



TRAFIKVERKET

# Remiss eldrivna enpersonsfordon

GNS

2021-12-08

# Transportstyrelsens rapport på remiss

- Svar till Infrastrukturdepartementet senast den 7 januari 2022
- Trafikverket kommer ha synpunkter på både förslag och frågor där Transportstyrelsen inte lämnar något skarpt förslag
- Beräkningar av samhällsekonomisk nytta vid användning av cykelhjälm; Cykelhjälms betydelse för säkerheten och samhällsekonomi, TSV 2019-5394

# Samhällsekonomiska nytta vid användning av cykelhjälm

Källa: RAPPORT Dnr TSV 2019-5394 Juni 2021

”..13 avlidna och 444 allvarligt skadade skulle ha undvikits om alla använde cykelhjälm under perioden 2014-2019”

”Som ett resultat beräknas **samhället spara drygt sju miljarder kronor** till följd av uteblivna dödliga och allvarliga huvudskadekostnader **om alla cyklister använde hjälm**, jämfört med **cirka 0,17 miljarder kronor för cykelhjälmkostnader** under perioden 2014-2019”

”Om 80 procent använde hjälm skulle cirka fem miljarder kronor sparas, mot en jämförande kostnad av cirka 0,1 miljarder kronor för hjälmkostnader”

**Detta innebär en utväxling per satsad krona på ca 1:40!**

(Om kostnaden skulle vara underskattad o visa sig t ex vara dubbelt så hög blir utväxlingen ca 1:20)

Kan jämföras med t ex:

- HjälmkraV på mc o moped ca **1:17** (Källa: TÖI handboken)
- ABS på mc ca **1:9** (Källa: TÖI handboken)
- Antisladdsystem på bilar ca **1:4** (Källa: Daniels et al 2019)



# Transportstyrelsens förslag och bedömningar

- 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.
- 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.
- Vi föreslår att möjligheten att märka ut **cykelpassager tas bort**, för att på sikt tas bort helt ur vägmärkesförordningen.
- 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**.
- Vi bedömer att det inte finns behov av någon ny typ av nationell definition för eldrivna enpersonsfordon i dagsläget.
- Vi bedömer att det inte är lämpligt att ta bort begränsningen av elcyklars effekt.

# Transportstyrelsens förslag och bedömningar

- **Cykelhjälm/annat huvudskydd** – Vi anser att dagens lagkrav är tillräckligt. Användningen av huvudskydd bör istället öka genom att kunskapen om trafiksäkerhet, trafikregler och fördragsregler ökar hos allmänheten.
- Vi bedömer att det i dag inte finns underlag för att bestämmelserna om **rattfylleri** i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott också ska gälla den som framför en cykel. Vi anser att dagens bestämmelser är tillräckliga.
- Det finns bestämmelser tillgängliga för kommunerna och Polismyndigheten för att bland annat hantera konsekvenserna av uthyrning av elsparkcyklar i dag. Vi rekommenderar att dessa utnyttjas på ett nationellt samordnat sätt, bland annat för att få ett enhetligt användande befintligt regelverk.
- Vi ser ett behov av att **säkerställa medborgares kunskap om vilka trafikregler som gäller** för cyklister. Ingen aktör har detta ansvar idag.
- Trafikverket bör inom ramen för sitt pågående regeringsuppdrag **om informations- och kunskapshöjande insatser informera medborgare om** olyckor som sker med cykling, vikten av att använda **huvudskydd** och att **cykla nykter**.

## Ytterligare frågor som behandlas i vårt remissvar

- Behov av ny tätortshastighet 30/40 km/tim
- Behov av ålderskrav för eldrivna enpersonsfordon bör införas
- Behov av att minska tillförseln och användningen av trimmade eldrivna enpersonsfordon på marknaden och i trafiken