

Utredning av behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon

Regeringsuppdrag okt 2019-mars 2020

Pernilla Bremer

Kristofer Elo

Uppdraget

Utreda behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon för att möjliggöra:

- Ett trafiksäkert och miljövänligt användande
- Underlätta för användarna



Hänsynstaganden

- Funktionsbaserat och teknikneutralt så långt det går
- Långsiktighet
- Ny teknik, innovation, delningsekonomin
- Internationellt regel- och standardiseringsarbete
- Förenkla, tydliggöra och möjliggöra
- Proportionalitet

Mycket tid och kraft har lagts på problemanalys

- Nytt fenomen som inte passar in i befintlig samverkan inom trafiken (ännu)
- Problemen finns framförallt i användarnas beteende
 - De allmänna varsamhetsreglerna
 - Parkering
 - Kunskap om trafiksäkerhet och olyckor



De som har hjälpt oss

Vinnova
ArkDes
Trafikverket
Polisen
Åklagarmyndigheten
Arbetsmiljöverket
Konsumentverket
Elsäkerhetsverket
Boverket
Energimyndigheten
Naturvårdsverket
Upphandlingsmyndigheten
Skolverket
Sveriges kommuner och regioner
Stockholm kommun
Göteborg kommun
Helsingborg kommun

Örebro kommun
Jönköpings kommun
Uppsala kommun
Luleå kommun
Linköping kommun
Malmö kommun
Voi
Tier
Lime
Bird
Qick
Bolt
Jump (Uber)
Spin
Nordic Micromobility Association
Infrastruktur departementet
Riksdagens trafikutskott

Embassy of Sweden in USA
Embassy of Sweden in Israel
Chalmers
Kungliga tekniska högskolan
VTI
Folksam
Statens vegvesen
Trafikförsäkringsföreningen
Svensk försäkring
Sveriges motorcyklister
Västtrafik
Bussbranschens säkerhetsgrupp
Svensk kollektivtrafik
Synskadades riksförbund
Fotgängarnas riksförbund
Resenärsforum
RISE

Rådet för tillgänglighet och användbarhet för personer med funktionsnedsättning
Personsskadeförbundet RTP
Svensk cykling
Point
Karolinska Institutet
K2
M Volvo car mobility
Drive Sweden
FORES
SAFER
NTF
FOT
Resenärsforum
Ministry of Economic Affairs and Communications, Tallinn
Med flera

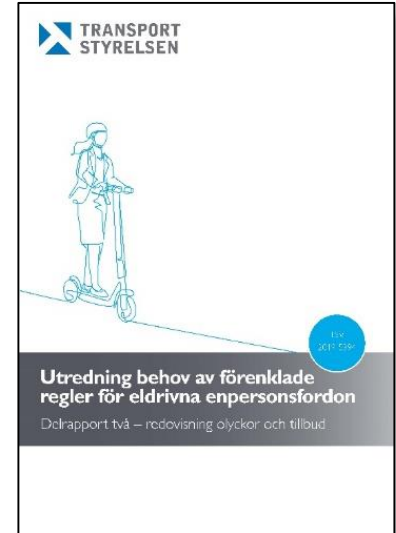
Tre rapporter

- Den första rapporten handlar om dagens regelverk
 - Många frågeställningar är redan hanterade inom dagens regelverk
 - Parkering, ansvar för operatörer and försäljning, trafikregler
 - Flera myndigheter som ansvarar utifrån olika perspektiv
 - Ett eldrivet enpersonsfordon är ofta en cykel
 - Men ibland en moped klass II
 - Trafikregler kan skilja mellan cyklar med, eller utan trampor
 - skiljer också mellan icke- självbalanserade och självbalanserade cyklar
 - Regelverket kan vara lite förvirrande



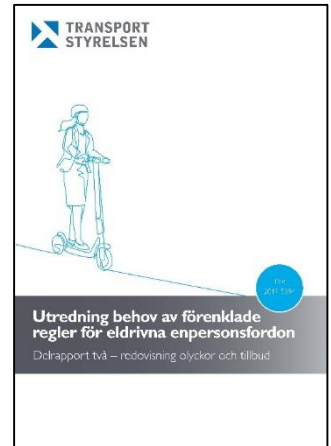
Delrapport två – olyckor och tillbud

- ✓ Utreda vad utformning av infrastruktur eller stadsplanering innebär för ett trafiksäkert framförande av dessa forskaffningsmedel.
- ✓ Beskriva omfattningen av olyckor och olyckstillbud där sådana fordon är inblandade.



Delrapport två, slutsats

- Vi behöver arbeta för att öka trafiksäkerheten för cykel generellt och inte bara eldrivna enpersonsfordon.
- Cykling behöver ses som ett eget transportsätt i stadsplaneringen.



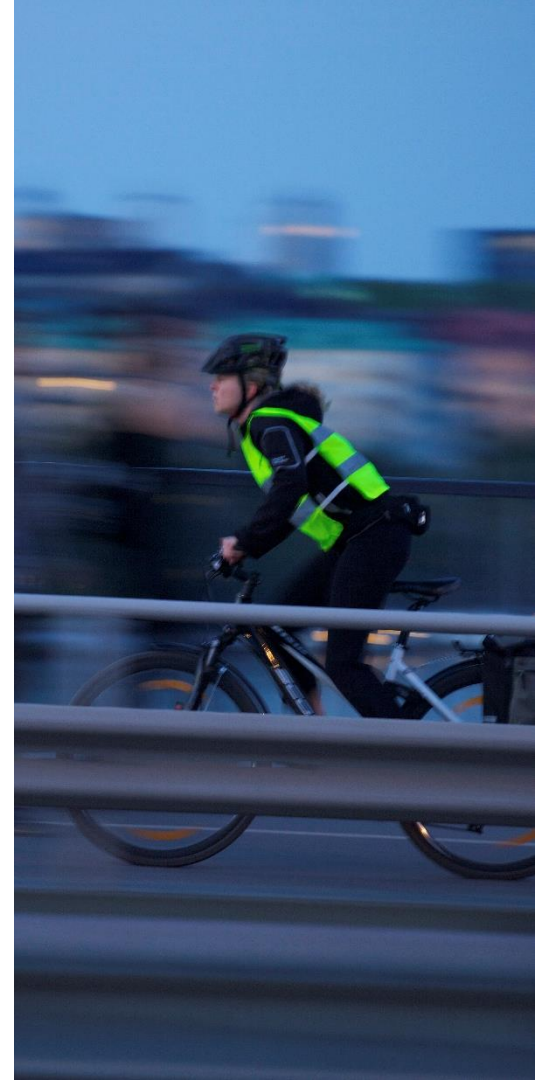
Slutrappport – förslag och bedömningar

- Redovisa hur ett lämpligt antal länder arbetar med trafiksäkerheten för motsvarande typer av fordon.
Analys av de åtgärdsalternativ som införts i respektive land.
- Förslag och bedömningar
- Konsekvensutredningar



Internationell studie

- Skapa utrymme för mikromobilitet, lugna trafiken och förbättra infrastrukturen för cykel
- Fordonen regleras som cykel
- Utbildning av trafikanterna
- Ha en enhetlig olycksrapportering
- Förbättra fordonens design
- Lagstifta om rattfylleri för alla fordonstyper



Pågår inom EU

- Studie över minimikrav för att öka trafiksäkerheten för eldrivna enpersonsfordon
 - Transportstyrelsen medverkar



Förslag syftar till att:

- möjliggöra en utveckling mot trafiksäkrare, hållbarare och mer ändamålsenliga fordon,
- tydliggöra att förare av eldrivna enpersonsfordon utan tramp – eller vevanordning ska följa trafikreglerna för cykel och öka tryggheten för gångtrafikanter.
- sätta fokus på behovet av kunskap och behovet av att utveckla cykel- och gång infrastruktur.

Ändra fordonsdefinition för cykel

Ta bort motorns 250 watt effektbegränsning för icke-självbalanserande cyklar utan tramp- eller vevanordning.

- ❑ Transportstyrelsen behöver utveckla föreskrifterna om cykel med vikt- begränsning innan effekten tas bort.



Trafikregler

- Förare av eldrivet enpersonsfordon utan tramp- eller vevanordning inte får köra fordonen på gångbana.
 - Fortfarande tillåtet för personer med fysisk funktionsnedsättning
- Ta bort möjligheten att märka ut cykelpassager.
- Ta bort möjligheten att cykla på väg vid 50 km/tim och om cyklisten är över 15 år när cykelbana finns.

Bedömningar

- Samverkan
 - Utöka befintlig samverkan
- Kunskapshöjande åtgärder
 - Stort behov, men vem har ansvaret?
- Huvudskydd
 - Utbildning om risker och olyckorna
 - Nudging



Fortsättning bedömningar

- Rattfylleri och cykling
 - Kunskap, attityder
- Tillgängliga verktyg
 - Lagen om flyttning av fordon i vissa fall
 - Ordningsslagen, ordningsföreskrifter
 - Lagen om offentlig upphandling
 - Lokala trafikföreskrifter
- Behov av mer kunskap om mikromobilitet och trafiksäkerhet
 - Forskning, studier

Tack för er uppmärksamhet! Frågor?