

Ärendenummer
TRV 2021/132931
Motpartens ärendenummer
I2021/02587

Dokumentdatum
2021-12-14

Konfidentialitetsnivå 1

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

Kopia till
Diariet
GD-sekreterare
Webb-och projektstöd
Ärendeberedning Planering

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

Sammanfattning

Trafikverket har följande synpunkter på förslagen och materialet i Transportstyrelsens rapport:

- 40 kilometer i timmen bör införas som ny bashastighet inom tätbebyggt område samt att införandet av 30-områden underlättas
- elsparkcyklar bör regleras bort från gångbanor
- regeln om tillåten cykling i vägbana när cykelbana finns bör gälla vid hastighetsgräns max 40 kilometer i timmen
- oreglerade cykelpassager bör fasas ut och reglerade cykelpassager finnas kvar
- effektbegränsningen av eldrivna enpersonsfordon utan vevanordningar bör inte ändras
- effektbegränsningen av eldrivna enpersonsfordon med tramp- eller vevanordning bör inte ändras
- ett ålderskrav på 15 år för eldrivna enpersonsfordon bör införas
- ett hjälmkrav för användare av eldrivna enpersonsfordon bör införas
- ingen ny definition för eldrivna enpersonsfordon bör införas
- en promillegräns för förare av eldrivna enpersonsfordon bör utredas
- effektiva verktyg för att minska tillförseln och användningen av trimmade eldrivna enpersonsfordon på marknaden och i trafiken bör utredas

Ärendenummer
TRV 2021/132931
Motpartens ärendenummer
I2021/02587

Dokumentdatum
2021-12-14

Inledning

Trafikverket har regeringens uppdrag att förvalta, utveckla och sprida Nollvisionens säkerhetsfilosofi¹. Mot bakgrund av detta uppdrag tog Trafikverket fram promemorian Moderniserat regelverk för ett tryggt och säkert gång-, cykel- och mopedsystem², nedan kallad promemorian Moderniserat regelverk, som underlag till Transportstyrelsens utredning om eldrivna enpersonsfordon. Flera delar av denna promemoria har utgjort ett underlag till Trafikverkets svar på den nu aktuella remissen.

Eldrivna enpersonsfordon ger ett viktigt bidrag till omställningen mot ett mer hållbart och aktivt resande. Samtidigt riskerar denna omställning att leda till ökade risker för människors hälsa till följd av personskador. Vid övervägande kring ny regelgivning inom området bör en försiktighetsprincip användas för att förebygga, hindra eller motverka att denna omställning medför skada eller olägenhet för människors hälsa. Behovet av en försiktighetsprincip tydliggörs av de senaste årens utveckling av personskador med elsparkcykel:

Elsparkcykel	2016	2017	2018	2019	2020	2021*
Personskadeolyckor	19	11	18	709	798	1056*

Tabell 1: Antal olyckor med minst en elsparkcykel inblandad. *T.o.m. augusti Källa: Transportstyrelsen, Strada

Då det allmänna, både staten och kommuner, har mycket goda skäl till att aktivt verka för en ökad cykling, är det samtidigt viktigt att staten tar ansvar för att utföra de skyddsåtgärder och iakttä de begränsningar som krävs på nationell nivå för att motverka personskador vid trafik med eldrivna enpersonsfordon.

Enligt Transportstyrelsens uppdrag ska förslag på regler vara funktionsbaserade, teknikneutrala och tillämpliga på framtida eldrivna enpersonsfordon så att behovet av framtida regeländringar minimeras. De synpunkter som Trafikverket redovisar nedan har tagits fram utifrån en sådan systemsyn, vilket gör att den regelgivning som föreslås bidrar till både ett tillgängligt, tryggt och säkert system för gående och cyklister. Förslagen utgör därför en helhet där olika regeländringar tillsammans stärker arbetet för ett ökat och säkert aktivt resande.

Trafikverket saknar och anser det viktigt att belysa hänsyn till olika åldersgrupper och olika socioekonomiska grupper med tanke på att cykel,

¹ Uppdrag att leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet för vägtrafik, regeringsbeslut 2016-09-01, N2016/05493/TS.

² Moderniserat regelverk för ett tryggt och säkert gång-, cykel- och mopedsystem, TRV 2020/138370, 2021-12-06, version 1.1

Ärendenummer
TRV 2021/132931
Motpartens ärendenummer
I2021/02587

Dokumentdatum
2021-12-14

eldrivna cyklar och elsparkcyklar är färdstätt som är tillgängligt och ekonomiskt överkomligt för många.

4.3 Internationell utblick – 30 kilometer i timmen

Trafikverket anser att 40 kilometer i timmen bör införas som ny bashastighet inom tätbebyggt område samt att införandet av 30-områden underlättas.

Transportstyrelsen refererar till tio rekommendationer som anges i rapporten ”Safe micromobility”. En av rekommendationerna är att hastighetsgränserna bör vara 30 kilometer i timmen om utsatta trafikanter delar utrymme med motorfordon.

En hastighet om 30/40 kilometer i timmen inom tätbebyggt område är av stor vikt för ökat och säkert aktivt resande, samt trygg gång-, cykel- och mopedtrafik. En lägre hastighet inom tätbebyggt område bör införas för att öka cykelns konkurrenskraft mot personbilstrafik och dess säkerhet i tätort. En sådan reform skulle ge bättre villkor för både barns och äldres resor i tätort. Lägre hastigheter skapar också bättre förutsättningar för morgondagens mer automatiserade fordon att minimera olyckor med oskyddade. Vidare är en sänkt hastighet positivt för tätortsmiljön, avseende partiklar och buller. I ett längre perspektiv bedömer Trafikverket att det inte räcker att endast utforma hastighetssystemet baserat på oskyddades skaderisk utan trygghetsaspekten blir allt viktigare, vilket betyder att förhållanden som innebär risk att bli påkörd som gående eller cyklist av motorfordon inte kommer att godtas.

De länder som ställt sig bakom Stockholmsdeklarationen har uttryckt tydliga avsikter att säkerställa att hastigheten i områden där oskyddade trafikanter och fordon blandas inte överstiger 30 kilometer i timmen. Införs 40 kilometer i timmen som ny bashastighet i tätort bör även rekvisiten för beslut om 30-områden ses över enligt förslag i avsnitt 3, promemorian Moderniserat regelverk. Med nuvarande rekvisit i 3 kap. 17 § Trafikförordningen (1998:1276) kan det finnas en risk att det blir svårare för en kommun att motivera införandet av ett 30-område om 40 kilometer i timmen införs som bashastighet.

För ytterligare motiv, se promemorian Moderniserat regelverk, avsnitt 3.1.

5.2 Förande av ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning på gångbana

Trafikverket stödjer Transportstyrelsens förslag. Trafikverket anser att eldrivna fordon utan tramp- eller vevanordning, i likhet med vad som redan gäller för vanliga icke eldrivna cyklar, inte ska få framföras på gångbana. Detta

Ärendenummer
TRV 2021/132931
Motpartens ärendenummer
I2021/02587

Dokumentdatum
2021-12-14

förslag anser Trafikverket behöver kombineras med ett ålderskrav för dessa fordon. Eldrivna cyklar som används som hjälpmedel för fysisk funktionsnedsättning bör dock även fortsättningsvis få framföras på gångbana.

Det ökade antalet elsparkcyklar på gångbanor har medfört ett ökat trygghetsproblem för fotgängare, men det har även påverkat säkerheten. Barn, äldre och personer med funktionsnedsättning kan på olika sätt ha begränsade möjligheter att samspela med dessa fordon, varför tryggheten på gångbanor i dessa fall är extra viktig att värna.

Barn som är 8 år eller yngre får idag cykla på gångbana. Utan ett ålderskrav för eldrivna cyklar hänvisas barn äldre än 8 år till körbana om cykelbana saknas. Det vore olämpligt ur säkerhetssynpunkt att låta yngre barn färdas med eldrivna enpersonsfordon i blandtrafik, vilket stärker behovet av att införa en 15-årsgräns för dessa fordon. Se nedan synpunkter om ålderskrav.

För ytterligare motiv, se promemorian Moderniserat regelverk, avsnitt 3.4.

5.4 Som huvudregel ska körbana inte användas när det finns cykelbana

Om regeringen väljer att behålla nuvarande bestämmelse som gör det möjligt för den som är minst 15 år att cykla på vägbana även om cykelbana finns, anser Trafikverket att bestämmelsen bör ändras så att den gäller vid hastighetsgräns max 40 kilometer i timmen istället för dagens gräns om max 50 kilometer i timmen.

Skälet till Trafikverkets förslag är att nuvarande regel som medger cykling på körbana vid 50 kilometer i timmen även om cykelbana finns, varken harmoniserar med Stockholmsdeklarationens riktlinje om max 30 kilometer i timmen vid blandtrafik eller Trafikanalys förslag om 40 kilometer i timmen som ny bashastighet inom tätbebyggt område. Människans tolerans mot yttre våld vid en trafikolycka gör att den maximala hastigheten bör vara under 30 kilometer i timmen. Tack vare att allt fler fordon i biltrafiken är utrustade med nödbromssystem för fotgängare och cyklister kan en maximal hastighet om 40 kilometer i timmen på sikt anses vara ett steg närmare Nollvisionens säkerhetsfilosofi i tätortsmiljö.

För ytterligare motiv, se promemorian Moderniserat regelverk, avsnitt 3.5.

5.3 Cykelpassage

Trafikverket stödjer Transportstyrelsens förslag om att markeringen för oreglerade cykelpassager bör fasas ut. Markeringen vid signalreglerade cykelpassager bör dock behållas.

Ärendenummer
TRV 2021/132931
Motpartens ärendenummer
I2021/02587

Dokumentdatum
2021-12-14

Trafikverket delar Transportstyrelsens uppfattning om att markeringen för cykelpassage utan trafiksignal är svår att förstå för många trafikanter och att förslaget om att fasa ut denna markering ökar tydligheten. Om cykelpassager ersätts med cykelöverfarter, som då är hastighetssäkrad till 30 kilometer i timmen, på det sätt som Transportstyrelsen förväntar sig kommer det förbättra både säkerheten och tillgängligheten för cyklister. Leder det däremot till få ombyggnader kommer den upplevda tillgängligheten för cyklister försvagas. Den fysiska tillgängligheten för cyklister påverkas inte om bara markeringen för cykelpassage tas bort.

Cykelpassager kombineras i de flesta fall med ett övergångsställe genom markeringen M15 övergångsställe. När markeringen M16 cykelpassage fasas ut finns en risk för att den yta som idag är avsatt för cykel att passera körbanan minskas eller tas bort. Det behöver därför säkerställas mot väghållare att förändrade regler inte medför att den fysiska tillgängligheten försämras för cyklister. Cykeltrafiken behöver vid de flesta korsningspunkter även fortsättningsvis ha en egen separat yta där cyklisten kan passera vägbanan parallellt med övergångsstället. Det är fortsatt lika viktigt att tillräcklig bredd avsätts för cyklister.

Trafikverkets delar däremot inte Transportstyrelsens förslag om att fasa ut markeringen M16 vid reglerade cykelpassager. Cykelpassager som är reglerade med trafiksignal behöver undantas från påverkan vid en regeländring. Även om passagen inte går att likställas med en hastighetssäkrad cykelöverfart så är passagen för cyklister separerade från biltrafiken i tid med egen signalväxling, vilket motiverar att i dessa fall behålla markeringen M16. Om M16 tas bort även i dessa fall riskerar det att minska cyklisters tillgänglighet då signalreglerade cykelpassager sannolikt inte kommer att byggas om som hastighetssäkrade cykelöverfarter i någon större omfattning under överskådlig tid. Risken är att det på sikt leder till att signalregleringen för cyklister fasas ut i flera av dessa punkter.

5.1.1 Ingen effektbegränsning för cyklar utan tramp- och vevanordning.

Trafikverket anser att effektbegränsningen av eldrivna enpersonsfordon utan vevanordningar inte bör ändras.

Skälet till att Trafikverket anser att inga ändringar av effektbegränsningen bör beslutas är att tillräckliga utredningar om effekter och konsekvenser av förslaget saknas i underlaget. Farhågan är stor att nya fordon kommer att introduceras på marknaden som ser ut som elmopeders men som motsvarar

Ärendenummer
TRV 2021/132931
Motpartens ärendenummer
I2021/02587

Dokumentdatum
2021-12-14

cykeldefinitionen och då få föras av personer utan behörighet eller andra krav både i hyrsystem och av privatpersoner ägda fordon.

Dagens mopeder medger högre effekt än dagens elsparkcyklar. Det utvecklingsbehov av fordon som utredningen pekar på med högre effekt, medför att de liknar dagens mopeder. Trafikverkets bedömning är att effektökningen kan och bör åstadkommas inom definitionen moped. Mopeder klass 2 ska även använda samma infrastruktur som cykel.

Transportstyrelsen pekar på behovet av ytterligare utredningar, till exempel:

- ”I och med att vi föreslår att ta bort gränsen för motoreffekt på fordonen kan det på sikt finnas en risk för att fordon fortsatt kan komma att trimmas trots att detta inte är tillåtet. Det är därför viktigt att Transportstyrelsen utreder hur och utvecklar föreskrifterna om cykel för att hantera manipulation”
- ”Utreda möjligheten till historik spårning genom hastighetsmätare”
- ”Möjligheterna att ställa krav på ändringar som förändrar fordonets tekniska konstruktion kan också behöva utredas”

Innan eventuellt beslut fattas om att ändra effektbegränsningen för eldrivna enpersonsfordon utan vevanordningar, behöver dessa frågor utredas så att den lagstiftning som krävs för att motverka dessa risker kan träda ikraft samtidigt som en eventuell förändring sker av effektbegränsningen.

5.1.3 Effektbegränsningen kvar för elcyklar med tramp- eller vevanordning

Trafikverket delar Transportstyrelsens uppfattning om att effektbegränsningen av eldrivna enpersonsfordon med tramp- eller vevanordning inte bör ändras. Om motoreffekten behöver höjas för de fordon som idag definieras som cykel, t.ex. för godstransporterser ser Trafikverket att det är naturligt att fordonet uppgraderas till moped klass 1 eller 2.

4.3 Internationell utblick - ålderskrav

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

Skälet till Trafikverkets ställningstagande är de skaderisker som barn kan utsättas för då de med teknisk hjälp snabbt kan komma upp i en fart på 25 kilometer i timmen på elcyklar och 20 kilometer i timmen på elsparkcyklar. Vilket kan jämföras med dagens ålderskrav på 15 år för moped klass 2 (25 kilometer i timmen). Uthyrare i Sverige har i normalfallet en 18-årsgräns. Flera länder i Europa har ett ålderskrav, som till exempel Danmark med 15 år,

Ärendenummer
TRV 2021/132931
Motpartens ärendenummer
I2021/02587

Dokumentdatum
2021-12-14

Nederländerna med 16 år och Tyskland med 14 år. I Sverige blir man straffmyndig vid 15 år, varför det kan vara en lämplig gräns för ett ålderskrav.

De inledande olycksstudierna visar inte på så många skadade barn under 18 år, även om de förekommer. Detta beror sannolikt på att första ”vågen” av elsparkcyklar har varit inom hyrsystemen. Den privata marknaden för elsparkcyklar ökar och elcyklar finns nu också i barnutförande. Detta gör att barn i dagsläget kan köra fordon som har moped klass 2 fartresurser (25 kilometer i timmen), men utan samma krav på ålder, behörighet och användande av hjälm. I förlängningen riskerar det att leda till ett ökat antal omkomna eller allvarligt skadade barn. Att införa ett ålderskrav för eldrivna enpersonsfordon bedöms ligga i linje med Barnkonventionens krav på att barnens bästa ska vara vägledande vid alla beslut, även om en barnkonsekvensanalys inte genomförts. Elsparkcykeln ger även ett sämre bidrag till barns fysiska aktivitet än att gå eller använda vanlig trampcykel.

De högre hastigheter som nu tillåts för barn, 20 respektive 25 kilometer i timmen, skiljer sig markant mot lekfordon. Definitionen av ett lekfordon har redan tidigare gjort det möjligt för barn att framföra ett elfordon men då i gångfart. Lekfordon är ett fordon som inte kan eller får köras fortare än 6 km/tim (gångfart). Ett lekfordon är avsett för barn upp till 14 år.

För ytterligare motiv, se promemorian Moderniserat regelverk, avsnitt 5.1.

5.5.1 Cykelhjälm eller annat huvudskydd

Trafikverket anser att ett hjälmkrav bör införas för alla användare av eldrivna enpersonsfordon.

Skälet till Trafikverkets förslag är att användandet av en cykelhjälm är en av förutsättningarna för ökad och säker cykling. Varken konflikt- eller singelolyckor bland cyklister går att helt ”bygga bort”. Nollvisionens synsätt innebär att planeringen behöver utgå från att olyckor sker, även om vissa olyckor kan motverkas genom bättre utformning och bättre underhåll. För att förhindra att allvarliga skador uppstår vid islaget mot marken eller mot en bil, behöver cyklisten skyddas. Cykelhjälmen absorberar på ett mycket effektivt sätt upp det yttre krockvåldet mot huvudet.

Cykelhjälmen minskar risken för huvudskador med minst 50 procent. Två av tre allvarliga huvudskador kan undvikas om cyklisten använder hjälm. Av de omkomna cyklister som saknade hjälm hade nästan hälften (46 procent) överlevt med hjälm³. Om alla använde cykelhjälm skulle antalet omkomna

³ Analys av dödsolyckor med cyklister på statligt och kommunalt vägnät, Folksam, 2018.

Ärendenummer
TRV 2021/132931
Motpartens ärendenummer
I2021/02587

Dokumentdatum
2021-12-14

kunna minska med 25 procent, och för allvarligt respektive mycket allvarligt skadade är motsvarande andel 5 respektive 25 procent⁴.

Vad gäller elsparkcyklar så dominerar huvudskadorna, 44 procent av de inrapporterade skadorna var huvudskador⁵. Endast 13 procent uppgav att de burit hjälm vid olyckstillfället. En stor del av huvudskadorna var rena ansiktsskador där 18 procent skadat sina tänder. Cykelhjälmen motverkar inte bara skullskador utan den minskar även risken för ansiktsskador med 33 procent⁶.

En ökad hjälmanvändning bland cyklister kan uppnås med frivilliga åtgärder, även om det är svårt att påvisa tydliga effekter av olika hjälmkampanjer. Det är dock viktigt att uthålligt genomföra olika aktiviteter för ökad hjälmanvändning bland alla cyklister, även om det inte leder till lika höga användningsnivåer som man kan åstadkomma genom lagstiftning. Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att genomföra informations- och kunskapshöjande insatser till medborgare och trafikanter för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken⁷. Som en del av detta uppdrag avser Trafikverket att vidta insatser för ökad användning av cykelhjälm.

Denna kunskap finns generellt idag vad gäller frågan om hjälm och hjälmlag:

- Hjälmen har hög skyddande effekt
- En genomgång av internationella studier visar att lagkrav för cykelhjälm inte behöver vara hämmande för ökad cykling⁸
- Litet eller ingen belägg för att riskkompensation finns vid hjälmanvändning⁹
- Sedan början av 90-talet har andelen som anser att det borde vara obligatoriskt med cykelhjälm ökat kraftigt från fyra av tio till sju av tio¹⁰
- En hjälmlag i kombination med informationsinsatser har möjlighet att öka användningen och uppnå önskade målnivåer på kort tid
- En hjälmlag är mycket kostnadseffektiv ur ett samhällsperspektiv med en utväxling per satsad krona upp till ca 1:40 (Transportstyrelsen Dnr TSV 2019-5394, juni 2021)

⁴ Gemensam inriktning för säker trafik med cykel och moped, Trafikverket publ. 2018:159.

⁵ Kartläggning av olyckor med elsparkcyklar och hur olyckorna kan förhindras, Stigson H, Klingegård M, Folksam, 2020.

⁶ Bicycle injuries and helmet use: a systematic review and meta-analysis, Jake Olivier, Prudence Creighton, 2017.

⁷ Uppdrag att genomföra informations- och kunskapshöjande insatser inom områdena Mobilitet som en tjänst respektive Medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken, regeringsbeslut 2019-03-21, N2019/01343/TIF m.fl.

⁸ Bicycle Helmets: Systematic Reviews on Legislation, Effects of Legislation on Cycling Exposure, and Risk Compensation, Olivier J, Esmailikia M och Grzebieta R, School of Mathematics and Statistics Transport and Road Safety (TARS), 2018.

⁹ Bicycle Helmets: Systematic Reviews on Legislation, Effects of Legislation on Cycling Exposure, and Risk Compensation, Olivier J, Esmailikia M och Grzebieta R, School of Mathematics and Statistics Transport and Road Safety (TARS), 2018.

¹⁰ Allmänhetens syn på trafiksäkerhet – Resultat från Trafiksäkerhetsenkäten 2020, Trafikverket, 2020.

Ärendenummer
TRV 2021/132931
Motpartens ärendenummer
I2021/02587

Dokumentdatum
2021-12-14

Den samhällsekonomiska nyttan kan jämföras andra krav, med till exempel:

Hjälmkrav på cykel	ca 1:40	Källa: TSV 2019-5394, juni 2021
Hjälmkrav på mc o moped	ca 1:17	Källa: TÖI handboken
ABS på mc	ca 1:9	Källa: TÖI handboken
Antisladdsystem på personbilar	ca 1:4	Källa: Daniels et al 2019

Olika hyrsystem utgör en utmaning vid en eventuell lagstiftning. Olika lösningar finns nu framme och testas. Att ta med sin egen hjälm i de olika hyrsystemen kommer ändå att vara en viktig del av lösningen.

För ytterligare motiv, se promemorian Moderniserat regelverk, avsnitt 5.2.

5.1.2 Ingen ny definition för eldrivna enpersonsfordon

Trafikverket delar Transportstyrelsens bedömning att det inte finns behov av att införa någon ny typ av nationell definition för eldrivna enpersonsfordon. Moped klass 2 ses som lämplig definition att använda om eldrivna enpersonsfordon med högre prestanda eftersträvas.

5.5.2 Rattfylleri och cykling

Trafikverket anser att en promillegräns även för förare av eldrivna enpersonsfordon bör utredas.

Skälet till Trafikverkets förslag är att cirka 15 procent av de cyklister som omkommer är alkoholpåverkade. Hur stor andelen onyktra är bland de som skadas allvarligt är idag inte känt men studier av onyktra cyklister visar att balansförmågan och risktagandet påverkas redan vid låga promillehalter. En betydande andel av de allvarliga skadefallen bland elsparkcyklister sker kvälls- och nattetid under helgerna, då andelen alkoholpåverkade antas kunna vara hög. För mopedförare finns en fast promillegräns – 0,2 promille – på samma sätt som gäller för förare av andra motordrivna fordon.

Trafikverket anser att dagens lagkrav om bestämmelserna om rattfylleri i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott inte är tillräckliga.

Transportstyrelsen bör därför få i uppdrag att utreda en promillegräns även för cyklister på eldrivna cyklar med eller utan tramp- och vevanordning.

Elycklister är av särskild vikt då dessa cyklar är tyngre än vanliga cyklar och ligger nära mopeders i prestanda och har en högre genomsnittlig hastighet.

5.6 Tillgängliga verktyg

Trafikverket anser att effektiva verktyg för att minska tillförseln samt användningen av trimmade eldrivna enpersonsfordon på marknaden bör utredas.

Ärendenummer
TRV 2021/132931
Motpartens ärendenummer
I2021/02587

Dokumentdatum
2021-12-14

Skälet till Trafikverkets förslag är att det är viktigt att säkerställa maxhastigheten på 20 kilometer i timmen för eldrivna enpersonsfordon utan tramp- och vevanordning respektive 25 kilometer i timmen för eldrivna cyklar med tramp- och vevanordning för säkerhet och tryggheten i GCM-systemet. Det saknas ett tydligt ansvar och effektiva verktyg för att minska tillförseln samt användningen av trimmade eldrivna cyklar.

Trafikverket anser att ansvarsfrågan samt behovet av ändamålsenlig lagstiftning och effektiva verktyg inte är tillräckligt utredd. Trafikverket föreslår därför att Transportstyrelsen får i uppdrag att i samverkan med övriga berörda myndigheter klargöra vad som behövs för att effektivt motverka tillförseln och användningen av trimmade eldrivna enpersonsfordon på marknaden.

Trimprodukter till elcyklar och elsparkcyklar som inte uppfyller cykeldefinitionen marknadsförs på internet och förekommer även hos vissa handlare. Det är mycket olyckligt att trimsatser och ej godkända elcyklar får fortsätta att säljas lagligt då dessa produkter är olagliga att använda i vägtrafiken. Det gör att konsumenter både medvetet och omedvetet köper produkter som är olagliga i vägtrafiken. Svårigheten är att flera lagstiftningar påverkar området, liksom flera olika aktörer med olika roller. Kunskapsbristen på omfattningen av trimning bör dock inte hindra framtagande av tydligare och effektivare regler för att förebygga och kontrollera efterlevnad.

För ytterligare motiv, se promemorian Moderniserat regelverk, avsnitt 4.1.

5.5 Kunskapshöjande åtgärder

Trafikverket delar Transportstyrelsens syn om ett behov av att säkerställa medborgares kunskap om vilka trafikregler som gäller för cyklister och välkomnar ett tydliggörande om att Transportstyrelsen har i uppgift att informera om befintliga trafikregler och de förändringar som sker.

Trafikverket delar Transportstyrelsens bedömning att Trafikverket bör inom ramen för vårt pågående regeringsuppdrag om informations- och kunskapshöjande insatser informera medborgare om olyckor som sker med cykling, vikten av att använda huvudskydd och att cykla nyktert.

5.5.3 Samverkan om cykling och användande av eldrivna enpersonsfordon

Trafikverket delar Transportstyrelsens bedömning om att företag och organisationer som är verksamma med eldrivna enpersonsfordon bör inkluderas i arbetet med nationell samverkan för att bidra till de transportpolitiska målen och Nollvisionen. Nordic Micromobility Association

Ärendenummer
TRV 2021/132931
Motpartens ärendenummer
I2021/02587

Dokumentdatum
2021-12-14

(NMA) och operatörer för elsparkcyklar har tillsammans med Cycleurope Sverige AB därför bjudits in och deltagit i olika samverkansgrupper som Trafikverket samordnar.

Beredning och beslut

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Lena Erixon. Fördragande har varit utredningsledare Eleonor Mörk, Trafiksäkerhet väg samverkan. Samråd har skett med utredningsledare Jörgen Persson, Trafiksäkerhet väg samverkan, senior sakkunnig, Lars Ekman, Trafiksäkerhet väg utredning, utredningsledare Henric Storswedh, Personresor, utredningsledare Helen Lindblom, Miljö, utredningsledare, Patrik Wirsenius, Transportnät, specialist, Martin Andersson, Teknisk övervakning, trafikingenjör, Stefan Johansson, Trafikmiljö, trafikingenjör, Per Johnsson, Trafikmiljö. I den slutliga handläggningen har enhetschef Johan Lindberg, Trafiksäkerhet väg samverkan, måldirektör trafiksäkerhet Maria Krafft, Strategisk utveckling, enhetschef Ulrika Wennergren, Personresor, stf avdelningschef Anna Gabrielsson, Transportkvalitet, samt chef verksamhetsområde planering Stefan Engdahl, deltagit.

Lena Erixon
Generaldirektör

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2021/132931, Motpartens ärendenummer I2021/02587, Dokumentdatum 2021-12-14, Dokumenttyp BREV.

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.