: Skellefteå, Östersund, Gävle, Halmstad, Sundsvall, Malmö, Umeå, Vänersborg, Trollhättan, Växjö, Kalmar, Värnamo, Karlstad, Skövde, Uppsala, Södertälje, Västerås, Falun, Kungälv, Trosa, Nyköping, Örebro, Luleå, Piteå, Lund, Linköping, Katrineholm, Oxelösund, Eskilstuna, Umeå, Stockholm stad, Huddinge, Enköping, Sala, Karlshamn, Hultsfred, Habo, Trelleborg, Landskrona, Lidköping, Hagfors, Partille, Tanumshede, Hudiksvall, Lerum, Örnsköldsvik, Eslöv, Öckerö, Borlänge, Lycksele samt Boden.

5 Sammanfattande diskussion och slutsatser

Arbetet i projektet visar hur man genom samarbete mellan organisationer med skilda perspektiv kan belysa en fråga och nå ut brett. Projektets tidsomfattning på två år har gett en viktig kontinuitet som möjliggjort fördjupade samarbeten och därigenom ökad genomslagskraft. Inte minst på lokal nivå är just långsiktighet en förutsättning för att samverkan ska hinna ta form.

Att projektet lyckats lyfta problematiken och behovet av åtgärder har inte minst märkts på det mediala intresse som projektet har genererat. Totalt har projektet gett 47 inslag i nationell och lokal media med en sammanlagd räckvidd på 4 miljoner. Det blir också tydligt i Transportstyrelsens utredning om förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon (2021), där det korta avsnitt som tar upp elrullstol och elskoter enbart byggs på refererat från en av projektets rapporter (NTF rapport 2020:2). Inga direkta förslag till åtgärder läggs dock av utredningen, vilket visar på behovet av fortsatt arbete med frågan. Utifrån de lärdomar vi dragit i projektet har vi identifierat utbildning, tydligare regelverk och säkra vägar som tre viktiga åtgärder att arbeta vidare med:

Utbildning

När en elrullstol eller elskoter förskrivs av hälso- och sjukvården ska körträning och trafikinformation ges. Personens körförmåga bedöms och en passande modell prövas ut. Hälso- och sjukvården säkerställer också att fordonet lever upp till vissa kvalitetskrav. Vår undersökning bland förskrivare (se avsnitt 4.1) visar att de flesta förskriver 1-3 elrullstolar/elskotrar per år, vilket skapar en osäkerhet inför arbetsmomentet. Det är 85 procent som uppger att de har stöd i ett systematiskt arbetssätt, exempelvis genom checklistor, även om de inte alltid upplevs som fullständiga och tillräckligt tydliga. Motsvarande krav på att ge trafiksäkerhetsinformation och körträning finns inte när en elrullstol eller elskoter säljs privat. Vår undersökning bland återförsäljare (se avsnitt 4.2) visar att många seriösa återförsäljare ger åtminstone någon form av trafiksäkerhetsinformation och/eller körträning, men sällan i den omfattning och med den systematik som ges av hälso- och sjukvården. Åtta av 15 återförsäljare ger både muntlig och skriftlig information. Endast 6 av 15 återförsäljare ger någon form av körträning och bara tre av dem i trafikmiljö. Undersökningen ger inte en bild av hela den privata marknaden. Elrullstolar och elskotrar som säljs via webbhandlare, privatimport, i icke-specialiserad handel och på andrahandsmarknaden åtföljs av praktiska skäl inte av samma trafiksäkerhetsinformation som en specialiserad butik.

Högsta förvaltningsdomstolens dom (Mål nr. 4637-19) gällande kommunens ansvar för bostadsanpassning till den som får en elrullstol/ elskoter förskrivna, har skapat en limbo där regionerna idag inte beviljar elrullstol/ elskoter till människor med behov, eftersom de inte kan få bostadsanpassningsstöd för att ordna en lämplig förvaring av den. Om man inte kan få en elrullstol/elskoter förskrivna från hälso- och sjukvården, vänder sig sannolikt de som har ekonomisk möjlighet till privata butiker, andrahandsmarknaden och webbhandeln. Konsekvensen blir att vi får en lägre kunskapsnivå och riskmedvetenhet bland förarna.

- Alla som köper en elrullstol/elskoter privat, eller får den förskriften från hälso- och sjukvården behöver få muntlig och skriftlig trafiksäkerhetsinformation och körträning. Privata återförsäljare behöver ta ett större ansvar för utbildning. Exempelvis skulle en auktorisation av återförsäljare kunna införas.

Tydligare regelverk

En elrullstol/elskoter klassas idag som en cykel om den är avsedd som hjälpmedel och har en maxhastighet på 20 km/tim. Framförs den i gångfart ska föraren följa regler för gående, i cykelfart gäller regler för cyklist. På marknaden säljs även elskotrar som kan gå i högre hastigheter. Regelverket är krångligt för den enskilde och försvårar förståelse och följsamhet till trafikregler. Otydligheten med att elrullstolens/elskoterns fart här och nu påverkar vilken trafikantroll man har, gör det mycket svårt för alla trafikanter. Nuvarande regelverk gör inte heller någon skillnad avseende skyddsutrustning för en elrullstol som framförs i 6 km/tim och en elskoter som körs i 20 km/tim.



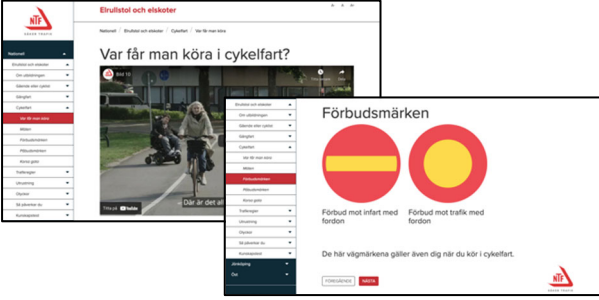
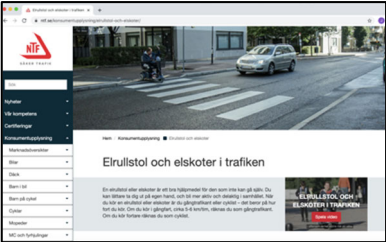

- Det måste vara tydligt för alla vilka som ska betraktas som gångtrafikanter respektive cyklister. Ett sätt skulle kunna vara att elrullstols-/elskoterförare alltid betraktas som gångtrafikanter. Ett annat att fordonen på något sätt märks ut så att det blir tydligt för alla.
- Krav på skyddsutrustning för elrullstol/elskoter som kan köras i högre hastigheter behöver ses över.
- I trafikskadestatistiken behöver det gå att skilja på olyckor med elrullstol respektive elskoter.

Säkra vägar

Vår undersökning bland användare (se avsnitt 4.1) visar att snövallar, elsparkcyklar och många cyklister på gång- och cykelbanor, landsväg utan vägren, samt trottoarkanter upplevs som mest riskabelt. I projektet har vi fört dialog om vägutformning och underhåll med 51 kommuner i hela landet. Många kommuner har ett pågående arbete med tillgänglighetsanpassning och förbättringar av gång- och cykelbanor, men mer behöver göras. Åtgärder som gynnar gåendes och cyklisters säkerhet är generellt sett även gynnsamma för elrullstol- och elskoterförare.

- Fler säkra gång-, cykel- och moped-passager behövs.
- Fler gång- och cykelbanor behöver byggas, även utefter statliga vägar. Separation av gående och cyklister behöver öka.
- Säkerheten på gång- och cykelbanor ska normeras utifrån att man vid ett fall mot underlaget inte ska skadas allvarligt. Dämpande eftergivliga material, exempelvis mjuk asfalt, behöver tas fram och användas om utvärderingar visar att detta är bra för gång- och cykeltrafiken.
- Bättre riktlinjer, som är lika i alla kommuner, behövs när det gäller vinterväghållning i form av halkbekämpning, snöröjning och grusupptagning, men också för barmarksunderhåll i form av lagning av hål och ojämnheter och lövsopning. Snö ska forslas bort och inte lagras i vallar utefter trottoarer.

6 NTF:s material

	<p>Folder. Ladda ned eller beställ i tryckt format kostnadsfritt.</p> <p>https://ntf.storedo.com/p/elrullstol--elskoter-i-trafiken</p>
	<p>Korta filmer</p> <p>https://ntf.se/konsumentupplysning/elrullstol-och-elskoter/</p>
	<p>Webbutbildning</p> <p>https://ntf.se/bibliotek/e-learning/elrullstol-och-elskoter/</p>
	<p>Konsumentinformation på NTF.se</p> <p>https://ntf.se/konsumentupplysning/elrullstol-och-elskoter/</p>
	<p>Bildstöd med översättning av nyckelord till olika språk.</p> <p>https://ntf.se/media/41666/bildsto-d.pdf</p>

Referenser

Carlsson, A. & Lundälv, J. (2019) Acute injuries resulting from accidents involving powered mobility devices (PMDs) – Development and outcomes of PMD-related accidents in Sweden. *Traffic Injury Prevention*, 20:5, 484-491

NTF. (2020). Elrullstol och elskoter i trafiken. Trafiksäkerhetsrelaterad information från förskrivare och användares upplevelser - enkätstudier. NTF-rapport 2020:2.

NTF. (2021). Trafiksäkerhetsinformation vid privatköp av elrullstol och elskoter. Undersökning och dialog om trafiksäkerhet med återförsäljare. NTF-rapport 2021:4.

Pettersson, C. (2014) *Powered Mobility Device Use: Participation and Accessibility*. Doctoral dissertation. Lund University, Faculty of Medicine, Department of Health Sciences.

SFS: 2001:559. Lag om vägtrafikdefinitioner.

SFS:1998:1276. Trafikförordning.

Stenberg, G., Henje, C., Levi, R. & Lindström, M. (2016) Living with an electric wheelchair – the user perspective. *Disability and Rehabilitation: Assistive Technology*, 11:5, 385-394.

Transportstyrelsen. (2021) Utredning behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon. Slutrapport – slutsatser, förslag och bedömningar. TSV-2019-5394.