

2022-01-07

Ert dnr: I2021/02587

i.remissvar@regeringskansliet.se

i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Handläggare: Jens Tångefjord

Svensk Kollektivtrafiks, Västtrafiks, Skånetrafikens och Östgötatrafikens remissvar angående Transportstyrelsens Utredning behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Normalår görs mer än 1,7 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 99 % av landets busstrafik och 90 % av landets persontågstrafik. Kollektivtrafiken har kommit mycket långt i arbetet mot fossilfrihet. Den upphandlade busstrafiken drivs i dag till över 92 procent av förnybara drivmedel eller el. Spårvagns- och tunnelbanetrafiken drivs helt med el och tågtrafiken drivs nästan helt med el.

Sammanfattning av förslagen i utredningen

Förslag och bedömningar i den här utredningen syftar till att möjliggöra en utveckling mot trafiksäkrare, mer hållbara och ändamålsenliga fordon, tydliggöra att förare av eldrivna enpersonsfordon utan tramp- eller vevanordning ska följa trafikreglerna för cykel och öka tryggheten för gångtrafikanter. De syftar också till att öka tydligheten gentemot användaren, sätta fokus på behovet av kunskap och behovet av att utveckla cykel- och gånginfrastruktur.

Utredningen föreslår följande:

- Att begränsningen på 250 watt av motoreffekten tas bort för icke självbalanserade cyklar utan tramp- eller vevanordning i samband med att föreskrifterna om cykel i TSFS 2009:31 uppdateras med bland annat viktbegränsning för dessa fordon
- Att ett 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
- Att möjligheten att märka ut cykelpassager tas bort, för att på sikt tas bort helt ur vägmärkesförordningen
- 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.

2022-01-07

Vårt gemensamma yttrande

Enpersonsfordon i allmänhet, och delade enpersonsfordon i synnerhet, är idag en del av samhällets totala utbud av mobilitetstjänster. Kollektivtrafiken utgör en annan pusselbit i mobilitetsutbudet och våra respektive tjänster fyller olika behov hos resenärerna. Kollektivtrafiken står för de stora volymerna och enpersonsfordonen står för de mer finmaskiga transporterna som kompletterar kollektivtrafiken genom att bl.a. lösa transporterna till och från hållplats, det som ofta benämns som first/last mile. Kombinationen av olika mobilitetstjänster, s.k. MaaS-tjänster (Mobility as a Service) där delade enpersonsfordon är en komponent, bidrar till en ökad transporteffektivitet och en valfrihet i resandet för medborgarna. Runt om i landet pågår idag flera olika mindre försök att implementera MaaS-liknande tjänster där delade enpersonsfordon ingår.

Vi ser positivt på den här typen av mobilitetstjänster och menar att vi som tjänsteleverantörer kompletterar varandras erbjudanden till resenärerna. Samtidigt vill vi understryka att en förutsättning för att det ska bli en så bra upplevelse som möjligt för både resenärer och övriga medborgare, är att enpersonsfordon ges förutsättningar att verka på ett sådant sätt att nuvarande problematik med felparkerade delade enpersonsfordon undviks. Dessa felparkeringar leder till problem inte bara för kollektivtrafikens resenärer utan även för övriga medborgare.

Det är viktigt att det finns en tillräcklig mängd fordon för att resenärerna ska uppleva det som enkelt att kombinera delade enpersonsfordon med kollektivtrafiken. Idag finns det i flera städer en upplevelse av att det finns för många elsparkcyklar som orsakar en röra och problem på olika sätt. Det är dock inte mängden fordon som är problemet utan var de återfinns och hur de används som är kärnan. Felparkerade och slängda i diken kan fordonen vara många utan att fylla någon nytta. Strukturerat utställda vid hållplatser och målpunkter, samt ansvarsfullt använda ges resenärer och invånare tillgång till ett effektivt och utökat transportutbud.

För att öka trafiksäkerheten och tydligheten för samtliga trafikanter i gaturummet ser vi positivt på att eldrivna enpersonsfordon förbjuds på gångbanor och trottoarer. I tillägg till detta ser vi gärna möjlighet att reglera parkering av eldrivna enpersonsfordon vid hållplatser och stationer för kollektivtrafiken. Det är också positivt att det tydliggörs hur enpersonsfordon klassas och därmed vilka trafikregler som gäller.

Vi instämmer i Transportstyrelsens bedömning att infrastrukturen för gående och cyklister behöver förbättras och byggas ut, detta är en viktig förutsättning för att de hållbara färsätten ska kunna öka sina marknadsandelar och för att eldrivna enpersonsfordon ska kunna bli ett naturligt inslag i transportsystemet.

Johan Wadman, Vd Svensk Kollektivtrafik

Lars Backström, Vd Västtrafik

Maria Nyman, Trafikdirektör Skånetrafiken

Sofia Malander, Vd Östgötatrafiken