

Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Remissvar:

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

Diarienummer: I2021/02587

NTF:s synpunkter på förslagen

NTF, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, har tagit del av *Transportstyrelsens slutrapport Utredning behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon – slutsatser, förslag och bedömningar* och ger här våra synpunkter inom de områden där förslag har lämnats. Ytterligare några synpunkter som berör området med eldrivna enpersonsfordon finns under rubriken Övriga synpunkter.

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.

NTF håller med om att elsparkcyklar, liksom andra fordon, bör vara trafiksäkra och hållbara. Istället för att helt ta bort motoreffektens begränsning på 250 watt, skulle den kunna höjas något. Detta skulle dock möjliggöra att en eventuell trimning leder till högre hastigheter än vid en lägre motoreffekt. Därför måste åtgärder vidtas för att motverka trimning. Med en motoreffekt över 250 watt (upp till 1000 watt) skulle fordonet också, enligt dagens klassificering, bli en moped klass II och då tillkommer krav på förarbevis, ålderskrav på 15 år, cykelhjälm och trafikförsäkring. Ett alternativ är att behålla dagens begränsning på 250 watt av motoreffekten och istället införa en lägre maxhastighet för fordonet, förslagsvis 15 km/tim.

Eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning som är att anse som cykel får inte föras på gångbana, om det inte är avsett för personer med fysisk funktionsnedsättning.

Detta förslag är mycket bra och NTF stödjer det helt.

Möjligheten att märka ut cykelpassager tas bort, för att på sikt tas bort helt ur vägmärkesförordningen.

Detta förslag är mycket bra och NTF stödjer det helt.

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.

Detta förslag är mycket bra och NTF stödjer det helt.

Övriga synpunkter

Klassificering av fordon

I utredningen bedömer Transportstyrelsen att det i dagsläget inte finns behov av någon ny typ av nationell definition för eldrivna enpersonsfordon. NTF anser att en utredning ska tillsättas som tar ett helhetsgrepp om klassificeringen av eldrivna enpersonsfordon som elsparkcykel, hoverboard, segway med flera. Det kommer ständigt nya fordon inom mikromobiliteten och en utredning bör påbörjas för att se över definitioner och regelverk inom området. Borde de fordon som nu är någon typ av motordrivna fordon ha en egen klassificering eller klassas annorlunda än idag? Med höjd motoreffekt på elsparkcykeln kanske den snarast är att betrakta som en moped?

I Transportstyrelsens utredning saknas också en djupare analys av de eldrivna fordonen utan trampor för personer med fysisk funktionsnedsättning, där fordonet idag klassificeras som en cykel, medan föraren kan vara en gående eller en cyklist beroende på vilken hastighet fordonet framförs i. Detta är förvillande både för föraren själv, och för andra trafikanter som inte vet hur de ska betrakta det fordon som exempelvis kommer på en gång- och cykelbana eller ett övergångsställe kombinerat med cykelpassage. NTF anser att reglerna bör förtydligas så att förare av eldrivet enpersonsfordon utan trampor som är avsett för personer med fysisk funktionsnedsättning alltid ska vara en gångtrafikanter.

Ålderskrav på 15 år

NTF anser att ett ålderskrav på 15 år ska införas för alla typer av eldrivna cyklar med undantag för eldrivna fordon utan trampor för personer med fysisk funktionsnedsättning.

Ett skäl är att dessa fordon bara ger ett litet bidrag till barnets fysiska aktivitet, jämfört med att gå eller använda en vanlig trampcykel. Barns fysiska aktivitet bör dagligen omfatta 60 minuter. Ett ytterligare skäl är den höga hastighet barnet lätt kan komma upp i med dessa fordon. Elcyklar kan nå en hastighet på 25 km/tim och elsparkcyklar 20 km/tim. Detta kan jämföras med en moped klass II som får gå i 25 km/tim, men där det finns ålderskrav på 15 år, krav på förarbevis, användning av hjälm och försäkring. Att inte ha något ålderskrav på elcyklar och elsparkcyklar gör att barn, oavsett ålder, kan använda en cykel med elmotor i en hastighet upp till 25 km/tim. Företagen som hyr ut elsparkcyklar kräver ofta att användaren ska vara 18 år (även om användaren kan kringgå detta krav). Flera andra länder har ålderskrav för användning av elsparkcyklar. Den privata marknaden för elsparkcyklar ökar kraftigt i Sverige och utan ålderskrav kommer användningen av elsparkcyklar, och även elcyklar, att öka bland yngre barn. Detta innebär en ökad risk för att barn skadas allvarligt eller omkommer. Därför bör ett ålderskrav för användning införas, och då kan 15 år vara en lämplig gräns, barnet blir ju då även straffmyndigt.

Hjälmkrav för alla cyklister

NTF anser, till skillnad från Transportstyrelsen, att en lag om cykelhjälmsanvändning som omfattar alla cyklister ska införas. Att använda cykelhjälm är en förutsättning för säker cykling. Huvudskador är vanliga, både vid kollisionsolyckor och singelolyckor, och i olyckor där cyklisten skadas mycket allvarligt eller omkommer. Cykelhjälmen halverar risken för huvudskador. Inte bara risken för skullskador minskas med hjälm, utan även risken för ansiktsskador, skador som är mer vanliga bland elsparkcyklister. Cykelhjälmsanvändningen generellt är ungefär 47 procent, men bland elsparkcyklister endast 13 procent. Enbart informations- och kunskapshöjande åtgärder kommer inte vara tillräckliga för att nå en hög cykelhjälmsanvändning. Sådana aktiviteter i kombination med en generell cykelhjälmslag förväntas dock leda till en kraftigt ökad hjälmanvändning.

Nykterhet på cykel och speciellt eldrivna fordon

NTF anser att informationsåtgärder för minskat cyklande under påverkan av alkohol och andra droger ska vidtas. Detta är särskilt viktigt för eldrivna fordon. Det bör dessutom utredas om det ska finnas någon promillegräns för cyklister (inkl. elsparkcyklist). Kanske ska ett begrepp som "styrfylla" införas, liksom nolltolerans för droger. Det bör då gälla vanliga cyklister och elcyklister, liksom de som använder andra typer av eldrivna enpersonsfordon med och utan styre.

Endast en person på varje elsparkcykel

NTF anser att informationsåtgärder ska vidtas för att endast en person ska åka på varje elsparkcykel. I Lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner står att fordonet ska vara inrättat huvudsakligen för befordran av en person. NTF anser att lagen ska förtydligas. Finns det verkligen fordon inom denna klass där det bör förekomma mer än en person?

Bristfälliga kunskaper om trafikregler

Transportstyrelsens utredning har visat på att det finns en stor brist i kunskap om trafikregler som gäller elcyklister och elsparkcyklister. Transportstyrelsen bedömer att Trafikverket bör informera medborgare om olyckor som sker med cykling, vikten av att använda huvudskydd och att cykla nykter. NTF bidrar gärna, om finansiering erhålls, med att nå fram till medborgare med sådana budskap samt med information och kunskap om trafikregler för cyklister. Sådan kunskap behöver ges redan från skolåldern, och vi ser ett behov av kunskapsmål inom skolans undervisning om trafik och trafiksäkerhet. Generellt behövs förbättrade attityder, beteenden och normer kring cykling och övrig trafik i samhället.

Kommuners krav på uthyrningsföretagen

NTF anser att kommuner ska ställa krav och komma överens med uthyrningsföretagen om exempelvis parkeringslösningar, var fordonen får vara i olika hastigheter, och om fordonens säkerhetsstandard. Krav kan också ställas på fordonens livslängd och hållbarhet, företagens arbetsförhållanden och att företagen är klimatneutrala. Syftet med kravställningarna är att säkerheten ska öka för elsparkcykelanvändare och för övriga gång- och cykeltrafikanter.

Hastigheter i tätort

NTF anser att tätortshastighet 40 km/tim, förslaget från Trafikanalys till regeringen (Trafikanalys rapport 2017:16), omedelbart ska införas. Därutöver ska områden med 30 km/tim, enligt Stockholmsdeklarationen, införas där oskyddade trafikanter som gående och cyklister blandas med biltrafik på ett frekvent och planerat sätt. Hänsyn till gåendes och cyklisters trafiksäkerhet och tillgänglighet ska alltid tas vid införande av hastighetsgränser i tätort.

Avslutning

I detta ärende har generalsekreterare Marie Nordén beslutat. Trafiksäkerhetsansvarig Susanne Wallhagen har varit föredragande.



Marie Nordén

Generalsekreterare NTF, Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande