Kallelse till sammanträde med Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Datum och tid: 2021-10-27, klockan 13:30
Plats: Sahlin/Möller

Förhinder anmäls till Ina Petersson, ina.petersson@eslov.se

Ordförande
Bengt Andersson (M)

1. Upprop

2. Val av protokolljusterare

3. Ekonomisk månadsuppföljning 2021 (MOS.2021.0001)

Beslutsunderlag
- Tjänsteskrivelse. Ekonomisk månadsuppföljning för januari-september 2021
- Ekonomisk månadsuppföljning för september 2021

4. Årlig uppföljning av det systematiska brandskyddsarbetet 2021 (MOS.2021.0923)

Beslutsunderlag
- Tjänsteskrivelse. Årlig uppföljning av det systematiska brandskyddet 2021
- 2021 Checklista för årlig uppföljning av det systematiska brandskyddsarbetet

5. Remissvar gällande revidering av Naturvårdsplan för Skåne (MOS.2021.0927)

Beslutsunderlag
- Tjänsteskrivelse. Remissvar angående revidering av Naturvårdsplan för Skåne
- Remiss om reviderat Naturvårdsplan för Skåne
- Naturvårdsplan för Skåne - Eslövs kommun
- Bilaga till remiss för ny Naturvårdsplan för Skåne 2021

6. Borttagen på grund av personuppgifter.

Borttagen på grund av personuppgifter.

7. Taxa för upplåtelse av torgplatser och annan offentlig plats (MOS.2021.0138)

Beslutsunderlag
- Tjänsteskrivelse. Taxa för upplåtelse av torgplatser och annan offentlig plats
- Förslag till ny taxa för upplåtelse av torgplatser och annan offentlig plats

8. Elsparkcyklar (MOS.2021.0783)

Beslutsunderlag
- Tjänsteskrivelse. Elsparkcyklar
- Rapport. Elsparkcyklar
- Bilaga 1. Avsiktsförklaring mellan Halmstads kommun och Bird
- Bilaga 2. Transportstyrelsen - Förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon
- Bilaga 3. Advokatfirman Delphi - Kommuners möjligheter enligt ordningslagen att reglera friflytande mobilitetstjänster
- Bilaga 4. Sveriges Kommuner och Regioner - Friflytande mobilitetstjänster och ordningslagen
- Bilaga 5. Polismyndighetens yttrande om tillståndsplikt för uthyrning av elsparkcyklar

9. Borttagen på grund av personuppgifter.

Borttagen på grund av personuppgifter.

10. Borttagen på grund av personuppgifter.

Borttagen på grund av personuppgifter.

11. Borttagen på grund av personuppgifter.

Borttagen på grund av personuppgifter.

12.	**Information från miljöavdelningen**	Karin Sandström, Marie Brandt, Marielle Ekwurtzel
13.	**Information från avdelningen gata, trafik och park**	Christel Wohlin, Magnus Hall
14.	**Information om översvämningskarta**	Maria Archila Bustos

Ekonomisk månadsuppföljning 2021

3

MOS.2021.0001

ESLÖVS KOMMUN

MOS.2021.0001

2021-10-19
Karin Sandström
+4641362563
karin.sandstrom@eslov.se

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Ekonomisk månadsuppföljning för jan-sep 2021

Ärendebeskrivning
Ekonomisk månadsuppföljning för september har tagit fram. Helårsprognosen för miljö- och samhällsbyggnadsnämnden är sammantaget ett överskott med 0,4 mnkr.

Prognosen baseras på att planerat arbete inom förvaltningen genomförs fram till årsskiftet och att de extra medel som kommunstyrelsen tilldelat i samband med delårsbokslutet, inte medför att förvaltningens egna åtagande fördröjs.

Investeringarna prognostiserar överskott med 15,3 mnkr.

Hälsotalet för miljö- och samhällsbyggnadsnämnden är 94,5 % vilket är samma nivå som 2020, samma period.

Beslutsunderlag
Ekonomisk månadsrapport för september 2021.

Beredning
Månadsrapporten har tagits fram i samråd med avdelningarna på Miljö och Samhällsbyggnad.

Förslag till beslut
- Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden godkänner ekonomisk månadsuppföljning för september 2021.

Beslutet skickas till
Kommunstyrelsen

Dave Borg
Förvaltningschef

Karin Sandström
Förvaltningsekonom/Stabschef

Uppföljning september 2021

Miljö- och Samhällsbyggnadsnämnden

ESLÖVS KOMMUN

Resultaträkning jan-sep 2021

Nettokostnader (mnkr)	Budget Jan-sep 2021	Utfall Jan-sep 2021	Avvik. Jan-sep 2021	Budget 2021	Prognos 2021	Avvik.
Intäkter	9,3	11,2	+1,9	12,5	14,0	+2,0
Kostnader	-65,6	-65,7	-0,1	-88,0	-89,1	-1,6
Nettokostnader	**-56,3**	**-54,5**	**+1,8**	**-75,5**	**-75,1**	**+0,4**
Kommunbidrag	56,3	56,3	0,0	75,5	75,5	0,0
Årets resultat	**0,0**	**+1,8**	**+1,8**	**0,0**	**+0,4**	**+0,4**

ESLÖVS KOMMUN

Resultaträkning jan-sep 2021

Nettokostnader (mnkr)	Budget Jan-sep 2021	Utfall Jan-sep 2021	Avvik. Jan-sep 2021	Budget 2021	Prognos 2021	Avvik. 2021
Miljö- och samhälls-byggnadsnämnd	-0,6	-0,6	0,0	-0,8	-0,8	0,0
Förvaltningsledning	-4,7	-4,3	+0,4	-6,1	-6,6	-0,1
Miljöavdelning	-6,3	-6,3	+0,1	-8,5	-8,4	0,0
Kart- och bygglovsavdelning	-4,5	-2,7	+1,8	-6,1	-5,9	+1,2
Bostadsanpassning	-2,7	-3,5	-0,8	-3,6	-4,4	-0,8
Gata Trafik Park	-37,3	-37,1	+0,2	-50,4	-50,0	+0,1
Nettokostnader	**-56,3**	**-54,5**	**+1,8**	**-75,5**	**-75,1**	**+0,4**
Kommunbidrag	56,3	56,3	0,0	75,5	75,5	0,0
Årets resultat	**0,0**	**+1,8**	**+1,8**	**0,0**	**+0,4**	**+0,4**

ESLÖVS KOMMUN

Kommentarer till prognosen

- Lönekompensation har lämnats enligt utfall
- Kapitalkostnader, ingen avvikelse (kompenseras enligt utfall vid årets slut)
- Bygglovsintäkter, +1,3 mnkr
- Bostadsanpassningsbidrag, -0,8 mnkr
- Vinterväghållning, prognos enligt budget
- Extra medel enl KS 211005, prognos bygger på att redan planerat arbete inom MoS inte försenas till följd av nya engagemang!

Faktorer ej medräknade i prognosen:

- Inventering nedlagda deponier, ev effekt ej beräknat i prognosen
- Företagslots, friluftssamordnare ej påbörjad
- Förorenad mark, ev effekt ej beräknat i prognosen
- Utredning underfinansiering

ESLÖVS KOMMUN

Deponier
– kostnad ej beräknad i prognosen

- Avser 17 deponier
- 2 påbörjade, totalt utfall okt 2021: 40 tkr
  - Endast handläggning

- Löpande arbete för kontrollprogram och handlingsplan.
- *Medel för handläggning äskades i budget 2022*

ESLÖVS KOMMUN

KS beslut 5/10 – extra medel 2021

- **Åtgärder inom gata och park och offentliga miljöer, 1 500 000 kr**
  - Arbete har påbörjats.
  - Prognos: Oklart hur mycket som kan genomföras innan årets slut. Inköp av bänkar och papperskorgar, lekplatsåtgärder, grusgångar Kastberga, beskärning av träd och röjning i naturområden, trädplanteringar
- **Belysning Remmarlöv, 800 000 kr**
  - Anläggande under 2022. Räknas som investering. Investeringsbudgeten behöver justeras för 2022.
  - Prognos: Endast projektering tas under dessa medel 2021. Mindre belopp.
- **Medel till byaföreningar för försköning och trygghetsskapande åtgärder, 1 000 000 kr**
  - Arbete med uträkning och underlag pågår.
  - Prognos: Beloppet betalas ut under året

Investeringar (tkr)

	Perioden	Prognos
Utfall	-24 354	-50 600
Budget	-65 900	-65 900
Återstår	**41 546**	**15 300**

Projekt med största utgifterna

Stora torg, inkl gator	11 525
Asfaltering (årsanslag)	3 422
Lekplatser (årsanslag)	1 221
Stora torg, offentlig toalett	1 151

ESLÖVS KOMMUN

Investeringar kommentarer

- Stora torg. Prognos enligt budget (60 mnkr). Diskussion pågår med entreprenör om ätor och mängdförteckning.
- Kanalgatan projektering, tidsförskjuts något (+1,0 mnkr).
- Gång- och cykelväg Flyinge – S Sandby utgår, då Lunds kommun inte prioriterar projektet (+0,6 mnkr).
- Gång- och cykelväg Billinge-Röstånga kommer inte genomföras under året (+1,8 mnkr).
- GC-väg Ö Asmundstorp – Trollenäs flyttas till 2022 (+1,0 mnkr)
- Kvarngatan börjar projekteras efter sommaren (+0,5 mnkr).
- Slånbacksvägen blir billigare tack vare lägre anbud (prognos +2,0 mnkr)
- Eventuell försening kring projekt ”Belysning landsbygden”. Lång handläggningstid hos Trafikverket för tillstånd.

- GIS-system (+6,0 mnkr). Implementering påbörjas under hösten
- Verksamhetssystem miljö/bygg (+0,9 mnkr). Projekt avslutat.
- Teknisk utrustning (+0,5 mnkr).

ESLÖVS KOMMUN

Investeringar (tkr)

Projektnamn	Budget 2021	Utfall jan-sep 2021	Återstår	Prognos budget-avvikelse
Verksamhetssystem miljö och kart o bygg	-937	0	937	+937
GIS-system	-6 000	0	6 000	+6 000
Centrumutveckling				
Stora torg	-18 000	-11 525	6 475	0
Stora torg, offentlig toalett	-1 976	-1 151	825	+825
Cykelvägar				
GC-väg Stabbarp – Öslöv	0	-6	-6	-6
GC-väg Billinge – Röstånga	-1 924	-302	1 622	+1 573
GC-väg Flyinge – S Sandby	-600	0	600	+600
GC-väg Ö Asmundtorp – Trollenäs	-1 000	-2	998	+990

ESLÖVS KOMMUN

Investeringar (forts)

Projektnamn	Budget 2021	Utfall jan-sep 2021	Återstår	Prognos budget-avvikelse
Gator och vägar				
Kanalgatan	-2 000	-617	1 383	+1 000
Slånbacksvägen	-5 000	-307	4 693	+2 000
Kvarngatan inkl gc-väg	-1 000	0	1 000	+500
Belysning				
Belysning landsbygden	-3 863	-799	3 064	0
Grönområden				
Lekplats stadsparken	-1 000	-221	779	0
Slutredovisade projekt	**0**	**-19**	**-19**	**-19**

ESLÖVS KOMMUN

Investeringar (forts)

Projektnamn	Budget 2021	Utfall jan-sep 2021	Återstår	Prognos budget-avvikelse
Årsanslag				
Teknisk utrustning	-500	0	500	+500
Om- och nybyggnad gatuanläggningar	-2 100	-891	1 209	0
Åtgärder i övriga orter	-900	-852	48	0
Trafiksäkerhetsåtgärder inkl tillgänglighet	-1 500	-653	847	0
Asfaltering	-7 000	-3 422	3 578	0
Gatubelysning	-2 300	-492	1 808	0
Cykelvägnät Eslövs tätort	-1 000	-58	942	0
Omläggning gator, trottoarer i samband med ledningsägares arbeten	-2 000	-757	1 243	+1 000

ESLÖVS KOMMUN

Investeringar (forts)

Projektnamn	Budget 2021	Utfall Jan-sep 2021	Återstår	Prognos budget-avvikelse
Årsanslag forts.				
Lekplatser	-2 100	-1 221	879	-400
Grönområden Eslövs tätort	-1 400	-610	790	-400
Grönområden byarna	-600	-68	532	0
Broar	-200	0	200	+200
Dagvattenåtgärder	-1 000	-383	617	0
Delsumma	**-22 600**	**-9 405**	**13 195**	**+ 900**
Summa	**-65 900**	**-24 354**	**41 546**	**15 300**

ESLÖVS KOMMUN

Remissvar gällande revidering av Naturvårdsplan för Skåne

5

MOS.2021.0927

ESLÖVS KOMMUN

MOS.2021.0927

2021-10-14
Annika Söderman
+4641362335
annika.soderman@eslov.se

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Remissvar angående revidering av Naturvårdsplan för Skåne

Ärendebeskrivning

Länsstyrelsen har beslutat att revidera naturvårdsprogrammen för Kristianstads län (1996) och Malmöhus län (1997) till en gemensam naturvårdsplan för Skåne. Syftet är att tillhandahålla ett aktuellt planeringsunderlag för framför allt kommunerna i länet. Naturvårdsplanen blir också ett underlag för naturvårdsplanering i allmänhet och som en kunskapsbas som beskriver Skånes mest värdefulla natur-områden. Den är även en viktig del i Länsstyrelsens arbete med en stärkt grön infrastruktur.

Remisstiden sträcker sig från den 15 september till den 15 november 2021.

Till planen hör även ett digitalt kartmaterial som kan hittas här:
Skåne Sydväst | Länsstyrelsen Skåne (lansstyrelsen.se)
(https://www.lansstyrelsen.se/skane/samhalle/planering-och-byggande/naturvardsplan/skane-sydvast.html)

Beslutsunderlag

- Missiv remiss Naturvårdsplan för Skåne
- Remiss Naturvårdsplan för Skåne – Eslövs kommun
- Remiss Bilaga till Naturvårdsplan för Skåne

Beredning

Länsstyrelsen önskar svar på följande frågor. Kommunens synpunkter redovisas som svar under varje fråga.

1. Delar ni vår bedömning avseende klassificering av områden?
Efter genomgång av den beskrivna metoden och kriterier för klassificering så är bedömningen att klassificeringen av områden i remissen till större del stämmer överens med klassificering av områden i Eslöv kommuns naturmiljöprogram. Ett område sticker dock ut, Västra Strö fälad, som bedömts ha naturvärden av klass 1 i kommunens naturmiljöprogram men bedömts som klass 3 i naturvårdsplanen för Skåne. Resterande naturområden av klass 1, enligt kommunens naturmiljöprogram,

finns med i förslaget till naturvårdsplan, och de områden som ingår i förslaget stämmer bra överens med det kommunala naturmiljöprogrammets landskapselement. Dessa visar på större, sammanhängande områden med hög andel värdefull natur som utgör spridningsvägar genom landskapet, exempelvis åarna med sina ådalar.

2. Har ni förslag på områden som inte finns med?
Endast delar av Saxåns dalgång, runt Trollenäs, finns med i Naturmiljöplanen. Liksom övriga åar i Eslövs kommun så utgör Saxån och dess ådal ett viktigt landskapsekologiskt spridningsstråk. Det är ett viktigt sammanhängande stråk genom landskapet och borde därför tas med i sin helhet i naturmiljöplanen.

3. Är kartmaterialet tillräckligt tydligt?
Kartmaterialet är över lag tydligt. De flesta av de gulfärgade områdena, som utgörs av värdekärnor som finns med i kommunens naturmiljöprogram men som fått naturvårdsklassning 3 i förslaget, har namn som överensstämmer med kommunens naturmiljöprogram. Detta gör det lätt att hitta information om ett specifikt område i kommunens naturmiljöprogram, vilket är bra. Flera av dessa områden saknar dock namn, trots att de är namngivna i kommunens naturmiljöprogram, vilket bör åtgärdas. I kartmaterialet finns även markerade områden som inte är med i kommunens naturmiljöprogram. Det framgår inte vad det är för områden och varför de är med. Det bör vara tydligt var man kan hitta information om enskilda områden som inte ingår i naturvårdsplanen. Är det i kommunens naturmiljöprogram så ska det hänvisas dit annars någon annanstans, så det blir tydligt och användarvänligt.

4. Har ni synpunkter på beskrivningarna av de olika områdena?
- I den allmänna beskrivningen av Eslövs kommun beskrivs den norra delen av kommunen som delvis barrskogspräglad. Bättre beskrivning vore att den norra delen av Eslövs kommun domineras av skogs- och betesmarker där skogen främst består av lövskog, men att denna till stor del är barrskogspräglad.

- Uppdelningen av Rönne ås dalgång i två delområden är inte tydlig i områdesbeskrivningarna. I beskrivningen av ”Rönneåns dalgång (1)” nämns att dalgången i höjd med Stockamöllan och nedströms ändrar karaktär. Beskrivningen verkar gälla generellt för Rönne ås dalgång. Det borde därför framgå att detta område omfattar Rönne å från Billingemölla och norrut och inte Stockamöllan som nämns i texten. Under rubriken ”status” saknas uppgift om att Rönne å har landskapsbildskydd. I beskrivningen av ”Rönne å mellan Ringsjön och Billingemölla (2)” saknas under ”status” uppgift om både riksintresse för naturvård och landskapsbildskydd. Däremot bör status naturreservat tas bort eftersom Billingemölla ingår i område ”Rönneåns dalgång”.

Ädellövskogen i den branta sluttningen ner mot ån mellan Stockamöllan och Bögerup, den så kallande Bögerupsbranten, är av särskilt naturvårdsintresse på grund av sin rika flora av framför allt svampar och lavar och hyser många rödlistade arter. Detta bör nämnas i beskrivningen av området och tas med som viktig biotop.

5. Har ni några övriga synpunkter?

• Eftersom syftet med naturvårdsplanen är att naturvårdsplanen ska kunna används som ett planeringsunderlag är det viktigt att vara tydlig med dess avgränsningar, att den är översiktlig och hur den förhåller sig till andra naturvärdesunderlag.

• Det bör förtydligas att denna plan inte innefattar alla naturområden med höga naturvärden utan bör kompletteras med mer småskaligt naturvärdesunderlag om syftet är att ta fram en mer komplett bild av ett områdes naturvärden.

Förslag till beslut

- Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden antar förvaltningens yttrande angående revidering av Naturvårdsplan för Skåne.

Beslutet skickas till

Länsstyrelsen Skåne, skane@lansstyrelsen.se

Dave Borg
Förvaltningschef

Karin Sandström
tf. Miljöchef

Remiss angående revidering av Naturvårdsplan för Skåne

Länsstyrelsen har beslutat att revidera de både naturvårdsprogrammen för Kristianstads län (1996) och Malmöhus län (1997) till en gemensam naturvårdsplan för Skåne för att tillhandahålla ett aktuellt planeringsunderlag för framför allt kommunerna i länet. Naturvårdsplanen blir också ett underlag för naturvårds-planering i allmänhet och som en kunskapsbas för Skånes mest värdefulla natur-områden. Den är även en viktig del i Länsstyrelsens arbete med en stärkt grön infrastruktur.

Ett förslag till Naturvårdsplan är nu framtaget och Länsstyrelsen vill få in synpunkter på denna. Remissförslaget finns tillgängligt på Länsstyrelsens hemsida Naturvårdsplan | Länsstyrelsen Skåne (lansstyrelsen.se). Metodik och arbetssätt finns beskrivet i en bilaga till Naturvårdsplanen som också finns på hemsidan under rubriken ”Omfattning och avgränsning”.

Remisstiden sträcker sig från den **15 september till den 15 november 2021.**

Synpunkter skickas in via Synpunktskarta Naturvårdsplan Skåne (lansstyrelsen.se) eller via mail till skane@lansstyrelsen.se. Vid mail skriv remiss Naturvårdsplan 511-35317-2021 i ämnesfältet.

Eftersom det handlar om en revidering utgår förslaget från det befintliga materialet från 1996 och 1997. Detta har reviderats utifrån biologiska värden och en del områden faller därför ifrån eller värderas annorlunda. Sammanställningen bygger på tillgängligt publicerat material, bland annat kommunernas antagna naturvårdsplaner och program som i vissa fall är relativt gamla. För Skånes marina och limniska miljöer saknas i många fall tillräckligt med befintligt kunskapsunderlag och kan av den anledningen vara bristfälligt beskrivna. Därför är alla förslag till utveckling av urval, klassning och beskrivning värdefulla.

Det kan tyvärr förekomma skillnader mellan karttjänsten och pdf-dokumenten vad gäller namn, nummer och klassning på objekten men det är uppgifterna i karttjänsten som gäller. Vi hoppas att ni har överseende med detta.

Postadress	Besöksadress	Telefon / Fax	Bankgiro	E-post och webb	Sociala medier
205 15 Malmö 291 86 Kristianstad	Södergatan 5 Ö Boulevarden 62 A	010-224 10 00 vx 010-224 11 00	102-2847	skane@lansstyrelsen.se www.lansstyrelsen.se/skane	Facebook: lansstyrelsenskane Twitter: @lstskane

Länsstyrelsen önska svar på följande frågor:

1. Delar ni vår bedömning avseende klassificering av områden?
2. Har ni förslag på områden som inte finns med?
3. Är kartmaterialet tillräckligt tydligt?
4. Har ni synpunkter på beskrivningarna av de olika områdena?
5. Har ni några övriga synpunkter?

Remissen har skickats till kommunernas officiella mailadresser samt till kommunekologer eller motsvarande och planhandläggare (i de fall vi haft aktuella uppgifter). Remissen har även skickats till samrådsgruppen för Naturvård där representanter från föreningar, markägare och Region Skåne ingår.

Cecilia Backe
Enhetschef Naturskyddsenheten

Så här hanterar Länsstyrelsen personuppgifter

Information om hur vi hanterar dessa finns på www.lansstyrelsen.se/dataskydd

Eslövs kommun

Allmän beskrivning

Eslövs kommun ligger i övergången mellan västra Skånes slättlandskap och de inre mellanbygderna. Kommunen begränsas i söder av Kävlingeån som rinner genom Vombsänkan. Sluttningarna ner mot denna och dalgångarna runt Bråån och Rönneå präglar mycket av omgivningarna, men landskapet är i övrigt svagt böljande med ganska små höjdskillnader. De lösa jordlagren utgörs till övervägande del av skiffer-urbergsmorän, där moränlera är den vanligaste jordarten. Större delen av kommunen är starkt präglat av det moderna jordbruket, inte minst på grund av de många storgods som ligger här och som tidigt införde moderna brukningsmetoder på stora arealer. Dock finns en hel del ädellövdungar, gamla slottsparker och liknande, som får stå kvar som viltrefugier och inte nyttjas ekonomiskt. I mellanbygden finns en del naturbetesmarker, främst öppen hagmark med hagtornsbuskar och enstaka träd, är en vanlig typ av betesmark. Norra delen av kommunen är delvis barrskogspräglad, men här förekommer fortfarande mindre fäladsmarker. Större delen av kommunen tillhörde i början av 1700-talet risbygden, så kallad för att skottskogar, betesmarker och ängar dominerade landskapet. Godsen med sin djuruppfödning bidrog starkt till detta. Genom intensifierat bete och nyodling övergick risbygden så småningom till ett åkerlandskap med början i söder. I början av 1900-talet fanns naturliga fodermarker kvar bara längs de stora åarna och i anslutning till godsen. Idag har nästan alla dessa marker odlats upp eller gödslats till betesvall. Västra delen av kommunen har alltid räknats till slättbygden och har sedan länge präglats av öppen mark med åker och äng. Norra spetsen av kommunen tillhörde skogsbygden och ännu i början av 1800-talet var det lövskog och våtmarker som dominerade landskapet.

1 Rönneåns dalgång (1)



Naturmiljö i området. Foto: Carina Zätterström

Motiv till klassning

Höga biotop- och artvärden i ett stort område längs Rönne åns dalgång med en variation av olika biotoper.

Beskrivning

I höjd med Stockamöllan och vidare nedströms skiftar dalgången karaktär till en djupt nedskuren så kallad genombrottsdal med på sina ställen branta sluttningar vilka omger det plana flodbäckenet. Landskapet är mosaikartat och längs ån finns utbredda områden med översvämningsmarker (mader), vilka till stor del ännu hävdas med slåtter och bete. Andra delar är uppodlade. Sluttningarna är till stor del klädda med ädellövskog med bok, avenbok, ask, ek och lind. På flera ställen finns igenvuxna hagmarker med björk, al och ek. Fågellivet i ån och på maderna är förhållandevis rikt, men påverkat av friluftslivsintressena. Bland förekommande arter kan nämnas forsärla, strömstare, änder och vadare. Ån, som är Skånes näst största vattendrag, har sina källområden kring Hörby och mynnar i Skälderviken. Rönne å och dalgången utnyttjas flitigt för såväl sportfiske som kanotpaddling och har därmed stor betydelse för det rörliga friluftslivet. Vid Billingemölla har ett mindre område skyddats som naturreservat. Området har en artrik fladdermusfauna.

Biotopvärden

En mosaik av olika biotoper med skogsmiljöer på dalgångens sluttningar, gräsmarker främst i dalbotten och Rönneån som slingrar sig fram i dalgången.

Artvärden
Ett mycket stort antal naturvårdsarter varav ett 90-tal rödlistade arter är kända från Rönneådalen inom Eslövs kommun. Bland kärlväxterna kan nämnas kärrnäva (EN) och revig blodrot (VU) som representerar både de fuktiga och de torra ängsmarkerna. Ett 10-tal rödlistade lavar, till exempel askvårtlav (EN), parasitsotlav (VU), pulverädellav (VU) och blek kraterlav (VU). Svampfloran är mycket artrik med ett 30-tal rödlistade arter som nunnespindling (VU), räffelmusseron (EN) och sydlig sotticka (NT). Bland de vedlevande insekterna finns bland annat bokskogsrödrock (VU) och bland fjärilarna ligusterfly (NT). Utter (NT) ses ibland vid ån och tre rödlistade fladdermöss är noterade, sydfladdermus (NT), fransfladdermus (NT) och sydpipistrell (VU).

Ekologisk funktion och samband
Ådalen har hög biologisk produktion som gynnar en artrik fauna. Ett viktigt spridningsstråk för både vattenlevande, gräsmarks- och skogsmarksarter längs ådalen.

Förutsättningar för bevarande
Fortsatt hävd av gräsmarker och våtmarker, ingen negativ påverkan på åns hydrologi och vattenkvalitet samt bevarande av de äldre skogsbestånden med förekomst av död ved.

Status
- Natura 2000-område Billingemölla SE0430118.
- Naturreservat Billingemölla (1994).
- Riksintresse för naturvården, Rönne åns dalgång, Ageröds mosse.

Referenser

- Eslövs kommun. Naturmiljöprogram, Eslövs kommun, Områdesbeskrivningar.
- Länsstyrelsen i Skåne, 1994. Beslut och skötselplan för naturreservatet Billingemölla.
- Länsstyrelsen i Skåne, 2018. Bevarandeplan för Natura 2000-området Billingemölla SE0430118.

2 Bosarps jär (2)



Naturmiljö i området. Foto: Mona Persson

Motiv till klassning

Potentiellt höga biotop- och artvärden i hagmark och lövskog som motiverat att området är skyddat som naturreservat.

Beskrivning

Bosarps jär är en smal men på flera ställen starkt markerad och välformad rullstensås, en så kallad getryggsås. Det är den centrala åsen i ett omfattande, i terrängen mer eller mindre tydligt framträdande, system av åsar som bildats i en smältvattenkanal framför den aktiva isfronten. De omgivande kullarna och fälten avsattes på och mellan stillaliggande dödisblock i samband med att smältvattenkanalen översvämmades. Åsens dominerande karaktär i den annars flacka terrängen förstärks av att den är bevuxen med ädellövskog med bok och ek. Delar av åsen är trädrik betesmark och övriga delar täcks av ädellövskog. Mosaiklandskap och förekomsten av gamla träd, vidkroniga träd och död ved ger förutsättningar för högre artvärden än vad som är känt idag.

Biotopvärden

Trädrik betesmark med lång hävdkontinuitet, variation i vegetationsamhällen från åsens högre torra partier till sluttningarnas nedre delar med ängsvegatation.

Artvärden

Artportalen har få artuppgifter från området och bara några enstaka rödlistade arter, bland annat fyrfläckad vedsvampbagge (NT), rödhornad mulmstyltfluga (VU) och getinglik svampmygga (NT).

Ekologisk funktion och samband
Området utgör ett viktigt spridningsstråk i landskapet som binder samman både trädmiljöer och gräsmiljöer i omgivningen.

Förutsättningar för bevarande
Fortsatt beteshävd utan gödselpåverkan samt bevarande av äldre träd och död ved.

Status
- Naturreservat Bosarps Jär (1963)
- Riksintresse för naturvård Hemmingsberga.

Referenser

- Eslövs kommun. Naturmiljöprogram, Eslövs kommun, Områdesbeskrivningar.
- Länsstyrelsen i Malmöhus län, 1963. Beslut om att bilda naturreservatet Bosarps Jär.
- Länsstyrelsen i Malmöhus län, 1980. Skötselplan för naturreservatet Bosarps Jär.

3 Borstbäckens dalgång (2)



Naturmiljö i området. Foto: Mona Persson

Motiv till klassning
Höga biotop- och artvärden i vattendraget och kringliggande skogsmark som motiverat Natura 2000 område och naturreservat.

Beskrivning
Borstbäckens dalgång skär vinkelrätt igenom lerskifferberggrundens sluttningszon mot Vombsänkan. I dalsidan finns blottningar av Silurberggrunden. Den har stora botaniska och

zoologiska värden med förekomst av en lång rad rödlistade mossor, lavar och insekter. Dalgången med sin fuktiga miljö är också en god biotop för många mollusker. Kring bäcken finns bokbestånd av ängstyp där det växer bland annat lundviva. Borstbäcken har också en rik faunan i rinnande vatten. Den övre delen av Borstbäckens dalgång, som löper in i Hörby kommun, är relativt flack. Vid kommungränsen finns ett litet rikkärr. I detta område uppträder också den sällsynta fjärilsarten leverfärgat ängsfly.

Biotopvärden

Bäckravin med äldre ädellövskog och varierade markförhållanden från kärr intill bäcken till torr hedvegetation på sluttningarnas övre delar.

Artvärden

46 rödlistade arter är noterade i Eslövs kommuns del av området. I området förekommer främst rödlistade svampar och vedinsekter men även en del lavar, mossor och kärlväxter. Bland kärlväxterna finns skogssvingel (NT), skogslysing (NT), skogsveronika (NT), lundviva (NT) och fläcklungört (VU). Rödlistade svampar är fläckig saffransspindling (VU), blå lökspindling (VU), lövängsspindling (VU), svartfjällig musseron (VU), rodnande musseron (VU), skillerticka (VU), stor tratticka (NT) och stenticka (NT). Det gynnsamma mikroklimatet gör att den tvåtandade spolsnäckan (NT) finns i dalgången. Fransfladdermus (NT) är observerad i området.

Ekologisk funktion och samband

Bäckdalen utgör ett viktigt spridningsstråk mellan Vombsänkan och skogsmarker i norr.

Förutsättningar för bevarande

Fri utveckling av skogen med enbart naturvårdshöjande åtgärder. Ingen negativ påverkan på hydrologin eller vattenkvaliteten i bäcken.

Status

- Natura 2000-område Borstbäcken SE0430141.
- Naturreservat Borstbäcken (2009).
- Riksintresse för naturvård, Borstbäcken-Skartofta ängar-Torpa klint-Helvetesgraven-Frualid.

Referenser

- Länsstyrelsen i Skåne, 2009. Beslut och skötselplan för naturreservatet Borstabäcken.
- Länsstyrelsen i Skåne, 2005. Bevarandeplan för Natura 2000-område Borstbäcken.

4 Stavröds mosse (2)



Naturmiljö i området. Foto: Per Blomberg/Skånska bilder

Motiv till klassning
Höga biotop- och artvärden i myrmarken som motiverat hög klassning i det kommunala naturvårdsprogrammet.

Beskrivning
Stavröds mosse utgör en ovanlig naturtyp i denna del av länet. Mossen har påverkats av flera dikningsföretag och har numer karaktären av en sumpskog med kärrvegetation. Den har en karakteristisk vegetationszonering från randområdena in mot en centralt liggande öppen vattenyta. Den öppna vattenspegeln försvinner inte sällan under sommarhalvåret. Den omgivande sumpskogen utgörs främst av sälg, al och björk och är rik på död ved. I vegetationen växer också gul svärdslilja, kabbeleka och kärrviol. Norr om mossen längs med väg 17 finns en ohävdad hagmark med växter som Sankt Pers nycklar, skogsknipprot och gullviva. Stavröds mosse är även av visst ornitologiskt intresse.

Biotopvärden
Myrmark med kärrvegetation och sumpskog med rikligt med död ved.

Artvärden
Mycket få artuppgifter från området. Hartmanstarr (VU) och ängsstarr (NT) samt desmeknopp (NT) och mindre hackspett (NT).

Ekologisk funktion och samband
Viktig biologisk produktion i våtmarken.

Förutsättningar för bevarande
Ingen negativ påverkan på områdets hydrologi och vattenkvalitet.

Status
Ingen.

Referenser

- Eslövs kommun, 2019. Naturmiljöprogram, Eslövs kommun, Områdesbeskrivningar.

5 Löberöds slott (2)



Naturmiljö i området. Foto: Per Blomberg/Skånska bilder

Motiv till klassning
Höga biotop- och artvärden kopplade till gamla träd och betesmarker med lång hävdkontinuitet.

Beskrivning
Odlingslandskapet kring Löberöds slott präglas av den under 1800-talet framvuxna storgodsdriften med vidsträckta åkermarker. Ett ädellövskogsbestånd, en anlagd slottssjö, en parkanläggning med ekotempel, orangeri och en slottskyrka samt alléer och gamla träd karaktäriserar tillsammans med övriga byggnader den samlade slottsmiljön. Helheten ger förutsättningar för fransfladdermus och sydfladdermus, vilka båda förekommer här. Miljön ger också förutsättningar för en varierad fågelfauna.

Biotopvärden
Främst knutna till äldre lövträd med ihåligheter, död ved och andra viktiga substrat.

Artvärden
Totalt finns ett 30-tal rödlistade arter rapporterade varav flertalet fågelarter på besök. Bland kärlväxterna finns kösa (NT), grådådra (NT), skogsveronika (NT) och desmeknopp (NT). Endast en rödlistad svamp är skillerticka (VU). Bland fågelarterna finns gulsparv (NT) och sävsparv (NT). Två rödlistade fladdermöss sydfladdermus (NT) och fransfladdermus (NT).

Ekologisk funktion och samband
Relativt isolerade naturområden i odlingslandskapet.

Förutsättningar för bevarande
Fortsatt beteshävd utan gödselpåverkan och bevarande av gamla träd med död ved.

Status
Ingen.

Referenser

- Eslövs kommun, 2019. Naturmiljöprogram, Eslövs kommun, Områdesbeskrivningar.

6 Abullahagen (2)



Naturmiljö i området. Foto: Länsstyrelsen

Motiv till klassning
Höga biotop- och artvärden i naturbetesmark och damm som motiverat Natura 2000 och naturreservat.

Beskrivning
Abullahagen är geologiskt speciellt, då två typer av glaciala avlagringar möts här. Det är dels den blockrika så kallade skiffer-urbergsmoränen, dels den blockfattiga men mer kalk- och lerrika moränen. Naturtyperna, vegetation och flora är resultatet av en mycket lång beteskontinuitet och Abullahagen utgör en rest av det gamla fäladslandskapet i en numera för övrigt helt uppodlad bygd. Fäladsmarken, som är delvis öppen, är ogödslad, vilket medför att artrikedomen är stor. Naturtypen är främst enbuskmarker på hedar och kalkgräsmarker och artrika torra till friska silikatgräsmarker med inslag av fuktängar med blåtåtel eller starr samt torra hedar och ett mindre parti kalkgräsmarker. Karakteristiska arter som kattfot, jungfrulin, backtimjan, svinrot, slåttergubbe, backsippa, Sankt Pers nycklar, darrgräs, knägräs, ängsstarr och vårstarr förekommer. Till de ovanliga växterna hör bland annat klasefibbla och göknycklar. Centralt i området ligger Långakärr, en liten sjö som har ornitologiska värden med bland annat häckande gråhakedopping. Här växer också sjöranunkel. Området har även höga kultur- och markhistoriska värden med ett gravfält från järnåldern. Abullahagen har betydelse som närrekreationsområde och för undervisning samtidigt som området erbjuder en landskapsupplevelse av ovanlig karaktär i det uppodlade mellanskånska landskapet.

Biotopvärden
Främst knutna till naturbetesmarken med lång hävdkontinuitet och inslag av kalkfuktäng. Dammen bidrar med värdefulla limniska miljöer.

Artvärden
73 rödlistade arter är noterade från området, flertalet fågelarter. Kärlväxtfloran är artrik med många rödlistade arter, bland annat backtimjan (NT), jordtistel (NT), klasefibbla (NT), plattsäv (VU), rödlånke (NT), slåttergubbe (VU), vanlig backsippa (VU) och ängsstarr (NT). Även fjärilsfaunan är artrika med ängsmetallvinge (NT), åkerväddantennmal (NT), violettkantad guldvinge (NT), tryfjäril (EN), sexfläckig bastardsvärmare (NT) och mindre bastardsvärmare (NT). Bland häckande fågelarter kan nämnas stare (VU), sävsparv (NT) och gröngöling (NT). Svampfloran är artrik med bland annat trådvaxskivling (VU), praktvaxskivling (NT), sepiavaxskivling (VU), lädervaxskivling (NT).

Ekologisk funktion och samband
Isolerad betesmark med få liknande objekt inom spridningsavstånd.

Förutsättningar för bevarande
Fortsatt betesdrift utan gödselpåverkan.

Status
- Natura 2000 område Abullahagen SE0430119.
- Naturreservat Abullahgen (1994)
- Riksintresse för naturvården Bråån.

Referenser

- Eslövs kommun, 2019. Naturmiljöprogram Eslövs kommun Områdesbeskrivningar.
- Länsstyrelsen i Malmöhus län, 1994. Beslut och skötselplan för naturreservatet Abullahagen.

- Länsstyrelsen i Skåne, 2017. Bevarandeplan för Natura 2000-området Abullahagen SE0430119.
- Länsstyrelsen, 2009. Bager. H och Persson A., 2009:41, Skånes rikkärr.
- Olsson, K-A. m.fl. (red), 2003. Floran i Skåne. Vegetation och utflyktsmål. Lund

7 Farstorpsområdet (2)



Naturmiljö i området. Foto: Per Blomberg/Skånska bilder

Motiv till klassning

Höga biotop- och artvärden kopplade till ädellövträd och hög klassning i länets och kommunens naturvårdsprogram.

Beskrivning

Vallabäcken, som utgör gräns mot Svalövs kommun, har skurit sig djupt ner i skifferberggrunden. I ravinsluttningarna framträder lerskifferlagren. Bokskog täcker större delen av ravinsidorna, men längs bäcken växer även al och ask. Väster om ravinen finns i områdets nordöstra del ett översilningskärr med uppträngande kalkrikt grundvatten. Ravinområdet berör även Svalövs kommun (Läppan). Den nordvästra delen av området utgörs av en ekdominerad ädellövskog som är mycket rik på grova lövträd, särskilt ek och lind. I denna del finns också en igenväxande, örtrik naturbetesmark. Hävden upphörde 1962. En liten damm finns i den forna betesmarken. Fågellivet är rikt. Hela området är rikt på fornlämningar och i den östra delen nära Vallabäcken finns flera fornåkrar.

Biotopvärden
Igenvuxen trädrik betesmark med många äldre vidkroniga ekar och andra lövträd, förekomst av död ved och ihåliga träd.

Artvärden
Totalt 10-tal rödlistade arter. I området finns uppgifter om kärrnäva (EN) som är hotad samt ängsskära (NT) som är hänsynskrävande. Tre rödlistade lavar är påträffade bland annat askvårtlav (EN) som är hotad. Fyra rödlistade svampar är kända, oxtungsvamp (NT), koralllticka (NT), hartsticka (EN) och stor tratticka (NT). De äldre träden lockar till sig hackspettar som den mindre hackspetten (NT).

Ekologisk funktion och samband
Området har spridningssamband med andra äldre trädmiljöer i landskapet.

Förutsättningar för bevarande
Bevarande av äldre träd och förekomst av död ved.

Status
Ingen.

Referenser

- Eslövs kommun, 2019. Naturmiljöprogram, Eslövs kommun, Områdesbeskrivningar.

8 Trollenäs (2)



Naturmiljö i området. Foto: Per Blomberg/Skånska bilder

Motiv till klassning
Höga biotop- och artvärden i vattendraget och kringliggande gräsmarker i dalgången som medfört hög klassning i länets och kommunens naturvårdsprogram.

Beskrivning
Saxån rinner fram i ett öppet odlingslandskap men vid Trollenäs finns en del skogspartier och artrika betesmarker.

Biotopvärden
Gräsmarker med olika fuktighetsgrad längs Saxån som har limniska värden.

Artvärden
Ett 15-tal rödlistade arter. I ån har påträffats tjockskalig målarmussla (EN). I betesmarken finns jordtistel och dikesskräppa. På äldre träd har påträffats almskruvmossa (EN), organgepudrad klotterlav (NT), liten blekspik (VU), blek kraterlav (VU) och almlav (VU). Även den hänsynskrävande skalbaggen svart barkglansbagge (NT) är påträffad. Fladdermusfaunan är artrik med tre rödlistade arter, barbastell (NT), sydfladdermus (NT) och dammfladdermus (NT).

Ekologisk funktion och samband
Viktiga spridningssamband längs ådalen.

Förutsättningar för bevarande
Fortsatt beteshävd utan gödselpåverkan och bevarande av äldre lövskog med förekomst av död ved.

Status
Ingen.

Referenser

- Eslövs kommun, 2019. Naturmiljöprogram, Eslövs kommun, Områdesbeskrivningar.

9 Haga (2)



Naturmiljö i området. Foto: Per Blomberg/Skånska bilder

Motiv till klassning
Höga habitatvärden i betesmarker och potential för artvärden.

Beskrivning
Ett omväxlande odlingslandskap med små åkrar och betesmarker omgivna av stengärdesgårdar på höjderna väster om Ringsjön. Omgivningarna är till allra största delen uppodlade, rationellt brukade och mer storskaliga. Den södra delen utgörs av en flack, stening hagmark med en liten aldunge med grova socklar samt solitärer av ask, ek, björk och rönn. Vegetationen kännetecknas i övrigt av solitära hagtornar, slånbuskar, nyponrosor och ett flertal hävdberoende vegetationstyper med arter som knägräs, borsttåg och jordtistel. Vällagda stenmurar omger och avdelar hagmarken. En stenlagd samlingsfålla är uppbyggd i nordvästra hörnet, husgrunder, vårdträd (två sykomorlönnar) samt en stensatt markväg genom betesmarken är andra kulturhistoriska spår. I områdets nordvästra del finns en igenväxt blandlövhage med en tydligt gödselpåverkad markvegetation. Området har en värdefull helhetskaraktär och den hävdade hagmarken i södra delen har sannolikt lång beteskontinuitet, då den inte är stenröjd.

Biotopvärden
Naturbetesmarker med lång hävdkontinuitet.

Artvärden
Ett antal naturvårdsarter men inga rödlistade arter är rapporterade.

Ekologisk funktion och samband
Spridningssamband till andra gräsmarker i landskapet.

Förutsättningar för bevarande
Fortsatt beteshävd utan gödselpåverkan.

Status
Ingen.

Referenser
- Eslövs kommun, 2019. Naturmiljöprogram, Eslövs kommun, Områdesbeskrivningar.

10 Betesmark vid Hemmingsberga (2)



Naturmiljö i området. Foto: Per Blomberg/Skånska bilder

Motiv till klassning
Höga biotop- och artvärden kopplade till gräsmarker med lång hävdkontinuitet.

Beskrivning
En stening och delvis tuvig välbetad betesmark. I östra delen finns en dunge med ek, björk och rönn. På de öppna markerna dominerar rödven och rödsvingen med högre obetade tuvtåtelbestånd. Många indikatorarter för lång beteshävd bland annat darrgräs, blodrot, blåtåtel, gökärt, knapptåg, stagg, stenmåra, ängsvädd och vitmåra.

Biotopvärden
Naturbetesmark med lång hävdkontinuitet.

Artvärden
Inga uppgifter om rödlistade arter i artportalen.

Ekologisk funktion och samband
Spridningssamband finns till andra hagmarker i trakten.

Förutsättningar för bevarande
Fortsatt beteshävd utan gödselpåverkan.

Status
Ingen.

Referenser

- Eslövs kommun, 2019. Naturmiljöprogram, Eslövs kommun, Områdesbeskrivningar.

11 Östra Strö fälad (2)



Naturmiljö i området. Foto: Per Blomberg/Skånska bilder

Motiv till klassning
Höga biotop- och artvärden och klassad i högsta klass i regionala och kommunala naturvårdsprogram samt ängs- och hagmarksinventeringen. Den begränsade arealen bidrar till en lägre klassning i denna värdering.

Beskrivning
En naturbetesmark med enstaka trädsolitärer av ek, alm och bok i ett svagt kuperat landskap utan markanta höjder. Norr om området finns stora granplanteringar medan det övriga landskapet till största delen är uppodlat. Östra Strö fälad är välbetad och ogödslad med mycket lång kontinuitet i hävden. Vegetationen är mångformig med många hävdindikerande arter, bland annat kattfot, backtimjan, vårstarr, slåttergubbe och smörbollar. Dessutom finns backsippa och Sankt Pers nycklar.

Biotopvärden
Naturbetesmark med lång hävdkontinuitet.

Artvärden
Ett 10-tal rödlistade arter är rapporterade, bland annat ängsstarr (NT), kärrjohannesört (NT), backtimjan (NT), slåttergubbe (VU) och jordtistel (NT). Här finns också flera gräsmarkssvampar som trubbfingersvamp, scharlakansvaxskivling (NT), praktvaxskivling (NT), rodnande lutvaxskivling (NT), musseronvaxskivling (NT), lädervaxskivling (NT), sammetsmusseron (VU)och oxtungsvamp (NT).

Ekologisk funktion och samband
Spridningssamband till andra gräsmarker i omgivningen.

Förutsättningar för bevarande
Fortsatt betesdrift utan gödselpåverkan.

Status
Ingen.

Referenser

- Eslövs kommun, 2019. Naturmiljöprogram, Eslövs kommun, Områdesbeskrivningar.

12 Hjularödsdalen (2)



Naturmiljö i området. Foto: Per Blomberg/Skånska bilder

Motiv till klassning
Höga biotop- och artvärden i vattendraget och naturbetesmarkerna i dalgången.

Beskrivning
Harlösabäcken skär ner i sluttningen norr om Vombsänkan och i bäckens botten blottas den underliggande skifferberggrunden. Marken i dalgången används huvudsakligen som betesmark med mindre skogsmark. Ovanför dalgångens sluttning tar åkermarken vid. Fältskiktet längs bäcken är bitvis artrik med stor häxört, mellanhäxört, storrams, sankt Pers nycklar, bäckbräsma och hässleklocka.

Biotopvärden
Vattendrag med god ekologisk status och betesmarker som delvis har lång kontinuitet. Solbelysta vidkroniga alar, exponderade klippväggar och skärningar i skifferlager, bryn och grova träd samt förekomst av död ved.

Artvärden
Flera naturvårdsarter varav åtta rödlistade arter har rapporterats. Bland dessa kösa (NT), etternssla (NT), desmeknopp (NT), stiftklotterlav (NT) och gulsparv (NT).

Ekologisk funktion och samband
Sprindningsstråk i ädellövskog längs bäcken mellan Hjularöd och Vombsjön.

Förutsättningar för bevarande
Bevara äldre lövträd och fortsatt bete utan gödselpåverkan. Ingen negativ påverkan på hydrologi eller vattenkvalitet.

Status
Inget.

Referenser

- Eslövs kommun, 2019. Naturmiljöprogram, Eslövs kommun, Områdesbeskrivningar.

13 Kävlingeåns dalgång (2)



Naturmiljö i området. Foto: Per Blomberg/Skånska bilder

Motiv till klassning
Vattendrag med höga biotop- och artvärden främst kopplade till den limniska miljön.

Beskrivning
Kävlingeåns dalgång är mycket markerad i det öppna, storskaliga jordbrukslandskapet. Dalgången är en bred öppen dalgång som bildats vid inlandsisens avsmältning. Kävlingeån utgör i stort sett gränsen mellan den lerrika, stenfattiga och bördiga moränen i sydväst och den mer stenrika skifferurbergsmoränen i nordost. Dessa moräntyper kan oftast identifieras i landskapet genom avsaknaden respektive uppträdandet av enstaka stengärdsgårdar och moderna odlingsrösen. Kävlingeån ligger i den norra delen av Vombsänkan och omges av sandiga och grusiga issjösediment. Sedimenten avlagrades av smältvattenflöden som dränerades västerut från ismassan som fyllde Vombsänkan. Efter att sandavsättningen upphört i issjön har lera kunnat sedimentera i det lugnare vattnet. Kävlingeån är längs hela sträckan från utloppet vid Vombsjön till Örtofta påverkad av diknings- och rätningsföretag. Spår av den gamla åfåran finns kvar i form av korvsjöar, särskilt i ängs- och betesmarker. Nedanför Hviderups slott är åns lopp opåverkat och kraftigt meandrande. Ån är ett viktigt lek- och uppväxtområde för havsöring. Längs långa sträckor förekommer översvämningsmarker som hävdas genom slåtter och bete. Dessa partier har ett rikt fågelliv. Från de omgivande slänterna är utblickarna över dalgången storartade. Särskilt tilltalande är landskapsbilden mellan Örtofta och Hviderup samt mellan Hammarlunda och Vombsjön. På det sistnämnda stället är utblickarna vida över hela Vombsänkan och anslutningen till Klingavälsåns dalgång och Vombs ängar. Här kan under perioder med högvatten under vår och höst på ömse sidor om ån bildas mycket stora klarvattenytor, vilka då är ett eldorado för änder, svanar och gäss.

Biotopvärden
Främst limniska miljöer och fuktiga strandmiljöer med alsumpskog och kärr.

Artvärden
I anslutning till ån har påträffats rödlistade arter som uddnate (NT), äkta målarmussla (NT) och utter (NT).

Ekologisk funktion och samband
Ån och ådalen är ett viktigt landskapsekologiskt spridningsstråk.

Förutsättningar för bevarande
Ingen negativ påverkan på hydrologi och vattenkvalitet.

Status
- Strandskyddsområde.

Referenser

- Eslövs kommun, 2019. Naturmiljöprogram, Eslövs kommun, Områdesbeskrivningar.

14 Flyinge ängar (2)



Naturmiljö i området. Foto: Gunilla Davidsson Lundh

Motiv till klassning
Höga biotop- och artvärden i gräsmarker med lång hävdkontinuitet som motiverat naturreservatsbildning.

Beskrivning
Flyinge ängar ligger på sluttningen ner mot Kävlingeån söder om Flyinge samhälle. Marken på de lågt liggande delarna längs med ån utgörs av svämsediment och issjösediment medan de högre liggande delarna av isälvssand. Sand- och grustäkt har tidigare förekommit i området. Kävlingeåns åfåra rätades 1938 och fick då sin nuvarande sträckning. Spår av den gamla åfåran finns kvar i form av så kallade korvsjöar. Inom Kävlingeåns avrinningsområde finns restbestånd av hotade musselarter och en rik fisk- och bottenfauna med bland annat havsvandrande öring. Större delen av området har tidigare påverkats av uppodling och gödsling men tack vare de torra sandiga markerna har en artrik flora kunnat återkolonisera. Här finns sandgräshedar med borsttåtel, backtimjan, ljung och hedblomster. På fuktängarna finns omväxlande högvuxen starr, lågstarrvegetation och kortbetade partier. Fuktängarna översvämmas vid högvatten och ett dämme har också satts upp för att förbättra häckningsmiljön för vadarfåglar. Två dammar har grävts för att gynna groddjuren i området.

Biotopvärden
Sandiga betesmarker i de övre delarna och fuktiga betesmarker närmast Kävlingeån.

Artvärden
Ett 10-tal rödlistade arter påträffas regelbundet i området, bland annat riddarsporre (NT), vanlig backsippa (VU), vanlig luddvicker (VU), klittviol (VU), åkerkål (NT), klippnejlika (NT), klibbveronika (NT) och backtimjan (NT). Flera rödlistade frölöpare är påträffade på de sandiga markerna. Bland häckfåglarna kan nämnas gulsparv (NT) och storspov (EN).

Ekologisk funktion och samband
Viktiga spridningsstråk för gräsmarker längs Kävlingeån och till Revingefältet i söder

Förutsättningar för bevarande
Fortsatt betesdrift utan gödselpåverkan.

Status
- Naturreservat Flyinge gängar (2014).

Referenser

- Länsstyrelsen i Skåne, 2014. Beslut och skötselplan för naturreservatet Flyinge ängar.
- Eslövs kommun, 2019. Naturmiljöprogram, Eslövs kommun, Områdesbeskrivningar.

15 Betesmark och skogspartier vid Stehag (2)



Naturmiljö i området. Foto: Per Blomberg/Skånska bilder

Motiv till klassning
Höga biotop- och artvärden som motiverat hög klassning i kommunens naturvårdsprogram.

Beskrivning
Sydväst om Stehag finns ett område med flera värdefulla betesmarker och skogspartier. Det mest värdefulla delområdet är ett varierat betes- och ängsmarksområde med inslag av klibbal. Hagmarken är relativt opåverkad av gödsling men betestrycket är svagt och alsly breder ut sig. Vid inventeringen för det kommunala naturvårdsprogrammet noterades 17 naturvårdsarter i det artrikaste delområdet. Bland annat stenmåra, ljung, stagg, liten blåklocka, darrgräs, jordtistel, hirsstarr, ängsviol, revfibbla, brudbröd, småvänderot, mandelblom, krusfrö, knägräs, backtimjan, svinrot, klaseffibbla, jungfrulin. I skogsmiljöerna finns bland annat igenvuxna hagmarker med varierad trädslagssammansättning och en hel del gamla träd. Fältskiktet har arter som storrams, buskstjärnblomma, lundstjärnblomma, myskmadra, kransrams, skogsknipprot, hässleklocka och stor häxört. Ek och hassel är relativt vanliga i området.

Biotopvärden
Naturbetesmarker med lång hävdkontinuitet och mångformighet samt skogspartier med många naturvärdesobjekt.

Artvärden
Ett stort antal naturvårdsarter varav 11 rödlistade arter är rapporterade från området. Bland dessa kan nämnas revig blodrot (VU), humlesuga (EN), backtimjan (NT), småvänderot (VU), silversmygare (NT), mindre hackspett (NT) och gulsparv (NT).

Ekologisk funktion och samband
Ingår i värdetrakt för gräsmarker.

Förutsättningar för bevarande
Fortsatt bete i hela området. Låt några av träden bli riktigt gamla men tänk på efterträdare och lämna död ved. Naturvårdsanpassad skötsel av skogsbestånden för att vidmakthålla mångformigheten och vidkroniga träd.

Status
Ingen.

Referenser

- Eslövs kommun, 2019. Naturmiljöprogram, Eslövs kommun, Områdesbeskrivningar.

16 Betesmark vid Kärrstorp (2)



Naturmiljö i området. Foto: Per Blomberg/Skånska bilder

Motiv till klassning
Klass 2 i kommunen naturvårdsprogram.

Beskrivning
Ett kuperat område som omges av stengärdesgårdar. Marken är stenig och tuvig med buskar och träd som ger variation av livsmiljöer. Träden består främst av ek, bok och björk medan buskskiktet domineras av slån, hassel, rönn och olvon. Fuktiga svackor består av tuvtåtel och veketåg och det är främst de torrare partierna som är artrika. Här växer bland annat blodrot, gökärt, gulmåra, rödven, stenmåra och jungfrulin.

Biotopvärden
Artrik naturbetesmark med lång hävdkontinuitet.

Artvärden
Inga rödlistade arter är noterade.

Ekologisk funktion och samband
Ingår i värdetrakt för gräsmarker.

Förutsättningar för bevarande
Fortsatt beteshävd utan gödselpåverkan.

Status
Ingen.

Referenser

- Eslövs kommun, 2019. Naturmiljöprogram, Eslövs kommun, Områdesbeskrivningar.

17 Hagmark norr om Kasteberga (2)



Naturmiljö i området. Foto: Per Blomberg/Skånska bilder

Motiv till klassning
Höga biotop- och artvärden. Klass 2 i kommunens naturvårdsprogram.

Beskrivning
Igenväxande beteshage som fortfarande har höga värden knutna till fältskiktet. Här finns också flera grova ekar samt inslag av avenbok, fågelbär, ask och björk. En bäck korsar området. Högvuxet gräs dominerar men det finns inslag av naturvårdsarter och vanliga betesmarksarter

som rödklöver, skogsklöver, nysört, kråkvicker och fyrkantig johannesört. Andra arter är blodrot, brunört, gråfibbla, gökärt, harstarr, knägräs, kruståtel, liten blåklocka, rödven, stagg, stenmåra, vårbrodd och ängsvädd.

Biotopvärden
Naturbetesmark med lång hävdkontinuitet.

Artvärden
Inga rödlistade arter är kände från området.

Ekologisk funktion och samband
Ingår i trakt med gräsmarker.

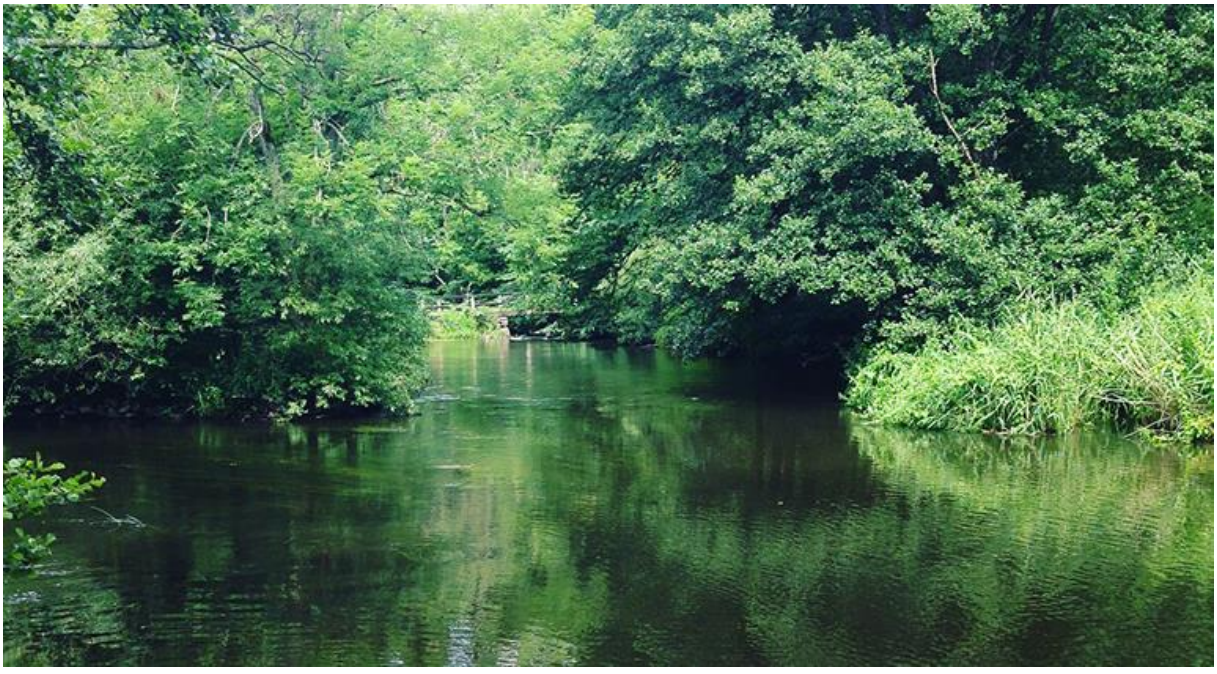
Förutsättningar för bevarande
Restaurering och återupptagen beteshävd.

Status
Ingen.

Referenser

- Eslövs kommun, 2019. Naturmiljöprogram, Eslövs kommun, Områdesbeskrivningar.

18 Rönneån mellan Ringsjön och Billingemölla (2)



Naturmiljö i området. Foto: Britta Levin

Motiv till klassning
Många värdekärnor i det kommunala naturvårdsprogrammet. Högt klassat i det regionala naturvårdsprogrammet 1997.

Beskrivning
Ett relativt stort mosaikartat landskapsavsnitt med många olika värdefulla biotoper kring Rönneå. I norr ligger Kolebäcken som ett biflöde till Rönneå och med flera fina betesmarker. Genom området går rullstensåsen Kolebäcksåsen som till stor del är klädd med lövträd. En av de finare betesmarkerna ligger vid Kolehuset med bland annat borsttåg, granspira, slåttergubbe och orkidéer.

Söder om Stockamöllan finns också ett landskap med flera värdefulla betesmarker och skogspartier. Det är särskilt variationen med artrika gräsmarker och gamla vidkroniga träd med inslag av vattendrag, våtmarker och stenmurar som ger höga biologiska värden.

Biotopvärden
Värdefulla naturbetesmarker och förekomst av äldre träd. Vattendraget med limniska värden.

Artvärden
Närmare 100 rödlistade arter är noterade från området med ett 10-tal kärlväxter, 10 lavar, 30 svampar, 5 insekter, två mollusker, tre däggdjur och resten fågelarter. Bland de hotade arterna kan nämnas lundäxing (EN), revig blodrot (VU), kärrnäva (EN), gullstånds (VU), askvårtlav (EN), rosa lundlav (VU), violett fingersvamp (VU), blå lökspindling (VU), flamsopp (VU), skillerticka (VU), grenticka (VU), röd ögonknäppare (VU), kungsfiskare (VU) och stare (VU).

Ekologisk funktion och samband
Ingår i värdetrakt för gräsmarker och trädmiljöer och vattendraget utgör ett viktigt spridningsstråk i landskapet.

Förutsättningar för bevarande
Fortsatt beteshävd utan gödselpåverkan.

Status
- Naturreservat

Referenser

- Eslövs kommun, 2019. Naturmiljöprogram, Eslövs kommun, Områdesbeskrivningar.

19 Ringsjöns västra strand (2)



Naturmiljö i området. Foto: Malin Andersson

Motiv till klassning
Höga biotop- och artvärden som medfört hög klassning i kommunens naturvårdsprogram (2019).

Beskrivning
Ringsjön kantas av vassar och strandmiljöer i Eslövs kommun. I södra delen finns en högvuxen naturskogsartad alskog med olikåldrig sammansättning och förekomst av död ved. Fuktighetsförhållandena varierar och bidrar till variationen. I fältskiktet finns bland annat skogsbingel, gulplistser, skogsskräppa, rödblära, storrams, buskstjärnblomma, mellanhäxört, dvärghäxört, tvåblad och skärmstarr.

Biotopvärden
Äldre alsumpskog med riklig förekomst av död ved.

Artvärden
Några naturvårdsarter har noterats och åtminstone en rödlistad art, sommargylling (EN)

Ekologisk funktion och samband
Viktigt spridningsstråk längs sjöstranden.

Förutsättningar för bevarande
Inga skogliga ingrepp eller negativ påverkan på hydrologin.

Status
- Strandskydd.

Referenser

- Eslövs kommun, 2019. Naturmiljöprogram, Eslövs kommun, Områdesbeskrivningar.

20 Alskog vid Olofslund (2)



Naturmiljö i området. Foto: Per Blomberg/Skånska bilder

Motiv till klassning
Höga biotopvärden och hög klassning i kommunens naturvårdsprogram (2019).

Beskrivning
Större lövskogsområde med allundar och översilade alskogar vid mindre vattendrag. Skogen omges helt av odlingslandskap och granskog. Högörtvegetation över stora ytor av alskogen med uppgift om bland annat humlesuga.

Biotopvärden
Äldre alskog med viktiga strukturer och substrat.

Artvärden
En rad naturvårdsarter och uppgift om humlesuga (EN).

Ekologisk funktion och samband
Relativt isolerad alskog.

Förutsättningar för bevarande
Inga skogliga ingrepp eller negativ påverkan på hydrologin.

Status
Ingen.

Referenser

- Eslövs kommun, 2019. Naturmiljöprogram, Eslövs kommun, Områdesbeskrivningar.

21 Bokskog norr om Stehag (2)



Naturmiljö i området. Foto: Per Blomberg/Skånska bilder

Motiv till klassning

Höga biotopvärden och högt klassad i kommunens naturvårdsprogram (2019).

Beskrivning

Bäckdal med bokskog norr om Stehag med grova gamla träd. Här finns inslag av ek med frodigare vegetation kring bäcken med klibbal, björk och hägg. Fältskiktet är delvis frodigt med arter som hässlebrodd, lundstjärnblomma, buskstjärnblomma, långsvingel, gulplister, skogsbingel, stinksyska, skogsstarr, skogssäv och blekbalsamin.

Biotopvärden

Gamla bokar och förekomst av död ved. Bäckmiljö med översilad källmark.

Artvärden

Flera naturvårdsarter men inga kända rödlistade arter.

Ekologisk funktion och samband

Ingår i större värdetrakt för trädmiljöer.

Förutsättningar för bevarande

Bevara äldre träd och öka andelen död ved.

Status
Ingen.

Referenser
- Eslövs kommun, 2019. Naturmiljöprogram, Eslövs kommun, Områdesbeskrivningar.

22 Bråån (2)



Naturmiljö i området. Foto: Per Blomberg/Skånska bilder

Motiv till klassning
Vattendrag med relativt god ekologisk status.

Beskrivning
Värdefullt vattendrag som huvudsakligen rinner genom odlingslandskap mellan Hurva och inloppet i Kävlingeån i sydvästra delen av Eslövs kommun. Söder om Eslöv passerar ån Skarhults-. Ellinga- och Örtofta gods med många äldre träd i parker och alléer. Här har en rad sällsynta lavar och svampar påträffats. Även på andra sträckor längs ån finns ädellövskog och alsumpskog. Vid Borlunda finns ett rikkärr. Kävlingeåprojektet och Kävlingeåns vattenråd har återskapat flera våtmarker längs ån. Detta har berikat fågellivet med bland annat skärfläcka, årta, storspov, kricka och ängspiplärka.

Biotopvärden
Vattendrag med limniska värden, strandskogar och äldre ädellövträd kring slottsmiljöerna, våtmarker och betesmarker längs ån.

Artvärden
Totalt har ett 80-tal rödlistade arter påträffats längs Brååns nedre lopp. Bland de hotade arterna kan nämnas lungrot (VU), alvarveronika (EN), småvänderot (VU), liten blekspik (VU), savlundlav (EN), almorangelav (CR), hartsticka (EN), almblombock (EN), tjockskalig målarmussla (EN) och kungsfiskare (VU).

Ekologisk funktion och samband
Ån utgör ett viktigt spridningsstråk i odlingslandskapet.

Förutsättningar för bevarande
Ingen reglering av hydrologin eller negativ påverkan på vattenkvaliteten.

Status
- Strandskydd.

Referenser

- Eslövs kommun, 2019. Naturmiljöprogram, Eslövs kommun, Områdesbeskrivningar.

23 Vombsjön (2)



Naturmiljö i området. Foto: Per Blomberg/Skånska bilder

Motiv till klassning
Höga artvärden i sjön och vid dess stränder.

Beskrivning
Vombsjön är en av Skånes större sjöar och delas mellan Eslövs-, Lunds- och Sjöbo kommuner. Sjön är vattentäkt för en stor del av sydvästra Skåne vilket medför att vattennivån varierar

kraftigt och stora strandområden ligger torrlagda vid lågvatten. Trots detta är sjön en viktig rast- och övervintringslokal för fågel med arter som bläsand, kricka, brunand, bergand och flera gåsarter. Både kungsörn och havsörn håller till här året runt. Vid utloppet i Kävlingeån ses regelbundet kungsfinskare. Utter har blivit vanligare och ses regelbundet. I området har även nordfladdermus påträffats.

Biotopvärden
Limniska värden i sjön och sandiga miljöer längs stränderna.

Artvärden
Ett 80-tal rödlistade arter har noterats i sjön och längs dess stränder varav flertalet är fågelarter. På stränderna har bland annat rapporterats dikesskräppa (EN), lungrot (VU), gul strandlöpare (NT), lövsumplöpare (NT).

Ekologisk funktion och samband
Viktig limnisk miljö med artrik fiskfauna.

Förutsättningar för bevarande
Ingen negativ påverkan på vattenkvaliteten.

Status
- Strandskydd.

Referenser

- Eslövs kommun, 2019. Naturmiljöprogram, Eslövs kommun, Områdesbeskrivningar.

BILAGA TILL REMISS FÖR NY NATURVÅRDSPLAN FÖR SKÅNE 2021 -

särskilt värdefulla områden för biologisk mångfald i Skåne

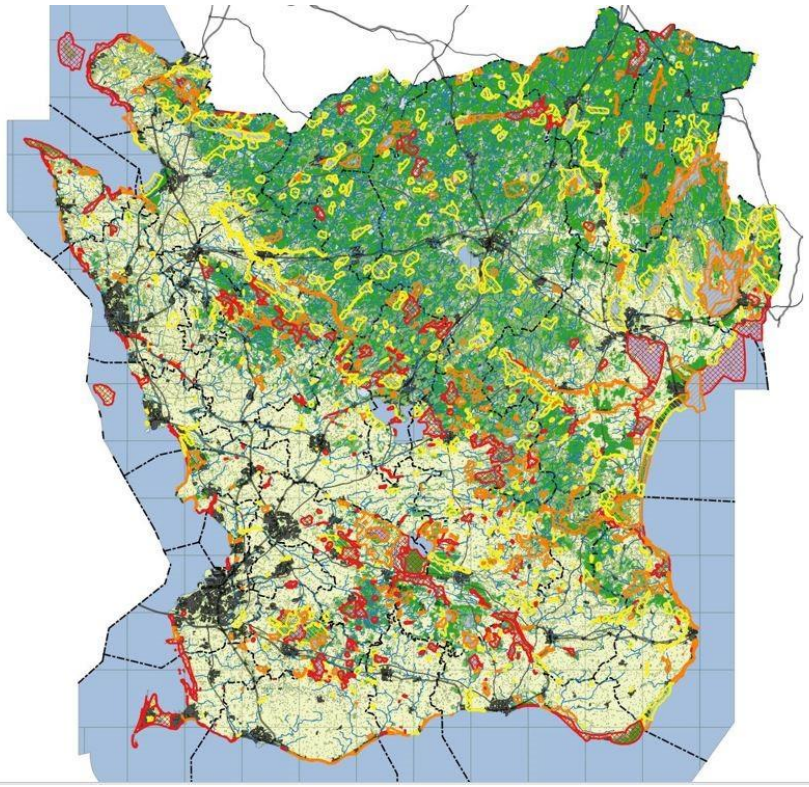


Titel:	Bilaga till remiss för ny Naturvårdsplan Skåne 2021
Utgiven av:	Länsstyrelsen Skåne
Författare:	Per Blomberg
Beställning:	Länsstyrelsen Skåne Naturvårdsenheten 205 15 Malmö Telefon 010-224 10 00
Copyright:	Länsstyrelsen Skåne
Diarienummer:	511-35317-2021
ISBN:	978-91-7675-232-6
Rapportnummer:	2021:22
Layout:	Annette Schiemann
Omslagsbild	Fotograf Per Blomberg

Naturvårdsplan Skåne 2021

Revidering av naturvårdsprogrammen för Kristianstads län 1996 och Malmöhus län 1997

Per Blomberg, Länsstyrelsen Skåne län / EKID



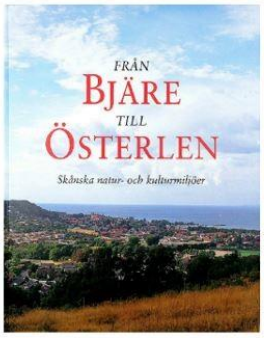
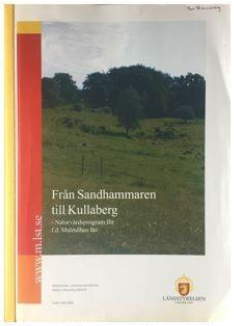


Fig 1. Framsidan till boken Från Bjäre till Österlen. Fotografiet över Båstad är taget av Lars Jarnemo.



Naturvårdsprogram för Malmöhus län

Naturvårdsprogram för Malmöhus län och Kristianstad län togs fram parallellt 1992-1997. Kristianstads län togs fram tillsammans med kulturmiljövårdsprogrammet och publicerades i en bok 1996. Malmöhus län publicerades i en rapport 2005. Kartbilden har funnits tillgänglig digitalt fram till 2018 på länsstyrelsens hemsida med beskrivningar för Malmöhus län men inte Kristianstads län.

Förord

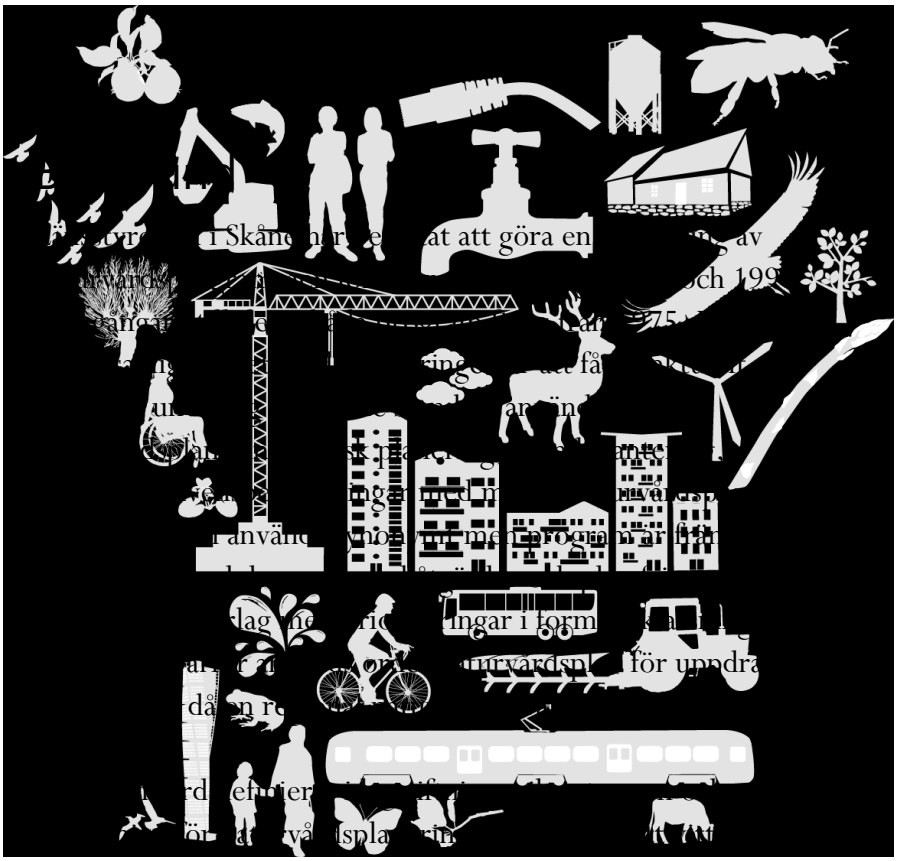
Naturvårdsprogrammen för de båda länen Kristianstad och Malmöhus län togs fram i början av 1990-talet och har varit ett viktigt underlag för naturvårdsarbetet i Skåne. År 2018 bedömdes programmen inaktuella och togs bort från Länsstyrelsen Skånes hemsida. 2019 inleddes arbetet med att uppdatera de båda programmen i ett gemensamt dokument för Skåne. Eftersom revideringen enbart avser värdering och klassning av områden som underlag för främst fysisk planering har benämningen Naturvårdsplan valts för detta dokument. Naturvårdsprogram har ofta ett bredare innehåll med kunskapssammanställning, mål, strategier och förslag till åtgärder förutom naturvårdsplan. Naturvårdsplanen omfattar biologiska värden och de tidigare beskrivna landskapsvärdena, geologiska värdena, rekreativa värdena och kulturhistoriska värdena kopplat till det gröna kulturarvet beskrivs separat. Här presenteras ett remissförslag till reviderad naturvårdsplan för Skåne 2021. Tiden för revideringen har varit begränsad och det tillgängliga kunskapsunderlaget omfattande. Sammanställningen bygger på tillgängligt publicerat material, bland annat kommunernas antagna naturvårdsplaner och program som i vissa fall är relativt gamla.

Länsstyrelsen i Skåne 2021

Innehållsförteckning

NATURVÅRDSPLAN SKÅNE 2021 ... 3
FÖRORD ... 4
BAKGRUND ... 6
FÖRUTSÄTTNINGAR ... 7
SYFTET MED NATURVÅRDSPLANEN ... 9
METODIK I NATURVÅRDSPROGRAM OCH NATURVÅRDSPLANER ... 9
Råd för naturvårdsplanering ... 9
NVI ... 10
Natura 2000 ... 11
Naturreservat ... 11
Annan kartläggning av naturförhållanden i Skåne ... 12
SKALA ... 13
URVAL ... 14
AVGRÄNSNING ... 17
KLASSNING ... 17
STÖDKRITERIER FÖR KLASSNINGEN ... 18
Storlek ... 19
Hotbild ... 20
Mångformighet och artrikedom ... 21
Kontinuitet och tidsaspekter ... 21
Historisk reducering och utdöendeskuld ... 21
Ekologisk funktion (biologisk produktion och känslighet) ... 22
Naturgeografisk region ... 23
Raritet ... 23
Genetisk variation ... 23
Politiska överenskommelser ... 23
Acceptans (nytt kriterie) ... 24
Sammanfattande bedömning ... 24
BESKRIVNING ... 25
Allmän beskrivning av kommunen ... 26
Områdesbenämningar ... 26
Motivering ... 27
Biotopvärden ... 27
Artvärden ... 28
Funktion och samband ... 28
Förutsättningar för bevarande ... 29
Status ... 29
Referenser ... 29
Areal terrester natur i naturvårdsplanen ... 29
Areal marin natur i naturvårdsplanen ... 31
Areal skyddad natur ... 32
Naturtyper i naturvårdsplanen ... 35
Skogsmark ... 35

Hav....36
Våtmarker, sjöar och vattendrag....36
Öppna gräs-, häll- och sandmarker....36
Urbana grönytor och andra mer kulturellt påverkade vegetationstyper....36
Åkermark....37
Urbana ytor inklusive trädgårdar....37
Exempel Bjuvs kommun....40
REFERENSER....42



där övergripande landskapsvärden har stort inflytande över värderingen. Viktiga kriterier är förståelse för landskapets bildning och kulturell påverkan samt biologisk mångfald, unikhet och representativitet i ett nationellt perspektiv samt mångformighet och orördhet. Vägledningen för naturvårdsplanering från 1998 speglar naturvårdspolitiken under 1980- och 1990-talen och har till viss del blivit inaktuell då naturvårdsarbetet sedan dess fokuserat mer på biologisk mångfald. Idag finns en rad vägledningar som berör biologisk mångfald och ekosystemtjänster samtidigt som friluftslivet fått en mer självständig roll med egen vägledning för kartläggning och värdering. Landskapets värden har samtidigt fått en allt mer undanskymd plats i naturvårdsarbetet. Behovet av en revidering av vägledningen och dess metodik är därför stor.



Bild 1. Naturvårdens breda definition enligt Naturvårdsverket 1998, Planera för natur – råd för naturvårdsplanering och naturvårdsprogram

Länsstyrelsen i Skåne län valde att göra en förstudie under hösten 2019 för att vara bättre förberedd inför revideringen. Utifrån förstudien beslutades att fokusera på de biologiska värdena i revideringen och därmed renodla de övriga värdeaspekterna i egna program för friluftsliv och landskapsvärden. Nästan alla län i Sverige har ett antaget naturvårdsprogram idag men endast ett län har gjort detta efter att Naturvårdsverkets vägledning för naturvårdsplanering presenterades 1998. Västmanlands län hade tidigare ett naturvårdsprogram från 1985 och reviderade detta år 2015 men endast för oskyddade naturområden och främst utifrån biologiska värden. Det finns därmed mycket lite erfarenheter i andra län av hur en regional naturvärdesbedömning görs på 2000-talet. Från Naturvårdsverket har mycket av det strategiska naturvårdsarbetet de senaste åren varit fokuserat på Grön infrastruktur och det finns många beröringspunkter mellan detta arbete och den traditionella naturvårdsplaneringen. Kunskapen om kärnområdena som är fokus i de traditionella arbetena har ökat medan landskapsekologiska landskapssamband har tillkommit och finns inte tydligt beaktat i tidigare arbeten.

Förutsättningar

Under 2020 har en reviderad metodik tagits fram för en regional naturvårdsplan för Skåne där urval, bedömning och klassning av särskilt värdefulla områden reviderats för Skåne.
Naturvårdsverket har bidragit med medel för utveckling av metodiken.

- Den gällande vägledningen för naturvårdsplanering är från 1998. Det har hänt mycket inom naturvårdsarbetet på 23 år och delar av rekommendationerna behöver omvärderas.
- Länsstyrelsen har beslutat att revideringen fokuserar på biologiska värden och att landskapsvärden, rekreativa värden och geologiska värden behandlas vid ett senare tillfälle. Benämningen naturvårdsplan behöver därför kompletteras med ”biologiska värden” eller ”ekologiskt särskilt värdefulla områden” för att förtydliga att naturvårdsplanen inte omfattar hela ämnesområdet naturvård.
- Eftersom det handlar om en revidering utgår förslaget från befintligt material från 1996 och 1997. Detta material har reviderats utifrån biologiska värden och en hel del områden faller ifrån eller värderas annorlunda.

- Natura 2000 arbetet har bidragit till ökad kunskap och metodik för bedömning av biologiska värden kopplat till biotop- och artvärden. Den detaljerade beskrivning av biotopvärden som finns i Natura 2000-områden saknas för övriga landskapet och det är därför svårt att använda dessa indelningar generellt.
- Närmare 200 nya naturreservat har bildats sedan de gällande naturvårdsprogrammen antogs och med dem ny kunskap och nya prioriteringar. Det framgår ofta tydligt hur viktiga biologiska värden varit i beslut om bildande av naturreservat. Alla reservat har dock inte bildats enbart för biologiska värden och det finns därför naturreservat som värderas lägre när det gäller biologiska värden.
- Svensk standard (SIS) för naturvärdesinventering (NVI) har tagits fram 2014 och är ett viktigt stöd i bedömning av biotop och artvärden (håller på att revideras 2021). Här gäller dock samma förutsättningar som för Natura 2000-områden att metoden förutsätter en mer noggrann analys av biotoper och arter för att kunna användas vid värdering. Denna analys saknas för huvuddelen av landskapet. Dessutom tar inte standarden upp landskapsekologiska samband.
- Förutom art- och biotopvärden spelar även landskapsekologiska samband och ekosystemens förmåga att upprätthålla viktiga funktioner en stor roll i bedömningen av biologiska värden. Arbetet med kunskapsunderlag och åtgärdsprogram för Grön infrastruktur är en stor hjälp i arbetet med landskapsekologiska samband. När det gäller viktiga ekologiska funktioner är kunskapsunderlaget mer bristfälligt.
- Naturvärdesklassningen bygger på en värdepyramid med fyra klasser där klass 1 har högsta värde. Normalt redovisas de högsta tre klasserna i naturvårdsplaner där få objekt har klass 1, fler klass 2 och flest klass 3 för att visa hur olika områden prioriteras i det praktiska naturvårdsarbetet.

Genomgående har begreppen biotopvärde och artvärde använts i rapporten med stöd i SIS-standarden för naturvärdesinventering. Habitatdirektivet använder benämningen habitat som livsmiljö för arter medan biotop avser sammansättningen av arter med en speciell karaktär.

Syftet med naturvårdsplanen

Syftet är främst att ge ett bra planeringsunderlag för mark- och vattenanvändning inom fysisk planering med avvägningar mellan olika intressen, bland annat för regionplanering och kommunernas översiktsplanering. Naturvårdsplanen skall därför utformas så att den ger en enkel och tydlig bild av vilka prioriteringar som naturvården gör när det gäller den biologiska mångfalden med planerare och beslutsfattare som den viktigaste målgruppen. Planen visar var risken för skada på ekologiska värden är störst och ger riktlinjer för var olika insatser för att säkerställa värdena gör störst nytta, det kan gälla områdesskydd, frivilliga avsättningar, miljöstöd eller andra åtgärder.

Det finns en rädsla i en del kommuner att en klassning medför att klass 3 riskerar att förloras vid avvägningar med andra intressen. En del kommuner har därför valt att inte göra någon klassning och förhandlar sedan i varje enskilt fall om bevarande av naturvärden. Detta förutsätter att naturvårdens företrädare får vara med vid förhandlingsbordet och dessutom på ett tidigt stadium i processen. Det förutsätter också att det finns acceptans för naturvårdens anspråk för alla områden annars blir det mer slumpartat vilka värden som riskerar att gå förlorade. Med en klassning ges en transparent bild av naturvårdens prioriteringar som kan förstås av andra yrkesgrupper inom fysisk planering, markägare och beslutsfattare. I tidiga skeden och när naturvården inte har någon vid förhandlingsbordet kan ingrepp i de mest skyddsvärda områdena undvikas.

Metodik i naturvårdsprogram och naturvårdsplaner

Råd för naturvårdsplanering

Råd för naturvårdsplanering publicerades av naturvårdsverket år 1998 och bygger mycket på erfarenheterna under 1980- och 1990-talen. Naturvårdsbegreppet är brett med friluftsliv, biologiska värden, landskapsbild, gröna kulturmiljövärden och geologiska värden. Under en stor del av 1900-talet spelade landskapsvärdena med rötter i de vetenskapliga disciplinerna naturgeografi och kulturgeografi stor roll vid värdering av naturvärden vilket bland annat återspeglas i riksintressena för naturvård. Fauna och floravård har hela tiden varit en viktig del av

naturvården men ett begränsat kunskapsläge har gjort nationella bedömningar av artvärden svåra. Vid Riokonferensen 1992 och antagandet av konventionen för biologisk mångfald etablerades detta begrepp som fått stort genomslag i naturvårdsarbetet under de senaste decennierna.

I Skåne har alla 33 kommuner tagit fram kommunala naturvårdsprogram och naturvårdsplaner sedan 1990 då det första antogs. Alla utom en kommun har antagit sina naturvårdsplaner och naturvårdsprogram. Idag har många kommuner dessutom reviderat sina naturvårdsprogram och planer en eller två gångar. Metodiken i de antagna naturvårdsprogrammen följer till stor del den nationella vägledningen för naturvårdsplanering fram till 2010-talet. Därefter har ett större fokus lagts på biologisk mångfald och sedan 2014 har NVI-standarden använts för naturvårdsprogram/planer i sju skånska kommuner. Samtidigt har andra kommuner valt annorlunda metodik och sex kommuner har inte klassat naturområden utan redovisar bara kommunalt värdefulla naturområden. Sammanfattningsvis skiftar metodiken över tiden allt mer i de kommunala naturvårdsprogrammen och det blir allt svårare att jämföra olika kommuners urval, värdering och klassning av naturområden. Det finns därför ett stort behov av kalibrering av den regionala prioriteringen av naturvärden utifrån förutsättningarna för biologisk mångfald.

NVI

Standarden för naturvärdesinventering och naturvärdesbedömning är ett viktigt stöd för en likvärdig värdering av alla naturmiljöer i hela landet. Metodiken bygger på en bedömning av biotop- och artvärden utifrån strukturer, kvaliteter och sammansättning som ger en klassning. Standarden reglerar vad som skall ingå och hur arbetsprocessen skall se ut men säger inte hur klassningen skall göras. Det krävs kompetenta naturvårdsbiologer med lång erfarenhet av likvärdiga miljöer för att kunna göra en rättvis klassning. Metodiken har olika ambitionsnivå men alla kräver fältbesök och är relativt tidskrävande, särskilt om en hel kommun skall omfattas. Skalan kan beskrivas som en fortsättning av ängs- och hagmarksinventeringen där enhetliga biotoper bedöms som kärnområden för biologisk mångfald på samma sätt som inom arbetet med grön infrastruktur. NVI tar dock inte tydligt hänsyn till landskapsekologiska samband även om begreppet landskapsområden används för att beskriva större sammanhängande områden med många värdekärnor. Standarden

för NVI håller på att revideras och förväntas vara klar till hösten 2021. Den reviderade versionen kan mycket väl innehålla mer stöd för övergripande bedömningar på kommunala och regional skala.

Natura 2000

Genom Sveriges medlemskap i EU startade arbetet med att välja ut och beskriva natura 2000-områden utifrån art- och habitatdirektiven. För olika biogeografiska regioner i Europa har prioriterade habitat och arter valts ut som unionen särskilt skall arbeta för att bevara. De utpekade Natura 2000-områdena får en hög skyddsstatus genom unionens bevakning av god bevarandestatus. Samtidigt har den höga statusen och kravet på säkerställande gjort att främst redan skyddade områden och mark ägd av staten prioriterats i urvalet av områden. De prioriterade habitaten ger en internationell referens till vilka naturmiljöer som är särskilt viktiga att bevara i landet. Regelbundna utvärderingar av bevarandestatusen ger också goda indikationer på vilka prioriteringar som behöver göras även nationellt och regionalt. Begränsningen är som för NVI att detaljeringsnivån är hög för habitaten (biotoperna) i Natura 2000-områden och att kunskap om habitatens utbredning i hela länet är begränsad. Detsamma gäller för prioriterade arter. I utpekade Natura 2000-områden med tillhörande bevarandeplan finns en mycket bra dokumentation för att kunna göra värderingar och klassning av naturområden i naturvårdsplanen. Nästan alla Natura 2000-områden har så höga biotop- och artvärden att de hamnar i de två högsta klasserna i en regional naturvårdsplan. De blir också bra referenser till andra områden med likvärdiga värden som inte är Natura 2000-områden.

Naturreservat

Sedan år 1997, då de båda naturvårdsprogrammen för Skåne var antagna, har över 200 nya naturreservat och en nationalpark bildats i länet. Huvuddelen av reservaten är bildade av främst biologiska värden men det finns även reservat som huvudsakligen har rekreativa- eller landskapsvärden. De närmare 50 naturreservaten som är bildade av kommuner är främst tätortsnära natur som kanske inte i alla fall når upp till de statliga prioriteringarna för bildande av naturreservat. Just gränsdragningen mellan statlig och kommunal prioritering av skydd kan vara ett stöd för avvägning vid klassning av vad som

skall vara klass 2 och klass 3 i en regional klassning av naturvärde för biologisk mångfald. Andelen skyddad natur i Skåne är år 2021 3,6% av landarealen och utöver denna finns 0,6% i oskyddade Natura 2000-områden. För limniska miljöer beräknas 8,9% av vattenmiljöerna vara skyddade och totalt inklusive de marina miljöerna är 5,9% av Skånes yta skyddat enligt Miljöbalken år 2021 (SCB 2021).

Annan kartläggning av naturförhållanden i Skåne

Kunskapen om ängs- och hagmarkerna har uppdaterats i reviderad form som ängs- och betesmarksinventeringar som underlag för jordbruksstöd. Denna innehåller information om biologiska värden och hävdstatus men bedömer inte klassning enligt ursprunglig metodik.

Nyckelbiotopsinventeringen har fortsatt in på 2000-talet och kompletterats med sammanställningar av särskilt skyddsvärda skogsbestånd i Skåne i ”Skånes skogar - historia, mångfald och skydd (2005)” och ”Strategi för formellt skydd av skog i Skåne (2019)”. Dessa ger tillsammans en bra bild över prioriterade trädmiljöer i Skåne.

Sandmarkernas artvärden är den kanske största förändringen i kunskapsläget för biologisk mångfald i Skåne. År 1997 ansågs sandtag, ruderatmarker och trädesmarker på sandig mark fortfarande som lågt värderad natur. Då var det endast de små sandstäppslokalerna som värderades högt. Under de senaste 20 åren har de torra sandiga markernas artsammansättning blivit betydligt bättre känd och en av landets rikaste miljöer för rödlistade arter har trätt fram.

Även de limniska miljöerna har blivit mycket bättre dokumenterade under de senaste 25 åren och deras biologiska status har bedömts i ett nationellt perspektiv. Miljöövervakning av biologiska parametrar tillsammans med riktade inventeringar har uppmärksammat både limniska biotoper och arter.

På den marina sidan har framför allt inventeringar det senaste decenniet betytt mycket för kunskapen om marina biotoper och artsammansättningar. Öresund är bäst kartlagt medan Östersjön fortfarande har stora outforskade områden.

Inrättandet av artportalen som en samlad databas för artuppgifter i Sverige har betytt mycket för kunskapen om artförekomster i landet. Ideella krafter står för en mycket stor del av rapporterna som fortfarande domineras av fåglar och kärlväxter

men med ökad mängd rapporter och bättre bestämningsreferenser ges allt bättre överblick för även mindre uppmärksammade arter.

Specialinventeringar har skett för en rad biotoper och artgrupper som bidragit till kunskapen om den biologiska mångfalden i Skåne. Bland annat rikkärrsinventeringen, åtgärdsprogram för hotade arter och flera LIFE-projekt har bidragit med ny kunskap.

Skala

NVI skiljer sig i skala från den gällande vägledningen och ställer framtida metodik i ett vägval när det gäller skala, antingen mer detaljerat som NVI och tidigare ämnesinventeringar eller mer övergripande som gällande vägledning. Dessutom kräver NVI en omfattande fältinventering även på översiktlig nivå för att kunna göra en värdering. NVI liksom tidigare ämnesinventeringar fokuserar på biotopen som kan beskrivas som kärnområden för biologisk mångfald. Det blir den naturligt enhetliga miljön som avgränsas och klassas, till exempel en våtmark, ett äldre skogsbestånd, en hagmark eller en sanddyn.

De traditionella naturvårdsprogrammen och planerna valde ofta en mer övergripande skala där flera eller ibland många kärnområden eller biotoper tillsammans bildade ett område med höga naturvärden. Detta blev naturligt när mer storskaliga aspekter som landskapsbild, friluftsliv och det gröna kulturarvet skulle vägas in men gjordes även för rent biologiska värden. Ofta ligger olika biotoper samlade i landskapet till exempel en våtmark i en betesmark som gränsar till en å etcetera

Arbetet med värdetrakter inom Grön Infrastruktur ger en kompletterande bild till värdekärnor och värdeområden. De kan ses som tre skalnivåer där värdekärnor klassas enligt NVI, värdeområden enligt en modifierad vägledning för ”naturvårdsplan - biologisk mångfald” och värdetrakter enligt Grön Infrastrukturs vägledning.

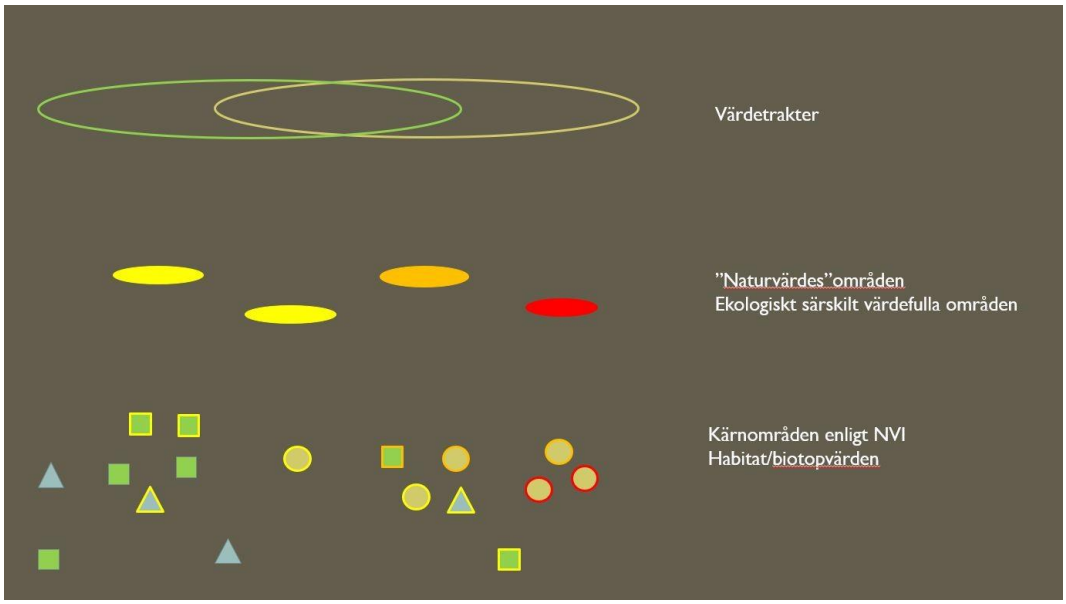


Bild 2. *Bilden skall åskådliggöra de tre samverkande nivåerna. På den mest detaljerade nivån som är viktig för naturvårdsplaneringen finns olika typer av biotoper eller kärnområden (symboliseras av cirklar, trekanter och fyrkanter) som klassas i tre klasser (rött, orange och gult). På mellannivån finns "naturvärdesområden" eller ekologiskt särskilt känsliga områden som också klassas i tre olika klasser (rött, organge och gult) utifrån en samlad bild av kärnområdena där även landskapsekologiska aspekter och ekologisk funktion vägs in. Denna nivå är främst riktad till den fysiska planeringen och avvägningen mellan olika anspråk på mark- och vattenanvändning. Den tredje nivån är värdetrakter och de landskapsekologiska samband som behandlas inom Grön infrastruktur. Dessa bygger också på kärnområden och används främst i landskapsekologisk planering inom skogsbruk och vid prioriteringar för områdesskydd.*

Urval

Den regionala naturvårdsplanen beskriver endast klass 1 och 2. Dessa omfattas då av områden som är av regional, nationell eller internationell prioritering och som Länsstyrelsen i Skåne kommer att ägna särskilt stor uppmärksamhet åt. Det finns internationella och nationella biologiska naturvärden även i övriga objekt till exempel generellt biotopskydd eller habitatdirektivets prioriterade biotoper. Övriga objekt i klass 3 redovisas men beskrivs inte utan bedöms vara av kommunal och lokal betydelse med naturvärden som utmärker sig över vardagslandskapets generella hänsyn. Det är också önskvärt att den regionala och kommunala klassningen stämmer något så när överens när det gäller de högst klassade områdena. Det blir sedan upp till kommunerna att beskriva och bedöma områden utöver de som tas upp i den regionala naturvårdsplanen.

Ambitionen är att huvuddelen av de redan skyddade områdena som skyddats med anledning av biologiska värden samt de områden som kommer att skyddas under de kommande 10 åren för sina biologiska värden finns med i Naturvårdsplanen. Det är också önskvärt att huvuddelen av natura 2000-områdena finns med. Storleken spelar stor roll för urval liksom ansamling av flera biotoper med höga värden och artvärden.

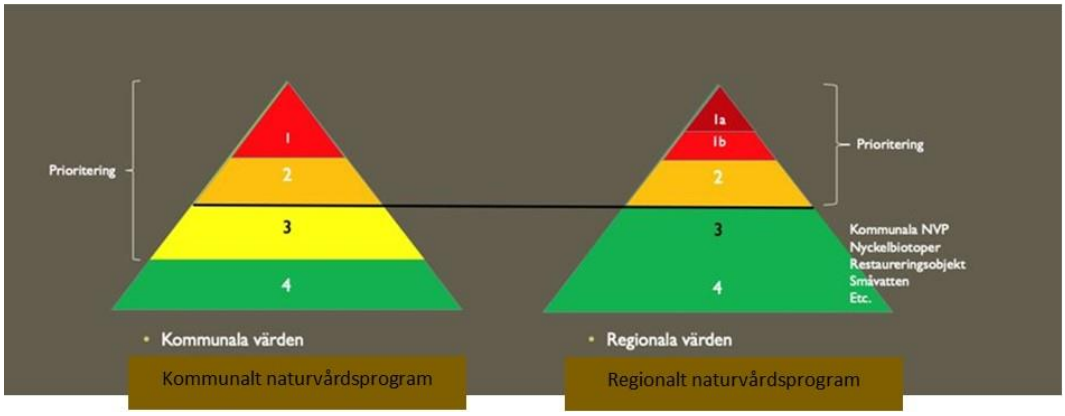


Bild 3. *Bilden skall åskådliggöra hur kommunala och regionala naturvårdsprogram – biologiska värden, samverkar kring de mest värdefulla områdena där klass 1 och 2 beskrivs regionalt och klass 3 kommunalt men alla nu kända områden i klass 3-4 redovisas på kartan i den regionala naturvårdsplanen – biologiska värden.*

För att bli utvalt till klass 1 och 2 i den regionala naturvårdsplanen skall områdena vara:

- Gräsdominerade marker som stora naturbetesmarker med viktiga biotop- och artvärden (motsvarar klass 1 och 2 i ängs- och hagmarksinventeringen) men kan omfatta andra gräsmarker som inte betas men ändå har höga värden som kraftledningsgator, flygplatser, golfbanor och militära övningsområden. Förekomst av naturvårdsarter och rödlistade arter är betydelsefullt.
- Större trädmiljöer med viktiga strukturer och funktioner för höga biotop- och artvärden. Viktiga strukturer är gamla träd, ihåliga träd, död ved i form av kullfallna träd och delvis levande träd, savande träd, variation i ålder och skiktning, artvariation, rikedom på buskar och bryn, bärande träd etcetera. Begreppet trädmiljöer omfattar skogsmark, hagmark, parker, alléer, trädbärande våtmarker och solitära träd i odlingslandskapet. Förekomst av naturvårdsarter är

betydelsefullt liksom ekologisk funktion, samband med andra områden och biologisk produktion.

- Viktiga sandmarker med ett stort antal naturvårdsarter och/eller rödlistade arter. Sandmarker omfattar naturliga dynlandskap vid kuster och i inlandet, hävdade gräsmarker, militära övningsområden, grustag och kan vara svår att avskilja mot gräsmarker. Ekologisk funktion och naturvårdsarter spelar roll vid värdering.
- Våtmarker, sjöar och vattendrag som är relativt opåverkade med mycket stora biotop- och artvärden (till exempel klass 1 och 2 områden i våtmarksinventeringen och myrskyddsplanen). Här spelar även ekosystemens betydelse för biologisk produktion och reglerande funktioner stor roll.
- Marina områden med höga habitat- och artvärden som har regional eller nationell betydelse och som är skyddade som naturreservat eller natura 2000-område eller har motsvarande kvaliteter. Även här spelar områdenas betydelse för biologisk produktion och reglerande funktion en stor roll.

Särskild prioritering har gjorts för:

- grunda havsområden ner till 6 meter med hög biologisk produktion.
- Ålgräsängar.
- Stenrev, grund och områden med goda makroalg och blåmusselsbestånd djupare än 6 meter.
- Relativt ostörda mjukbottnar på djupare vatten med viktiga förekomster av sjöpennor, grävande megafauna och lekområde för torsk.

- Övriga viktiga naturtyper med höga biotop- och artvärden som rikkärr, stränder, ruderatmarker med mera.
- Om artvärdena är kända och innebär ett stort antal naturvårdsarter eller mer än 10 rödlistade arter (förutom fåglar) finns anledning att överväga att ta med områdena.
- Större än 10 hektar (undantag för de habitat som naturligt har begränsad utbredning som till exempel rikkärr).

- Det räcker inte med att ett område är riksintresse för naturvård eftersom dessa bedömningar även tar med landskapsvärden och geologiska värden. Även befintliga naturreservat kan hamna utanför klass 1 och 2 om de bildats i annat syfte än att skydda de biologiska värdena eller är för små för att vidmakthålla kvaliteterna i området.

Avgränsning

Avgränsningen följer i huvudsak gränsen till biotoper med höga värden. Gränsar flera olika biotoper med höga värden till varandra finns anledning att slå samman dessa till ett större område. Det är också viktigt att beakta landskapsekologiska samband och därmed ta med landskapsavsnitt som kanske har lägre värden men binder samman områden med viktiga funktioner för särskilda artförekomster. Om ett område delas mellan två kommuner eller fler har detta beskrivits i båda kommunerna för de delar som berör respektive kommun med kommentarer kring områdets helhet.

Angränsande områden kan klassas olika om det är uppenbart att de har olika värden. Det är alltså inte något självändamål att försöka slå ihop områden till så stora enheter som möjligt.

Klassning

Av de områden som är utvalda att ingå i den regionala naturvårdsplanen ska några områden med särskilt höga biologiska värden ges klass 1. Detta är främst större områden och områden som har unika habitat- eller artkvaliteter.
Exempel på sådana naturtyper är:

- Stora välhävdade naturbetesmarker (klass 1 i ängs- och hagmarksinventeringen).
- Välhävdade naturliga slåttermarker.
- Stora trädrika områden med strukturer och kvaliteter som påminner om naturskogskvaliteter när det gäller strukturer och substrat eller har motsvarande kvaliteter i hävdpåverkade miljöer.
- Stora opåverkade myrområden (Motsvarande Klass 1 i myrinventeringen).

- Större kust- och havsområden med mycket höga biotop- och artvärden samt mycket stor betydelse för biologisk produktion och ekologisk funktion (nationell betydelse).
- Vattendrag med opåverkad miljö och stora biologiska värden (nationell betydelse).
- Områden med stora förekomster av rödlistade arter (över 100 arter regelbundet i området).
- Mångformiga och stora områden med liten påverkan från sentida ingrepp (mosaiklandskap).

Förslaget innebär även att klass 1 kan delas in i a och b på samma sätt som enligt SIS NVI. Klass 1a bli då det 10-tal områden i Skåne som bedöms som absolut viktigast för att vidmakthålla den biologisk mångfalden och ekologiska funktioner. Huvuddelen av områden blir klass 2.

Stödkriterier för klassningen

I den nationella vägledningen för naturvårdsplanering (SNV 1998) finns en rad kriterier som är uppdelade i vetenskapliga och sociala/politiska. Dessa skall vara stöd i värderingen och klassningen av olika områden men det ges ingen vägledning för hur avvägningarna skall göras utifrån kriterierna och mellan kriterierna. Dessutom avser kriterierna den breda definitionen på naturvård som inte är direkt tillämpbar här. Uppdelningen visar att naturvårdsplanering både består av en naturvetenskaplig del och en samhällsvetenskaplig del som utgår från politiska prioriteringar och sociala ställningstaganden samt acceptans för naturvårdens anspråk.

Tabell 1. Stödkriterier för klassningen

Vetenskapliga kriterier	**Sociala/politiska kriterier**
Betydelse för genbank	Ekonomisk viktig
Biologisk produktion	Forskningsintresse eller -värde
Ekologisk funktion	Internationell betydelse/förpliktelse
Kontinuitet (i tid och rum)	Rekreationsmöjlighet
Känslighet (ekologisk känslighet	Skönhet
Mångformighet eller diversitet (inklusive artrikedom)	Studieintresse
Orördhet/naturlighet	
Raritet	
Representativitet	
Rödlistade arter	
Storlek	
Säregenhet, märklig beskaffenhet	

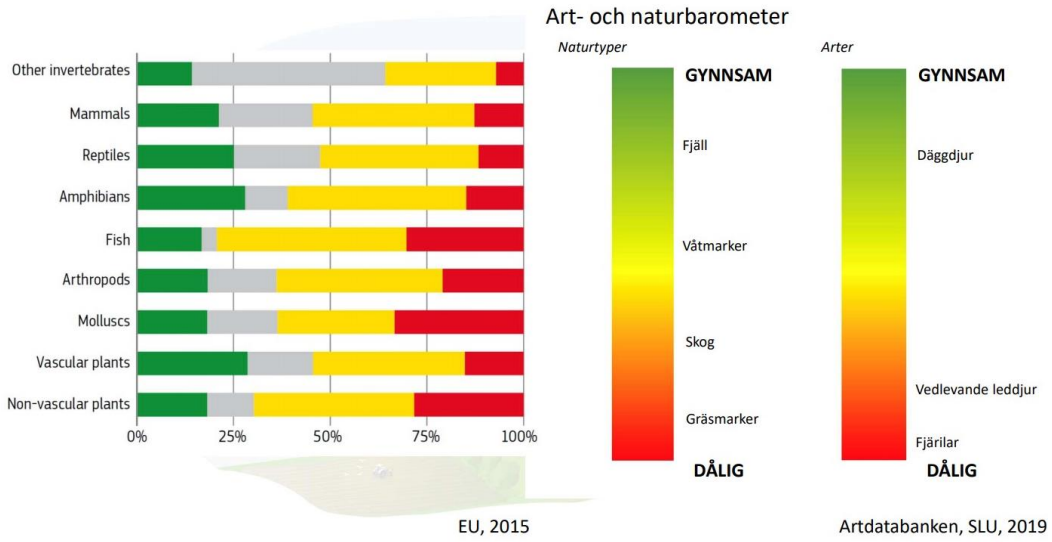
De i den nationella vägledningen angivna kriterierna för urval och klassning som representativitet, orördhet, raritet, säregenhet, ekonomisk betydelse, känslighet, forskningsvärde, internationella förpliktelser, skönhetsvärde och studieintresse bedöms inte utifrån de biologiska värdena utan lämnas till de andra fördjupningarna inom naturvårdsplaneringen, som landskapsvärden, friluftsliv och geologiska värden. Kvar återstår följande kriterier som diskuteras mer utförligt nedan samt några förslag på tillkommande kriterier.

Storlek

Alla arter har en minsta areal av fördelaktiga biotoper för att kunna upprätthålla en långsiktigt säker populationsstorlek enligt öbiogeografiteorin. Ju större område desto större chans för att arten skall kunna överleva långsiktigt och ju större chans att fler arter kan finnas i området. Med begränsade resurser för naturvårdsarbetet är möjligheten att säkerställa stora områden mest effektivt. Enligt Lawton med flera (2011 i Naturvårdsverket 2020) är den viktigaste naturvårdsstrategin att öka kvaliteten på biotopen i första hand men väl i andra hand kommer möjligheten att utöka storleken. I tidigare nationella inventeringar med värderingsbedömningar som urskogsinventering, ängs- och hagmarksinventering, myrmarksinventering etcetera har storlek varit en viktig kriterier. Så blir det naturligt även i klassning av områden i naturvårdsplanen där samma biotopkvalitet som i ett litet område ger klass 2 kan i ett stort område ge klass 1.

Hotbild

Hotbilden är avgörande för hur urval och klassning sker. Rödlistan ger visst stöd för hotbilden för arter men endast 1/3 av landets arter är bedömda och för majoriteten av områden finns inte en tillräckligt god kunskap om artförekomster för att göra någon bedömning utifrån rödlistan. Därför blir biotopvärdet byggt på strukturer, funktioner och kvaliteter avgörande för bedömningarna och artvärdet blir ett komplement. EU:s utvärderingar av olika habitats status i de naturgeografiska regionerna är ett stöd för vilka biotoper som skall prioriteras. Även tidsfaktorn för att återskapa biotoper spelar roll i bedömningen av hotbilden.



Figur 1. Artdatabankens utvärdering av gynnsam bevarandestatus 2019

Generellt framträder en bild av att gräsmarker och trädmiljöer är mer hotade än våtmarker och fjällmiljöer enligt artdatabankens utvärdering 2019 av EU prioriterade habitat. För artvärden är fjärilar och vedlevande leddjur mer hotade än till exempel däggdjur och kärlväxter. Självklart finns samband mellan hotbilden för habitat och artvärden för till exempel gräsmarker och fjärilar. Vissa naturtyper kommer därmed att värderas högre än andra. Resultatet blir att fler klass 1 områden för gräsmarker och ädellövskog presenteras än för naturtyper med mer gynnsam bevarandestatus.

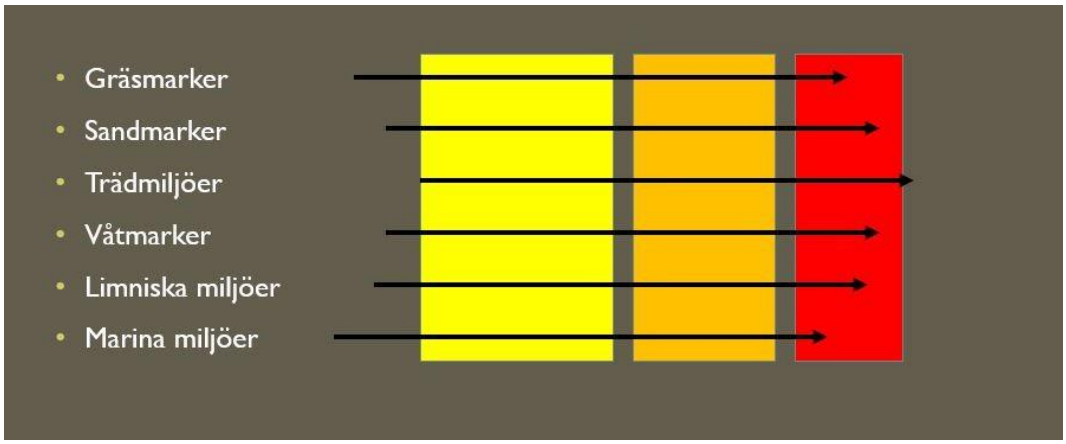


Bild 4. *Bild som hypotetiskt återger värderingen i tre klasser vilket återspeglas i rött (klass 1), orange (klass 2) och gult (klass 3) för olika naturområden. Frågan är om och hur prioriteringar skall göras mellan olika naturtyper som bedöms ha olika hotbild eller funktion för ekologiska processer? Naturvårdsplan Skåne 2021 ger ett förslag till samlad bedömning.*

Mångformighet och artrikedom

Ett område som är mångformigt innehåller normalt många biotoper och arter och ger därmed bra förutsättningar att bevara många biotoper och arter. Vissa arter är dessutom beroende av många olika biotoper under sin livscykel och rör sig därför mellan olika miljöer. Samtidigt kan det finnas ett motsatsförhållande mellan kriteriet storlek och mångformighet då varje delområde kan vara för litet för att klara långsiktigt bevarande av arter och biotoper.

Kontinuitet och tidsaspekter

Många biotoper tar lång tid för att utveckla de kvaliteter som specialiserade arter kräver. Framför allt gäller detta för svårspridda arter som lever i normalt stabila miljöer som till exempel hålträdslevande arter. Andra miljöer går mycket snabbt att skapa, till exempel en sandmiljö vid erosion i en strandbrink eller vid brytning i ett sandtag. Tidsspannet kan vara mellan 1 år och 500 år från en störningsgynnad miljö till det att en gammal ek bildar tillräckligt med mulm för att hysa vissa arter. Rimligen bör en biotop som är svår att återskapa och kräver lång kontinuitet få högre betydelse än en biotop som går snabbt att återskapa och som inte kräver lång kontinuitet.

Historisk reducering och utdöendeskuld

Människans påverkan på landskapet har drabbat vissa biotoper och arter mer än andra samtidigt som nya biotoper skapats i nyttjandet

av landskapet. Förändringar de senaste 200 åren har eftersläpningar när det gäller utdöende av arter genom att dessa kan leva kvar ganska länge trots att biotoperna egentligen är för få eller har för dålig kvalitet. Detta kan innebära att tidigare vanligare biotoper bör prioriteras för att kompensera för den förlust som skett. För vissa arter kan det innebära att åtgärder inte är realistiska då förutsättningarna för att öka andelen biotoper är små.

Ekologisk funktion (biologisk produktion och känslighet)

Det blir lätt mycket fokus på hotade biotoper och rödlistade arter i naturvårdsarbetet och det finns en risk att betydelsen av de ekologiska funktionerna glöms bort. För biotoper och arter finns tydliga redskap för bedömning av prioritet men för ekologiska funktioner saknas dessa fortfarande. Biologisk produktion är en av dessa funktioner som är kopplad till näringscykeln och fotosyntesen samt kolbindning. För toppkonsumenter som fladdermöss och tumlare är den biologiska produktionen av insekter respektive lämplig bytesfisk avgörande för populationernas storlek. Alarmerande rapporter om kraftiga nedgångar i den totala biomassan insekter är oroande för ekosystemens funktion i framtiden. Dessutom är det de mest produktiva miljöerna som människan tagit i besittning för jord- och skogsbruk medan mindre produktiva miljöer blivit kvar och ofta är de som skyddas för framtiden. Andra funktioner kan vara predation från nyckelarter som reglerar ekosystemens sammansättning. Det kan gälla rovdjur som varg vilken kan påverka älgstammen som i sin tur påverkar lövsinslaget i skogen. Det kan också gälla rovfisk som genom predation på planktonätande fiskarter påverkar planktonsammansättningen i sjöar. Pollinering är en annan funktion som är viktig för ekosystemens sammansättning och produktivitet. Många av de reglerande och stödjande ekosystemtjänsterna är viktiga för ekosystemens funktion och inte bara nyttor för människan. Hit räknas bland annat fotosyntes, jordbildning, vattencykel, näringscykel, reglering av markfuktighet, rening och reglering av vattenflöden, klimatreglering och erosionsskydd. I slutet av 1990-talet infördes i miljöbalken begreppet ekologiskt särskilt känsliga områden som avser mark och vattenområden särskilt känsliga från ekologisk synpunkt och som skall ges ett särskilt skydd. Hit räknas områden som är särskilt påverkade av miljöstörning, områden

med utrotningshotade växter och djur, områden i övrigt som är särskilt ömtåliga och som samtidigt inrymmer särskilda ekologiska värden, till exempel betydelse som genbank.

Naturgeografisk region

Inom arbetet med Art- och habitatdirektiven och Natura 2000-områden delas Europa in i övergripande naturgeografiska regioner som nemoral zon, boreal zon och alpin zon och de olika zonerna bedöms olika utifrån biotop- och artvärden. Skånska naturmiljöer har mer gemensamt med danska naturmiljöer än miljöer i den boreala zonen. I de gällande naturvårdsprogrammen för Skåne uppmärksammades också regionala karaktärsområden med olika förutsättningar som sedan har utvecklats i det skånska landsbygdsprogrammet. Dessa karaktärsområden kan få olika bedömningar beroende på förutsättningarna för de biotoper och arter som förekommer i området. Frågan är hur stor hänsyn som skall tas till dessa regionala skillnader i värderingen? NVI ger vissa möjligheter till regionala justeringar men samtidigt urholkas trovärdigheten för bedömningen om variationerna blir för stora.

Raritet

Begränsade förekomster av biotoper eller arter har alltid värderats högt i naturvårdsarbetet på samma sätt som sällsynta företeelser i geomorfologiskt, geologiskt, kulturgeografiskt eller landskapsbildshänseende. Raritet för biotoper och arter sammanfaller dessutom med hotbilden då de löper större risk att påverkas negativt med få förekomster. Frågan är hur stor roll begreppet raritet skall spela i värderingen av ekologiskt särskilt värdefulla områden? Kanske hör den mer hemma bland landskapsvärden och människans upplevelse av landskapet rekreativt, pedagogiskt och i forskningshänseende?

Genetisk variation

Den genetiska variationen är oftast svår att beakta i naturvårdsplaneringen men därför inte mindre viktig. Ett skånskt exempel på hänsyn till genetisk variation är den skånska nominatrasen av kronhjort som ska bevaras.

Politiska överenskommelser

Internationella överenskommelser, nationella och regionala mål har betydelse för vilka prioriteringar som görs i en naturvårdsplan.

Naturvårdsarbetet skall verka för att genomföra naturvårdspolitiken på de olika nivåerna. Dock finns det många målkonflikter med andra politiska ställningstaganden men även inom naturvården är inte alla mål förenliga. Ett internationellt mål som kan ha betydelse är konventionen om biologisk mångfalds mål om långsiktigt skyddad andel av land- och vattenmiljöer. För landmiljöer är detta 17% och för marina miljöer 30% av naturligt förekommande naturtyper vilket bör vara ett riktvärde för hur stor andel som väljs ut med ekologiskt särskilt höga värden i klass 1-3. EU:s nya strategi för biologisk mångfald har en högra ambitionsnivå där 30% av både land och hav skall säkerställas.

Acceptans (nytt kriterie)

För att naturvården skall nå framgång i arbetet med att nå uppställda mål krävs att det skapas acceptans för de krav på hänsyn och skydd som ställs i avvägningar mot andra samhällsintressen. Om naturvården kräver lika stor hänsyn till naturvården för 17% av landarealen är det mycket svårt att få acceptans för detta. Idag är 3,6 % av den skånska landytan skyddad som naturreservat (dock inte allt för biologiska värden) och ytterligare 0,6% utgörs av oskyddade Natura 2000-områden. I de gällande naturvårdsprogrammen med bred definition av naturvård är 16,5% av landytan avgränsad i klass 1-3 för naturvärde. Riksintresset för naturvård som har en ganska otydlig tillämpning i praktiskt naturvårdsarbete och avvägning mot andra intressen omfattar 18,5% av Skånes landområde. Avgränsningen mellan riksintresset och den regionala naturvårdsprioriteringen skiljer sig åt en hel del vilket inte bara beror på olika nationella och regionala värderingar utan även på att landskapsvärden fått mycket större genomslag i riksintressena. I de gällande naturvårdsprogrammen för Skåne är fördelningen i % av landytan 5,1% för klass 1, 4,9% för klass 2 och 6,5% för klass 3 (totalt 16,5%). När det gäller acceptans för arealen bör denna vara högre genom klassningen än om alla områden har samma prioritering. När det gäller antalet områden blir det färre områden i klass 1 än i klass 3 då klass 1 områden alltid är stora (antal områden i de tre klasserna blir mer pyramidlik än för arealen).

Sammanfattande bedömning

Den föreslagna metoden bygger på en kombination av specifika biotop- och artkvaliteter samt stödkriterier och avvägningar utifrån länets förutsättningar och de hot som är aktuella.

Nationella jämförelser och klassningar för enskilda naturtyper är ett stort stöd för klassning inom naturtyperna men den stora utmaningen är att jämföra olika naturtyper och avgöra var gränsen för olika klasser går inom varje naturtyp. Mest kunskap har vi om gräsmarker och till viss del för skogsmarker och våtmarker medan limniska och marina miljöer är mindre kända. För många biotoper blir det därför en dialog mellan olika experter om var gränsen för olika klassning skall dras och därmed vilka områden som skall vara med i den regionala naturvårdsplanen.

Bland många naturvårdsbiologer finns en önskan att precisera naturvetenskapliga gränsvärden för klassningen som speglar de verkliga ekologiska värdena objektivt. Detta är dock mycket svårt att uppnå. Naturvårdsplanering är en kombination av naturvetenskap och samhällsvetenskap och klassningen blir därmed ett relativt begrepp som måste förhålla sig till politiska mål och möjlig acceptans för de krav som ställs i förhållande till andra intressen. Dessutom saknar vi ofta tydliga data om vilka värden som finns i ett visst område och har endast indicier på vilka värden som kan finnas. Naturvårdsplanering får därmed ett visst mått av intuition i sig som oftast bygger på mångårig erfarenhet av vad liknande miljöer kan innehålla och referenser till många tidigare besökta områden. Det viktiga i detta sammanhang är att försöka beskriva de ställningstaganden som gjorts när det gäller värderingen och klassningen för kommande revidering istället för att hitta ett objektivt poängsystem.

Beskrivning

Tidigare beskrivningar skiljer sig något åt mellan Malmöhus län och Kristianstads län men i huvudsak har de namn och klassning i rubriken, motiv för värdering, allmän beskrivning och i Kristianstads län bibehållande av värde samt i båda eventuella källor.



Figur 2. Visar hur beskrivningarna var upplagda i de båda länen 1996 och 1997 samt för Skåne 2020-21

I Naturvårdsplan Skåne 2021 utvecklas motiveringen inledningsvis med text och inte bara nyckelord. Programmet har även brutit ut biotopvärde och artvärde som egna rubriker för att tydligare visa vad dessa innehåller. Det är också värdefullt att beskriva de viktigaste ekologiska funktionerna och sambanden till andra naturområden i omgivningen eller värdetrakten. Förutsättningar för bevarande får en rubrik och sedan läggs även status till som rubrik med främst formella förutsättningar i form av förordnanden, natura 2000-områden, riksintresse, strandskydd etcetera Rubriken referenser hänvisar till de viktigaste källorna för mer information.

Allmän beskrivning av kommunen

Alla 33 kommuner har en översiktlig beskrivning av förutsättningarna för naturmiljöerna i kommunen och vad som utmärker områdets värdering. Beskrivningarna bygger på de tidigare naturvårdsprogrammen för Skånes båda län som reviderats utifrån de biologiska värdena och uppdaterats med ny kunskap.

Områdesbenämningar

I rubriken ges ett namn till det aktuella området utifrån etablerade namn eller relation till ett etablerat namn, till exempel Börringesjöns västra strand. Dessutom framgår klassningen i rubriken.

Motivering

Inledningsvis ges en motivering till den klassning av området som gjorts. Denna syftar till att ge en tydlig bild av vilka ställningstaganden som gjorts och vilka kriterier som varit viktiga för att göra det möjligt att omvärdera klassningen vid en senare revidering. Motiveringen följer det tidigare beskrivna bedömningarna av biotopvärden och stödkriterier.

Biotopvärden

Beskrivningen skall ge en bild av vilka huvudsakliga biotopvärden som finns i området och som har påverkat klassningen.
Indelningen följer huvudsakligen NVI:s grova naturtyper som är:

Terrestra naturtyper

- Infrastruktur och bebyggd mark
- Täkt och upplag
- Park och trädgård
- Åkermark
- Äng- och betesmark
- Igenväxningsmark
- Skog och träd
- Myr
- Fjäll
- Berg och sten
- Sandmiljö

Marina naturtyper

- Grund marin mjukbotten
- Grund marin hårdbotten
- Djup marin mjukbotten
- Djup marin hårdbotten
- Biogent rev och bubbelrev
- Antropogen marin miljö

Limniska naturtyper

- Grund sjö
- Djup sjö
- Småvatten
- Vattendrag
- Antropogen limnisk miljö

Stränder

- Havsstrand
- Limnisk strand

Artvärden

I den mån artvärden är kända återges viktiga naturvårdsarter och rödlistade arter som har betydelse för de övergripande artvärdena. Det totala kända antalet rödlistade arter vid tidpunkten för sammanställningen är också av intresse. Utgångspunkten har varit att om ett område har mer än 10 rödlistade arter som inte är fåglar finns det anledning att överväga att ta med området bland de regionalt klassade 1 och 2. Det är dock inte något krav för att området skall få dessa klassningar. Även fåglar är betydelsefulla men det är ofta svårt att avgöra om de är tillfälliga besökare eller häckar enbart utifrån att titta i artportalen. På samma sätt kan 100 rödlistade arter vara ett riktvärde för artvärden som bör övervägas för klass 1 i Skåne.
NVI standard använder följande indelning av artvärden (2020):

- **Obetydligt artvärde** – inga eller obetydliga förekomster av naturvårdsarter.
- **Visst artvärde** – enstaka naturvårdsarter, enstaka rödlistade arter förekommer.
- **Påtagligt artvärde** – flera naturvårdsarter, enstaka rödlistade arter förekommer.
- **Högt artvärde** – ett stort antal naturvårdarter, flera rödlistade arter och enstaka hotade arter förekommer. Detta är ofta fallet för de områden som beskrivs i den regionala naturvårdsplanen 2021.

Funktion och samband

Under denna rubrik beskrivs de viktigaste ekologiska funktionerna och sambanden till andra naturområden i omgivningen eller värdetrakten. Viktiga funktioner som tas upp är biologisk produktion, pollinering, rastplatser, unika mikroklimat eller fysiska förhållanden som salthalt och strömmar med mera. Samband utgår till stor del från värdetrakterna och spridningsmöjligheter mellan olika högt klassade områden inom värdetrakten.

Förutsättningar för bevarande

Här återges de förutsättningar som är betydelsefulla för att värdena skall bestå. Till exempel att fortsatt beteshävd är avgörande för att en beteshävdad flora kan leva kvar eller att avsaknad av konventionella skogsbruksåtgärder är förutsättning för att död ved och viktiga strukturer finns kvar i skogsmark.

Status

De formella regleringarna i form av naturreservat, naturvårdsområde, nationalpark, strandskydd, riksintresse och växt- och djurskyddsområde uppges.

Referenser

Viktiga referenser som kommunala naturvårdsprogram, bevarandeplaner för Natura 2000-områden eller beslut om bildande av naturreservat och skötselplaner för naturreservat tas upp här.

Resultat

När alla områden är avgränsade och klassade är det värdefullt att analysera resultatet av antal områden och arealen i de olika klasserna. Det är även intressant att redovisa detta för respektive kommun och för marina, terrestra och limniska miljöer separat. Utifrån resultatet är det också möjligt att redovisa hur stor andel av de olika kategorierna som är skyddad enligt miljöbalken.
För Skåne har det även gjorts en sammanställning av hur olika huvudgrupper av biotoper är fördelade i de olika värdeklasserna i areal och andel av totalt förekommande areal av biotopen samt de mål som finns uppsatta. Denna bygger på marktäckedata och de 47 markanvändningstyper som där finns beskrivna. Dessa analyser är ännu inte färdiga men kommer att redovisas i den slutliga versionen. Utifrån dessa data är det möjligt att analysera biotoper och habitat som är underrepresenterade i skyddsarbetet.

Areal terrester natur i naturvårdsplanen

Den reviderade planen har totalt 16,5% av den terrestra miljön klassad som höga naturvärden (klass 1-3) vilket ligger mycket nära den förra klassningen 1996-97. Skillnaden är främst att naturvärdena som är bedömda år 2021 är främst biologiska och ett

antal områden som tidigare fått hög klassning på grund av främst landskapsvärden har utgått. Samtidigt har ny kunskap tillkommit som visar på höga värden i tidigare okända områden. Särskilt märks detta i de centrala och norra delarna av landskapet där många kommuner har gjort naturvårdsprogram med NVI metoden.

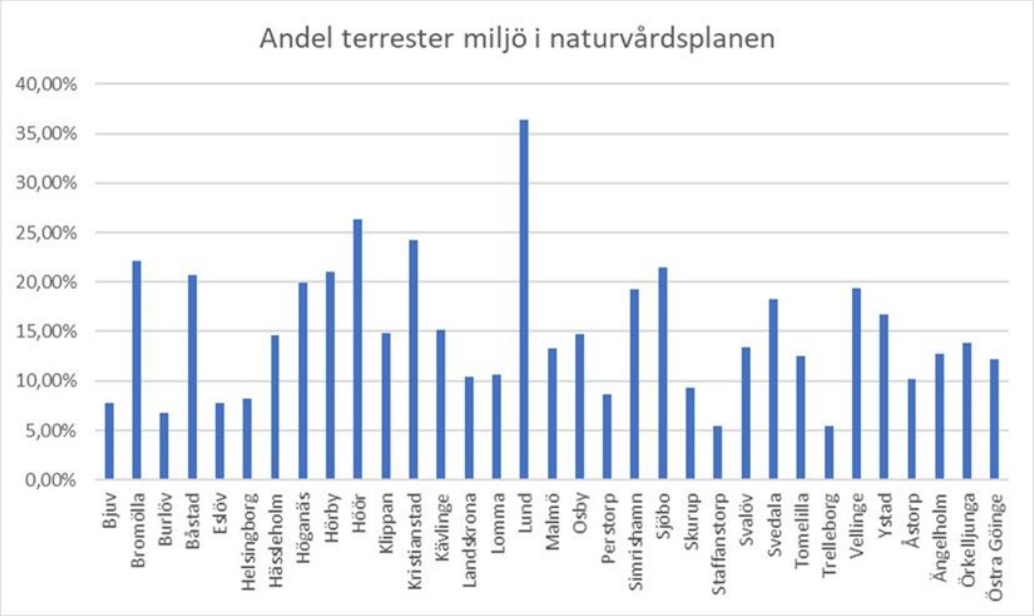


Diagram 1 Andel terrester miljö i naturvårdsplanen 2021 (Länsstyrelsen Skåne)

I diagrammet framgår att Lund har en särställning med hela 36,4% av arealen som höga naturvärden. Därefter följer Höör med 26,3%. Kristianstad med 24,2%, Bromölla med 22,1% och Sjöbo med 21,5%. De kommuner som har låg andel högt klassad natur är utpräglade jordbrukskommuner eller kommuner med omfattande stadsbygd som Burlöv, Staffanstorp, Malmö, Trelleborg och Helsingborg. I dessa kommuner skiljer sig bedömningen i de kommunala naturvårdsprogrammen en del från andra kommuner med mer naturmiljöer och här har även parker och rekreativt värdefulla miljöer har fått höga klassningar. Eftersom flertalet av de kommunala områdena är med i den regionala naturvårdsplanen framträder de främst som en hög areal av klass 3 områden i några kommuner, bland annat Burlöv (84%), Åstorp (68%), Trelleborg (63%), Malmö (63%), Landskrona (62%) och Staffanstorp (61%). Även Perstorp har en stor areal av klass 3 områden (69%) som troligen främst beror på att kommunen är välinventerad men att många områden är små och

därför inte kommit med i de högre klasserna i den regionala naturvårdsplanen.

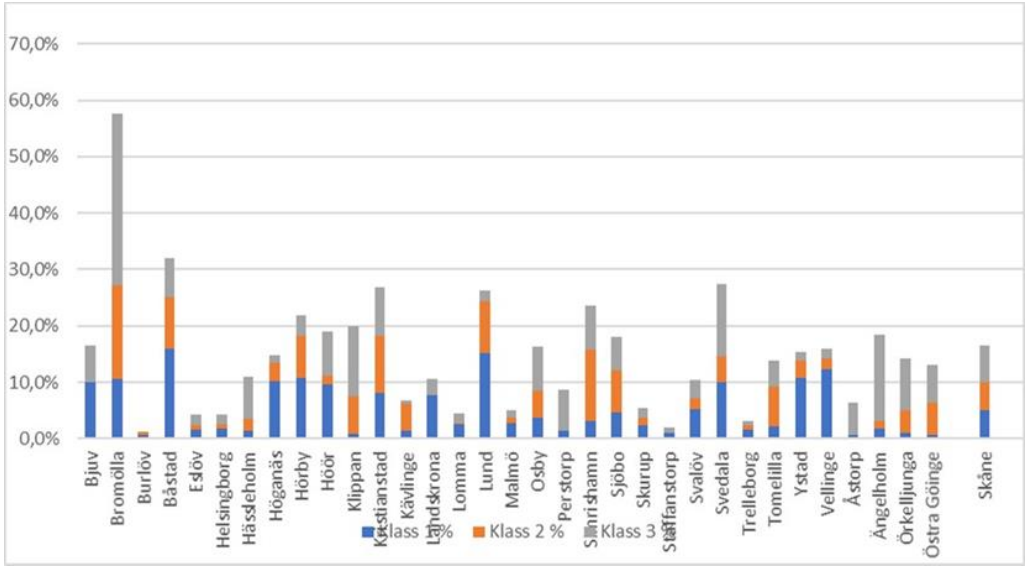


Diagram 2. Andel klassad terrester natur i tre klasser i naturvårdsprogrammen 1996-1997

Om vi jämför resultatet från de båda naturvårdsprogrammen från 1997 ser vi att några kommuner skiljer sig från den äldre bedömningen i den reviderade klassningen. Bland annat Bromölla har en mycket stor andel klass 3 i de äldre programmen som främst bygger på landskapsvärden. Även Båstad, Ängelholm och Svedala ligger betydligt högre i de äldre programmen medan Kristianstad, Lund och Simrishamn har en likvärdig bedömning även om kriterierna har förändrats. Det går även att utläsa av diagrammet att värdepyramiden har en bredare bas i före detta Kristianstads län med fler klass 3 än klass 1 än i Malmöhus län där klass 1 och 2 är vanligare.

Areal marin natur i naturvårdsplanen

Totalt har 61% av kommunernas havsområden bedömts i klass 1-3 i naturvårdsplanen. Fördelningen är cirka 30% i klass 1, 46% i klass 2 och 24% i klass 3. Arealuppgifterna för havsområden blir lite komplicerade eftersom territorialgränsen ligger utanför kommungränserna och därmed ligger även delar av Natura 2000-områden och naturreservat utanför kommungränserna.

Diagram 3 visar att flera kommuner längs Öresund och Kattegatt har 100% av kommunens yta inom klass 1-3. Detta gäller Båstad, Ängelholm, Höganäs, Vellinge och Bromölla. Flera andra kommuner längs Öresund som Helsingborg, Malmö och

Lomma samt Trelleborg vid Östersjökusten har närmare 80% av havsområdet inom klass 1-3. De kommuner som har minst areal marina miljöer i naturvårdsplanen är Simrishamn, Ystad och Skurup villket till viss del beror på bristande kunskapsläge för de marina miljöerna i dessa kommuner. Generellt medför ökad salthalt i Öresund och Kattegatt en större mångfald av biotoper och arter som påverkar bedömningen. Trålningsförbudet i Öresund har också bidragit till att naturvärdena bedöms högre här.

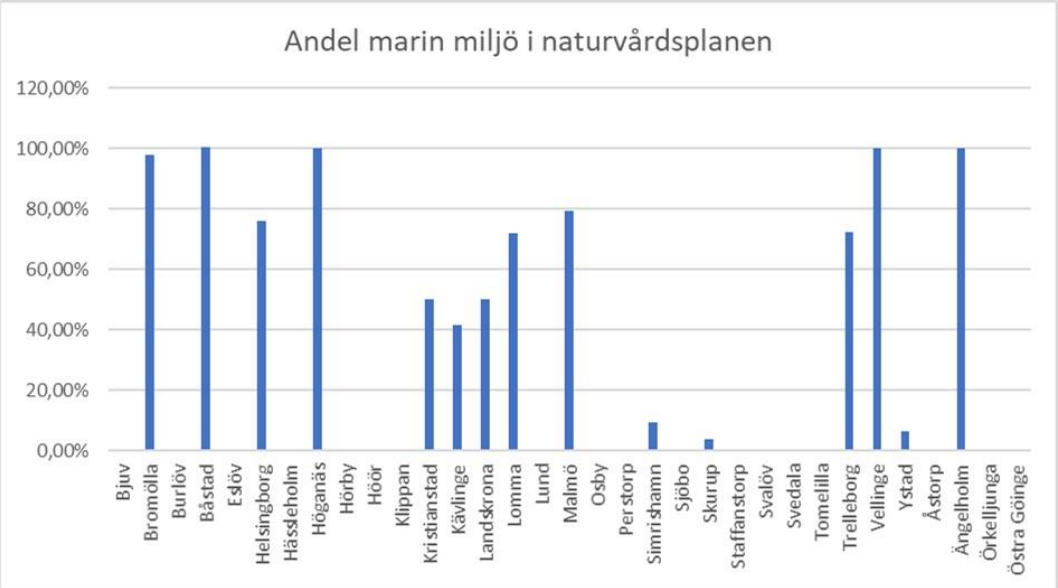


Diagram 3. Andel klassad marin natur i tre klasser i naturvårdsplan 2021

Areal skyddad natur

Den totala arealen skyddad natur med naturreservat, nationalpark och natura 2000 område är i Skåne 4,2% av landarealen. Fördelningen mellan kommunerna varierar från Lund med 19% av landarealen skyddad till Staffanstorp som bara har 0,05% skyddad. De med högst andel skyddad natur efter Lund är Höganäs med 16%, Bromölla med 13,8%, Vellinge med 11,6% och Båstad med 10,5%. För marina områden har fyra kommuner 100% av ytan skyddad. Dessa siffror säger inte mer än att förutsättningarna varierar i de olika kommunerna.



Diagram 4. Andel Skyddad terrester natur i form av naturreservat, nationalpark och Natura 2000-område i respektive kommun i Skåne 2021



Diagram 5. Andel skyddad marin natur i form av naturreservat, nationalpark och Natura 2000-område i respektive kommun i Skåne 2021

Mer intressant är hur stor andel av den utpekade naturen i naturvårdsplanen som är skyddad. Totalt av de 16,5% av Skånes landyta (inklusive sötvatten) som är högt värderade i naturvårdsplanen är 28,72% skyddade idag i form av naturreservat, nationalpark eller natura 2000-område. Skillnaden mellan kommunerna är stor från Höganäs med 80% av de utpekade områdena som skyddade till Staffanstorp med 1%. För de små kommunerna är siffrorna missvisande då ett enda

naturreservat kan öka skyddsgraden till 50% i till exempel Burlöv och Staffanstorp med få högt klassade områden. Generellt ger dock diagrammet nedan bild av att flera kommuner har mycket oskyddad värdefull natur, till exempel Eslöv, Ängelholm, Svedala, Östra Göinge, Hässleholm, Trelleborg, Åstorp och Örkelljunga.

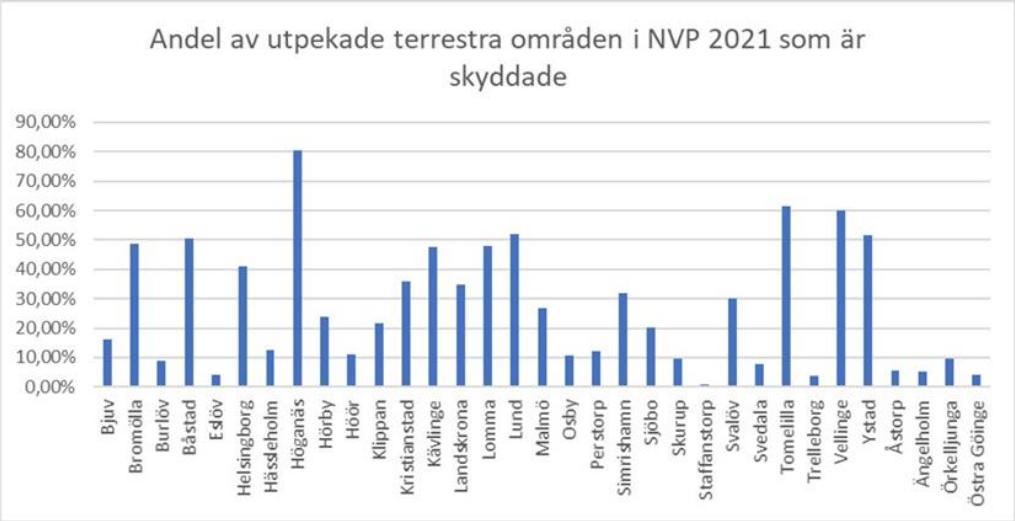


Diagram 6. Andel av de utpekade terrestra områdena i klas 1-3 i den regionala naturvårdsplanen som är skyddade som naturreservat, nationalpark eller Natura 2000-områden. Länsstyrelsen Skåne 2021

För de marina områdena blir den skyddade andelen av de utpekande områdena i NVP 2021 ganska lika den totala andelen av den skyddade marina arealen. Även här har Båstad, Höganäs, Vellinge och Ängelholm 100% skyddad andel av klass 1-3. Kävlinge har cirka 70% skyddad andel av NVP 2021 mot cirka 30% totalt. I övrigt är de skyddade områdena koncentrerade till de fyra kommunerna med 100% skyddade marina miljöer.

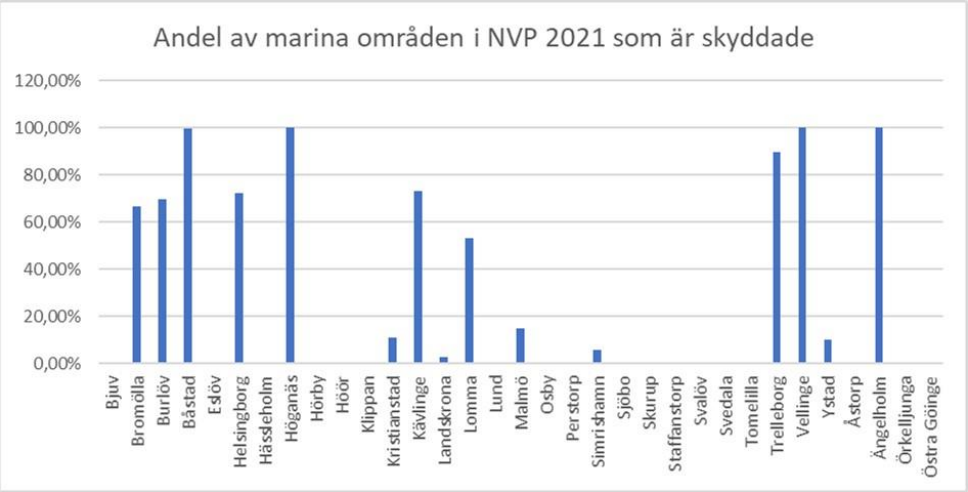


Diagram 7. Andel av de utpekade marina områdena i klass 1-3 i den regionala naturvårdsplanen som är skyddade som naturreservat, nationalpark eller Natura 2000-område. Länsstyrelsen Skåne 2021

Naturtyper i naturvårdsplanen

Med hjälp av marktäckedata finns det möjlighet att göra en grov indelning av naturtyper i naturvårdsprogrammet. Marktäckedata bygger på analyser av satellitbilder och det finns begränsningar för vilka naturtyper som kan urskiljas. Bland annat är det fortfarande svårt att skilja olika typer av lövskog och olika typer av gräsmarker åt. Av de 47 olika naturtyper som kan utläsas ur marktäckedatan har dessa grupperats i sju grupper utifrån vegetation och grad av kulturpåverkan:

Skogsmark

Här ingår både barrskog, blandskog, lövskog och ungskog men ingen skillnad görs om det är intensivt brukad eller gammal skog.

- Barrskog ej på lavmark >15 m
- Barrskog ej på lavmark 5-15 m
- Barrskog på berg i dagen
- Barrskog på myr
- Blandskog, ej på myr eller berg i dagen
- Blandskog på myr
- Blandskog på berg i dagen
- Lövskog ej på myr eller berg i dagen
- Lövskog på myr
- Lövskog på berg i dagen
- Ungskog

Hav

Här ingår öppet hav, vegetationsklätt hav och saltpåverkade våtmarker som främst är strandängar närmast havet som regelbundet översvämmas.

- Kusthav och oceaner, öppen yta
- Kusthav och oceaner, vegetationstäckt yta
- Laguner
- Esturier (Mynningar på vattendrag samt delta)
- Saltpåverkade våtmarker

Våtmarker, sjöar och vattendrag

Här ingår olika former av myrmarker, limnogena våtmarker, sjöar och vattendrag.

- Blöt myr
- Övrig myr
- Limnogena våtmarker
- Sjöar och dammar, vegetationstäckt yta
- Sjöar och dammar, öppen yta
- Vattendrag

Öppna gräs-, häll- och sandmarker

Här ingår betesmarker, hedmarker och busksnår som ofta har höga biologiska värden, stränder, sanddyner och sandslätter och berg i dagen samt grus- och sandtag som också ofta har höga biologiska värden.

- Betesmark
- Hedmark
- Stränder, sanddyner och sandslätter
- Grus- och sandtag
- Berg i dagen och blockmark
- Busksnår

Urbana grönytor och andra mer kulturellt påverkade vegetationstyper

Här ingår mer kulturpräglade miljöer som parker, grönområden, idrottsanläggningar, campingplatser, bär- och fruktodlingar samt hyggen som i och för sig inte är urban miljö men påtagligt kulturpåverkad.

- Hygge

- Ej Urban park
- Urbana grönområden
- Idrottsanläggningar etcetera
- Golfbana
- Campingplats och fritidshusbebyggelse
- Frukt- och bärodling

Åkermark

Här ingår all mark som är permanent brukad som åker.

- Åkermark

Urbana ytor inklusive trädgårdar

Här ingår kraftigt omvandlade och hårdgjorda ytor som hamnområde, flygplats, väg- och järnvägsnät, deponier, tät stadsstruktur, industri, torvtäkt men även tätorter med trädgårdar där det tyvärr inte finns möjlighet att skilja bebyggelse från trädgård. Annars kan trädgårdar ha värden för biologisk mångfald och borde hamnat i Urbana grönytor.

- Torvtäkt
- Industri, handel, service etcetera
- Landsortsbebyggelse
- Orter med mer än 200 invånare, större trädgårdar
- Orter med mer än 200 invånare, mindre trädgårdar
- Tät stadsstruktur
- Orter med mindre än 200 invånare
- Deponier
- Övrig mineralextraktionsplats
- Byggplats
- Hamnområde
- Flygplats
- Väg- och järnvägsnät med kringområde

Om vi ser på fördelningen av de olika markanvändningstyperna i de 33 skånska kommunerna framträder den stora variationen. Skogsdominerade kommuner som Osby, Hässleholm, Östra Göinge, Perstorp, Klippan och Bromölla har alla mer än 50% skogsmark. De kommuner som har störst andel gräsmarker är Lund, Hörby, Sjöbo och Tomelilla med över 10%. Ser vi till den totala arealen betesmark är de stora kommunerna Kristianstad och

Hässleholm i topp. De kommuner som domineras av åkermark är Staffanstorp, Eslöv, Åstorp, Bjuv, Helsingborg, Svedala, Tomelilla, Svalöv och Lund. Kommuner med stor andel urban miljö är bland annat Burlöv, Malmö, Helsingborg och Åstorp. Kustkommunernas marina del av kommunen påverkar proportionerna mellan de olika markslagen och bör beaktas. Dessa arealer säger dock ganska lite om kvaliteterna i naturen och naturvårdsplanen fångar bättre upp kärnvärdena. Denna analys är dock inte färdig och kommer att presenteras i den slutliga versionen.

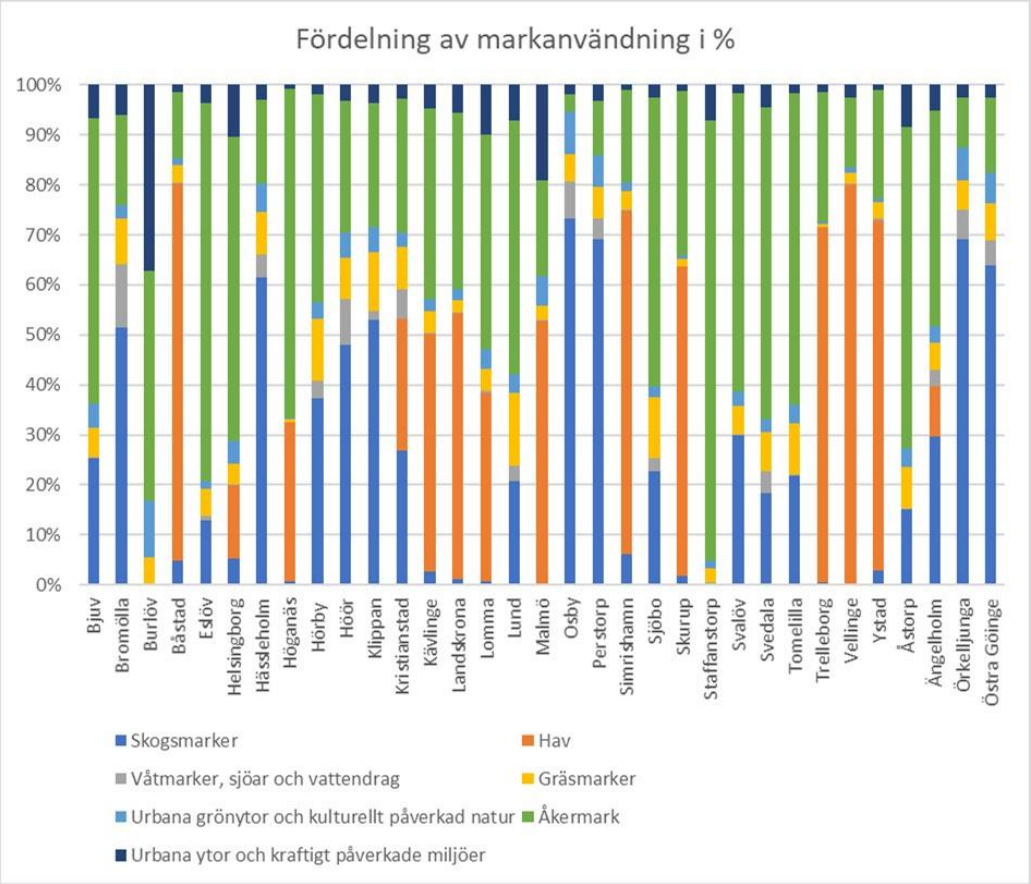


Diagram 8. Fördelning av markslag i de 33 kommunerna

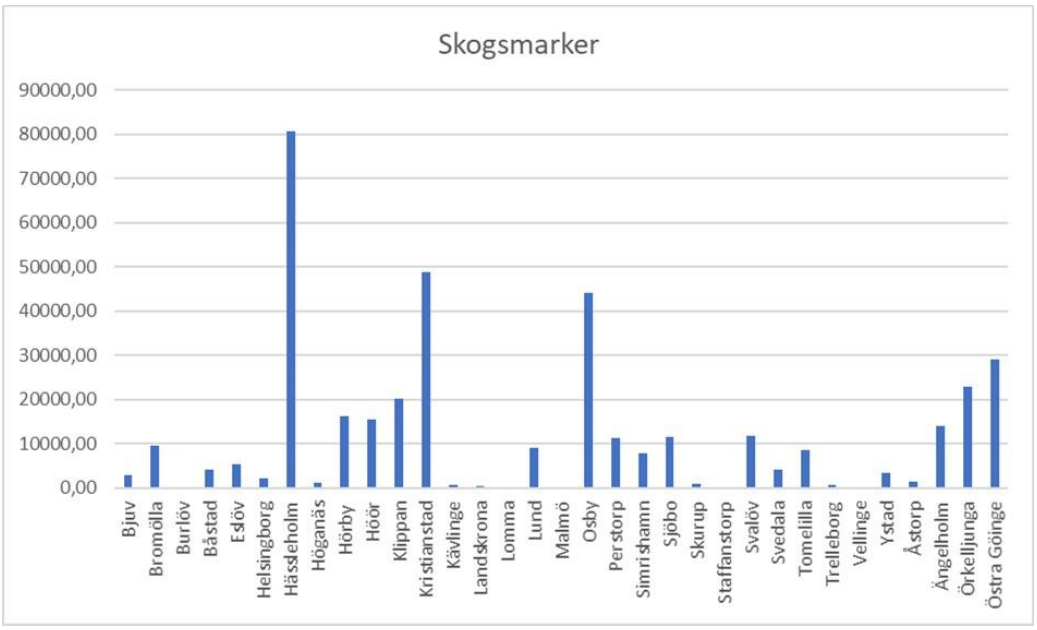


Diagram 9. Totala arealen skogsmark (i hektar) i de 33 kommunerna

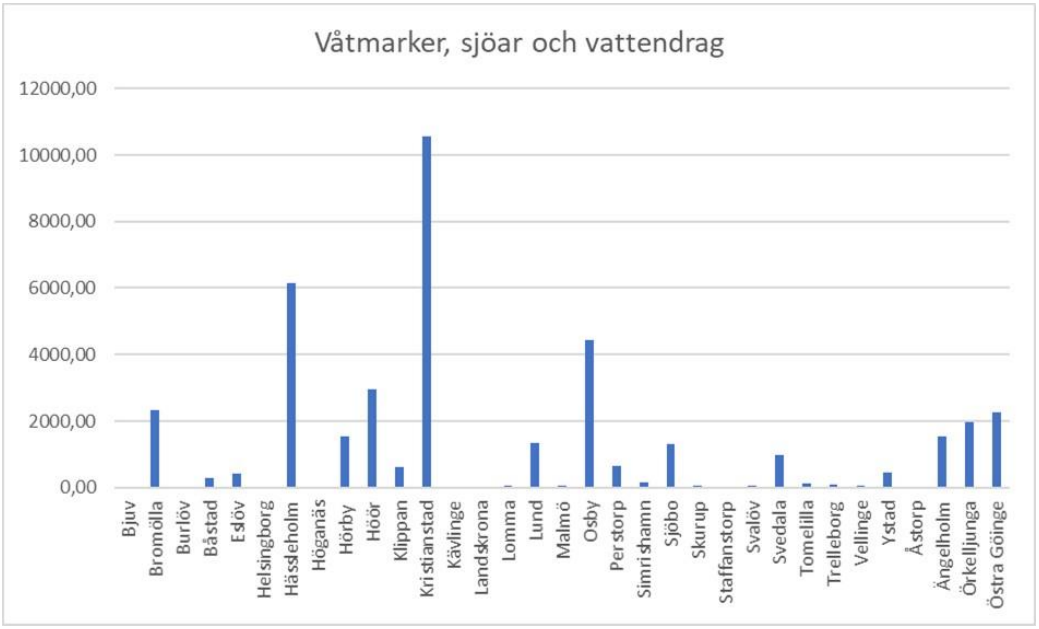


Diagram 10. Totala arealen våtmarker, sjöar och vattendrag i de 33 kommunerna.
Kristianstad kommun gör skäl för namnet vattenriket.

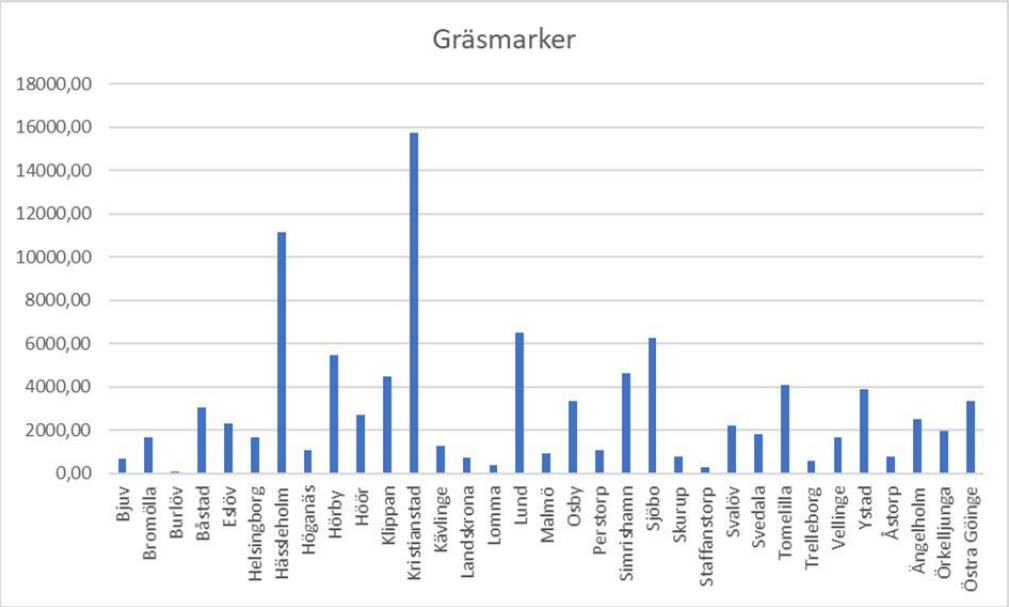


Diagram 11. Totala arealen gräsmark (i hektar) i de 33 kommunerna

Exempel Bjuvs kommun

Som exempel kan vi se på Bjuvs kommun (diagram 12) där 57% är åkermark, 6,7% hårdgjorda ytor, 4,8% är urbana grönklädda ytor, 5,8% är mer naturliga busk- och gräsmarker, 0,2% är våtmarker, sjöar och vattendrag (syns ej) och 25,4% är skog i olika former (ej hygge som räknas till kraftigt påverkade grönstruktur 4). Dessa naturtyper kan delas in i mer naturliga 1-3 och mer människopåverkade 4-6 och ger en bild av förutsättningarna för den biologiska mångfalden i respektive kommun. En stor andel av skogsmarken är intensivt nyttjad och har låga naturvärden. För Bjuvs del är 31% av landarealen mindre påverkad av människan och i NVP har 7,8% bedömts ha höga värden (16,65% i genomsnitt). Totalt är 1,3% skyddad i kommunen (4,2% i genomsnitt).

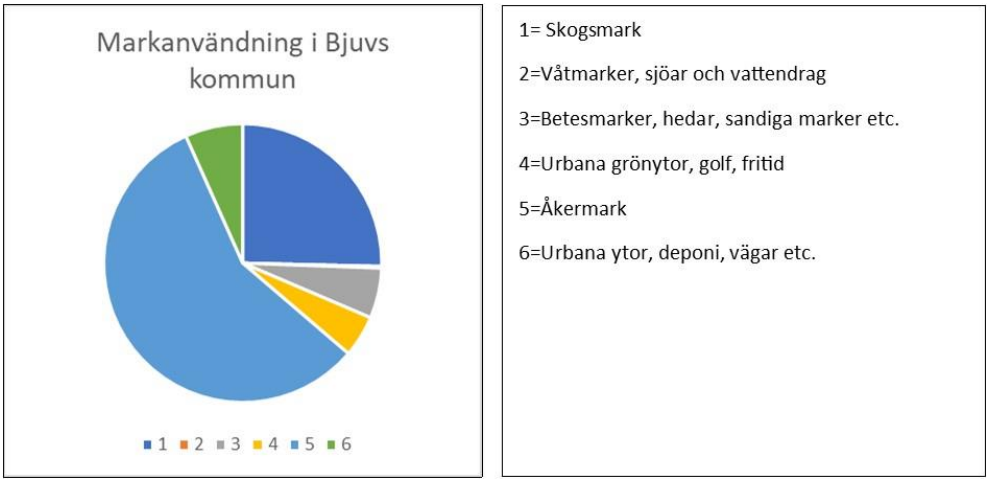


Diagram 12. Markanvändningen I Bjuvs kommun i procentuell fördelning

Om vi i stället ser på fördelningen av de olika markanvändningstyperna i naturvårdsplanen blir fördelningen annorlunda. Skogsmark står för hela 60%, öppna sand- och gräsmarker för 27%, åkermark för 6%, urbana grönområden för 4% och sjöar, vattendrag och våtmarker för 2% och urbana områden för 1%. Som förväntat är det en stor del av lövskog, betesmarker och vattenmiljöer som har klassats högt.

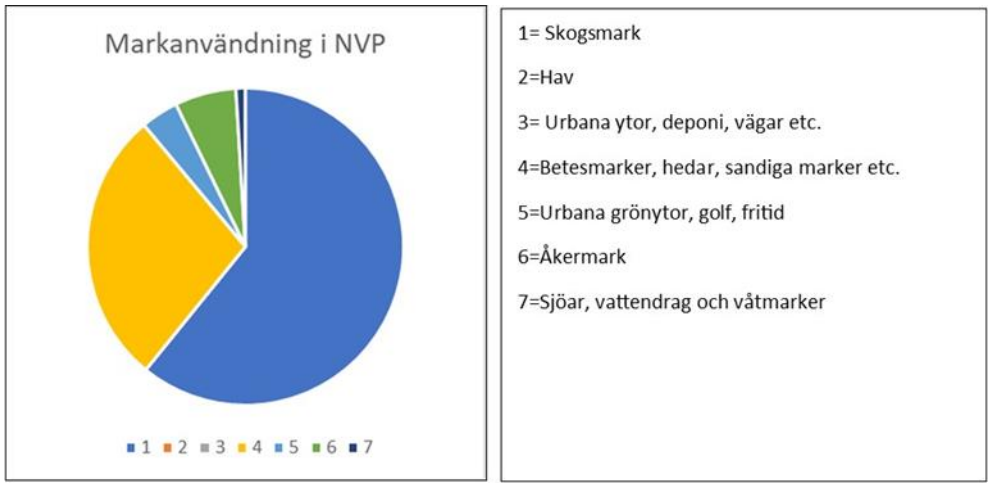


Diagram 13. Markanvändningen i naturvårdsplanens utpekade område i procentuell fördelning.

Om vi ser hur stor andel av de olika totala markanvändningstyperna som förekommer i naturvårdsplanen representerar skogsarealen i NVP 18% av total skogsareal för Bjuvs kommun där hela 37% av lövskogen är med i NVP. För öppna gräs- och sandmarker är 37% av total areal med. För sjöar, vattendrag och våtmarker är hela 80% av den totala arealen med i

NVP vilket visar på dessa miljöers betydelse för biologisk mångfald. Urbana grönytor har 6% med i planen, åkermark 1% och urbana miljöer 1% vilket speglar dessa miljöer begränsade betydelse för biologiska värden.

Motsvarande analys kommer att göras för alla kommuner i Skåne.

Referenser

Länsstyrelsen i Kristianstads län – Från Bjäre till Österlen. Skånska natur- och kulturmiljöer.

Länsstyrelsen i Malmöhus län – Från Kullaberg till Sandhammaren.

Länsstyrelsen i Skåne län 2015. Vägen till ett biologiskt rikare Skåne - Naturvårdsstrategi för Skåne.

Länsstyrelsen i Skåne 2020. Grön infrastruktur i Skåne – nulägesbeskrivning 2020. Handlingsplan för grön infrastruktur.

Länsstyrelsen i Skåne 2019. Handlingsplan för grön infrastruktur. Insatsområden för grön infrastruktur 2019-2030 Aktuell period: 2019-2022.

Naturvårdsverket 1998. Planera för natur - Råd för naturvårdsplanering och naturvårdsprogram.

Naturvårdsverket 2020. Effekter av grön infrastruktur på biologisk mångfald.

Skånes 33 kommuner 1995-2021. Kommunala naturvårdsprogram och naturvårdsplaner.

Sveriges 21 län 1975-2015. Regionala naturvårdsprogram och naturvårdsplaner.

Bilaga till remiss för ny Naturvårdsplan för Skåne 2021

Särskilt värdefulla områden för biologisk mångfald i Skåne 2021

Taxa för upplåtelse av torgplatser och annan offentlig plats

7

MOS.2021.0138

ESLÖVS KOMMUN

MOS.2021.0138

2021-09-23
Lena Meijer
+4641362126
lena.meijer@eslov.se

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Taxa för upplåtelse av torgplatser och annan offentlig plats

Ärendebeskrivning

Nuvarande taxa för upplåtelse av torgplatser samt annan offentlig plats antogs av kommunfullmäktige den 14 december 2009, § 114.

I samband med ombyggnationen av Stora torg i Eslöv har det på den nya torgytan även skapats tre platser för så kallad street food (avser gatuköksvagnar uppställda på hjul). Då det är mer än 11 år sedan den nuvarande taxan antogs har vissa typer av upplåtelser kommit till och vissa är inte längre aktuella.

Miljö och Samhällsbyggnad har identifierat ett behov av att revidera den nu gällande taxan för upplåtelse av torgplatser och annan offentlig plats.

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutade den 28 april 2021, § 69 att föreslå kommunfullmäktige att anta ny taxa för upplåtelse av torgplatser och annan offentlig plats att gälla från och med 1 juli 2021 samt att föreslå kommunfullmäktige att i samband med antagandet av ny taxa upphäva den nu gällande taxan med samma datum.

Kommunstyrelsen beslutade den 1 juni 2021, § 151, att återremittera ärendet till miljö- och samhällsbyggnadsnämnden för förnyad beredning.

Beslutsunderlag

Förslag till ny taxa för upplåtelse av torgplatser och annan offentlig plats.

Beredning

Förvaltningen har inventerat vilka behov och avgifter som finns idag och jämförelser har även gjorts med andra kommuners taxor.

I förslag till reviderad taxa för upplåtelse av torgplatser och annan offentlig plats har den text som föreslås ska utgå markerats som överstruken och den text som föreslås ska tillkomma är skriven med röd stil.

I förslaget till reviderad taxa finns avgifter för försäljningsändamål, annat kommersiellt ändamål, övriga ändamål samt en ny avgift som gäller kommunens ökade kostnader/driftkostnader i samband med upplåtelsen. För saluplatser och street food plats på Stora torg ingår el- och avfallshantering i avgiften. När det gäller den fasta kiosken på Stora torg så ingår vatten, avlopp och el i avgiften och den minsta tillståndstiden är 6 månader. Det har även införts avgifter för dekoration utanför butik, marknad samt kommunens ökade kostnader/driftkostnader i samband med upplåtelsen. Det har också införts en punkt om att entreprenörer som utför arbeten på uppdrag av Eslövs kommun (väghållaren) är undantagna avgifter.

I kommunstyrelsen beslut, från den 1 juni 2021, § 151, att återremittera ärendet till miljö- och samhällsbyggnadsnämnden för förnyad beredning framgår inte anledningen till återremitteringen av ärendet och vilka ändringar som önskas.

Förslag till beslut
- Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden föreslår kommunfullmäktige att anta ny taxa för upplåtelse av torgplatser och annan offentlig plats att gälla från och med 1 januari 2022.
- Kommunfullmäktige föreslås att i samband med antagandet av ny taxa upphäva den nu gällande taxan med samma datum.

Beslutet skickas till
Kommunstyrelsen

Dave Borg
Förvaltningschef

Christel Wohlin
Gatuchef

TAXA FÖR UPPLÅTELSE AV TORGPLATSER SAMT ANNAN OFFENTLIG PLATS (ny text är rödmarkerad)

Antaget av kommunfullmäktige 2009-12-14, § 114
Att gälla från och med 2010-01-01

Eslövs kommun beslutar följande enligt lagen om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats med mera, avgiftslagen (1957:259).

Innehåll och tillämpningsområde
Kommunen har enligt avgiftslagen rätt att ta ut avgifter för användningen av offentlig plats, om platsen står under kommunens förvaltning och polisen givit tillstånd till användningen. Kommunen har också rätt att ta ut avgift för användning av salutorg.

Avgiftens storlek ska vara skälig med hänsyn till ändamålet för upplåtelsen, nyttjarens fördel av den, kommunens kostnader med anledning av upplåtelsen och övriga omständigheter.

Taxan avser upplåtelser enligt ordningslagen (1993:1617) och lokala ordningsföreskrifter för torghandel i Eslövs kommun.

Taxan jämkas av Miljö och Samhällsbyggnad om särskilda förhållanden föranleder detta. För speciella ändamål som inte finns med i taxan får överenskommelse ske med Miljö och Samhällsbyggnad i varje enskilt fall.

Allmänna bestämmelser

I		**Tillstånd**
	1.	Tillstånd för upplåtelse av offentlig plats utfärdas av polismyndigheten.
	2.	För kiosker, affischpelare, skyltar, etcetera krävs bygglov som söks hos Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden. Bygglov kan även behövas för andra upplåtelser.
II		**Villkor**
	1.	Utrymme inom berörd fastighet ska i första hand användas innan offentlig plats tas i anspråk.
	2.	Det ianspråktagna området ska hållas väl avgränsat och skyltat så att risk för olyckor inte uppstår.
	3.	Området ska besiktigas före och efter ianspråktagandet. Besiktningen görs gemensamt av en representant för förvaltningen och en representant för sökanden.
	4.	Övriga villkor och ordningsföreskrifter för upplåtelsen framgår av tillståndsbeviset för upplåtelsen.
III		**Avgifter**
	1.	Upplåtelseavgifterna är momsbefriade. Skulle dessa regler ändras och upplåtelserna blir momspliktiga ska avgifterna justeras med hänsyn till detta.
	2.	Angivna avgifter gäller varje påbörjad tidsenhet.

	3.	För avgiftsbelagda upplåtelser uttas i vissa fall en minsta avgift enligt avgiftstabellen, som huvudsakligen täcker kommunens administrativa kostnader för upplåtelsen.
	4.	Avgiften erläggs i normala fall i förskott, men kan vid kortare upplåtelser erläggas i efterskott.
	5.	Avgiften inbegriper inte kostnader för att återställa den disponerade marken i ursprungligt skick, inte heller eventuellt fördyrade kostnader för gaturenhållning, snöröjning eller parkskötsel. Dessa kostnader debiteras, i förekommande fall, sökanden separat.
	6.	Upplåtelse under kortare tid för humanitära och politiska ändamål samt ideella framställningar utan vinstintressen är avgiftsfria.
	7.	Entreprenörer som utför arbeten på uppdrag av Eslövs kommun (väghållaren) är undantagna avgifter.
IV		**Indexreglering**
	1.	Avgiftsbeloppen är anpassade till SCB:s konsumentprisindex (totalindex) för ~~2009~~ 2021 . Indexreglering ska ske den 1 januari varje år med hänsyn till det indextal som gällde för oktober månad föregående år. Erhållna avgiftsbelopp avrundas till jämna krontal.
V		**Ansvarig myndighet**
	1.	Kommunens beslutanderätt enligt denna taxa utövas av Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Avgifter

I		**Försäljningsändamål**	**Avgift**	**Minsta avgift per upplåtelser**
	1.	Torghandel på salutorg (Stora torg) Tillfällig plats (tillgång till el samt avfallshantering ingår)	 152 kr/plats/dag 1 055 kr/plats/ /månad	
	~~1.1.~~	~~Fast plats~~	~~100 kr/m²/år~~	~~3 000 kr~~
	~~1.2~~	~~Tillfällig plats~~	~~100 kr/dag~~	
	~~2.~~	~~Kiosk för tidningar, tobak, glass, korv, konfektyr med mera med en ianspråktagen yta upp till 30 m²~~		
	~~2.1~~	~~Fast kiosk~~ ~~Tillkommande avgift för yta över 20 m²~~	~~11 000 kr/år~~ ~~700 kr/m²/år~~	
	~~2.2~~	~~Tillfällig kiosk (bortföres varje dag efter avslutad försäljning) Max avgift/år 11 000 kr~~	~~200 kr/dag~~	
	2.	Fast kiosk på Stora torg Finns endast en plats Minsta tillståndstid är 6 månader Verksamhet ska pågå under hela tillståndstiden Avgift för el samt vatten/avlopp ingår (1 000 kr/månad)	23 000 kr/år	23 000 kr
	3.	Street food (food truck och pop up-vagn) och tillfällig kiosk		

		Finns tre platser för food truck och pop up-vagn på Stora torg På en street food plats kan det inrymmas två pop up-vagnar		
	3.1	Street food/Food truck på Stora torg (bortföres varje dag efter avslutad försäljning) (tillgång till el samt avfallshantering ingår)	2 055 kr/månad 252 kr/dag	
	3.2	Street food/Pop up-vagn på Stora torg (bortföres varje dag efter avslutad försäljning) (tillgång till el samt avfallshantering ingår)	1 055 kr/månad 152 kr/dag	
	3.3	Street food/Pop up-vagn på övrig plats (bortföres varje dag efter avslutad försäljning)	1 055 kr/månad 152 kr/dag	
	3.4	Tillfällig kiosk (bortföres varje dag efter avslutad försäljning)	1 000 kr/månad 150 kr/dag	
	~~3.~~4	Uteservering	~~50 kr/m²/månad~~ 55 kr/m²/månad	~~1 500 kr~~ 2 000 kr
	~~4.~~5	Julgransförsäljning max 100 m²	800 kr/vecka/plats	1 000 kr
	~~5.~~6	Annan försäljning, ~~ianspråktagen~~ yta under 10 m² ~~ianspråktagen~~ yta över 10 m²	 ~~100 kr/dag~~ 150 kr/dag ~~10 kr/m²/dag~~ 20 kr/m²/dag	 ~~300 kr~~ 350 kr ~~300 kr~~ 350 kr
II		**Annat kommersiellt ändamål**		
	1.	Reklamplatser, skyltmontrar etcetera		
	1.1	Affischpelare, reklamtavla etcetera (permanent)	~~500 kr/m²/ reklamyta/år~~ 550 kr/m²/ reklamyta/år	~~1 500 kr~~ 1 600 kr
	1.2	Reklamskylt (tillfällig), byggskylt	~~300 kr/st/mån~~ 350 kr/st/månad	~~300 kr~~ 350 kr
	1.3	Reklamskylt vid butik (trottoarpratare), skyltvaror max 3 m²	800 kr/st/år	1 000 kr
	1.4	Dekoration (kruka/ljuslykta) utanför butik	300 kr/år	300 kr
	2.	~~Cirkus, tivoli, uppträdande etcetera~~ Arrangemang		
	2.1	~~Skytteskogen, Eslöv~~ Cirkus, tivoli, uppträdande, etcetera	~~800 kr/dygn~~ 1 000 kr/dygn	
	2.2	~~Annan plats~~ Marknad	~~500 kr/dygn~~ 30 kr/lpm/dag	
III		**Övriga ändamål**		
	1.	Byggnadsupplag, bodar, ställningar, kranar etcetera		
	1.1	Ordnad mark/hårdgjord yta	~~35 kr/m²/månad~~	~~800 kr~~

			40 kr/m²/månad	1 000 kr
	1.2	Oordnad mark/ej hårdgjord yta	~~8 kr/m²/månad~~ 15 kr/m²/månad	~~500 kr~~ 600 kr
	2	Containers, lastflak	~~400 kr/st/månad~~ 500 kr/st/månad	~~400 kr~~ 500 kr
IV		**Kommunens ökade kostnader/driftkostnader i samband med upplåtelsen**		
	1.	Miljö och Samhällsbyggnads kostnader/driftkostnader kan öka som en direkt följd av en upplåtelse, t.ex. städning, ökat avfall, skador på ytor och växlighet med mera. Den som orsakat de ökade kostnaderna ska ersätta Miljö och Samhällsbyggnad med den verkliga merkostnaden med 5% påslag för administration.	Verkliga merkostnaden med 5% påslag för administra-tion	

Ordnad mark – avser mark som är iordningställd enligt detaljplan

Street food är ett samlat begrepp för olika typer av mobila restaurangverksamheter och är ett allt vanligare inslag i storstäder i världen och i Sverige. Street food är en global trend som innebär att mark tillfälligt upplåtes till ett fordon som säljer olika typer av maträtter till förbipasserande.
Till kategorin **food truck** räknas fordon som har motor och hjul och en maxvikt på 3,5 ton. **Pop up-vagn** är ett fordon på hjul utan egen motor, till exempel en handdragen kärra, cykel, ombyggd husvagn.

Förslag
TAXA FÖR UPPLÅTELSE AV TORGPLATSER SAMT ANNAN OFFENTLIG PLATS

Antaget av kommunfullmäktige 2009-12-14, § 114
Att gälla från och med 2010-01-01
Reviderad av kommunfullmäktige 2021-
Att gälla från och med 2022-

Eslövs kommun beslutar följande enligt lagen om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats med mera, avgiftslagen (1957:259).

Innehåll och tillämpningsområde
Kommunen har enligt avgiftslagen rätt att ta ut avgifter för användningen av offentlig plats, om platsen står under kommunens förvaltning och polisen givit tillstånd till användningen. Kommunen har också rätt att ta ut avgift för användning av salutorg.

Avgiftens storlek ska vara skälig med hänsyn till ändamålet för upplåtelsen, nyttjarens fördel av den, kommunens kostnader med anledning av upplåtelsen och övriga omständigheter.

Taxan avser upplåtelser enligt ordningslagen (1993:1617) och lokala ordningsföreskrifter för torghandel i Eslövs kommun.

Taxan jämkas av Miljö och Samhällsbyggnad om särskilda förhållanden föranleder detta. För speciella ändamål som inte finns med i taxan får överenskommelse ske med Miljö och Samhällsbyggnad i varje enskilt fall.

Allmänna bestämmelser

I		**Tillstånd**
	1.	Tillstånd för upplåtelse av offentlig plats utfärdas av polismyndigheten.
	2.	För kiosker, affischpelare, skyltar, etcetera krävs bygglov som söks hos Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden. Bygglov kan även behövas för andra upplåtelser.
II		**Villkor**
	1.	Utrymme inom berörd fastighet ska i första hand användas innan offentlig plats tas i anspråk.
	2.	Det ianspråktagna området ska hållas väl avgränsat och skyltat så att risk för olyckor inte uppstår.
	3.	Området ska besiktigas före och efter ianspråktagandet. Besiktningen görs gemensamt av en representant för förvaltningen och en representant för sökanden.
	4.	Övriga villkor och ordningsföreskrifter för upplåtelsen framgår av tillståndsbeviset för upplåtelsen.
III		**Avgifter**
	1.	Upplåtelseavgifterna är momsbefriade. Skulle dessa regler ändras och upplåtelserna blir momspliktiga ska avgifterna justeras med hänsyn till detta.

	2.	Angivna avgifter gäller varje påbörjad tidsenhet.
	3.	För avgiftsbelagda upplåtelser uttas i vissa fall en minsta avgift enligt avgiftstabellen, som huvudsakligen täcker kommunens administrativa kostnader för upplåtelsen.
	4.	Avgiften erläggs i normala fall i förskott, men kan vid kortare upplåtelser erläggas i efterskott.
	5.	Avgiften inbegriper inte kostnader för att återställa den disponerade marken i ursprungligt skick, inte heller eventuellt fördyrade kostnader för gaturenhållning, snöröjning eller parkskötsel. Dessa kostnader debiteras, i förekommande fall, sökanden separat.
	6.	Upplåtelse under kortare tid för humanitära och politiska ändamål samt ideella framställningar utan vinstintressen är avgiftsfria.
	7.	Entreprenörer som utför arbeten på uppdrag av Eslövs kommun (väghållaren) är undantagna avgifter.
IV		**Indexreglering**
	1.	Avgiftsbeloppen är anpassade till SCB:s konsumentprisindex (totalindex) för 2021. Indexreglering ska ske den 1 januari varje år med hänsyn till det indextal som gällde för oktober månad föregående år. Erhållna avgiftsbelopp avrundas till jämna krontal.
V		**Ansvarig myndighet**
	1.	Kommunens beslutanderätt enligt denna taxa utövas av Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Avgifter

I		**Försäljningsändamål**	**Avgift**	**Minsta avgift per upplåtelser**
	1.	Torghandel på salutorg (Stora torg) Tillfällig plats (tillgång till el samt avfallshantering ingår)	 152 kr/plats/dag 1 055 kr/plats/ /månad	
	2.	Fast kiosk på Stora torg Finns endast en plats Minsta tillståndstid är 6 månader Verksamhet ska pågå under hela tillståndstiden Avgift för el samt vatten/avlopp ingår (1 000 kr/månad)	23 000 kr/år	23 000 kr
	3.	Street food (food truck och pop up-vagn) och tillfällig kiosk Finns tre platser för food truck och pop up-vagn på Stora torg På en street food plats kan det inrymmas två pop up-vagnar		
	3.1	Street food/Food truck på Stora torg (bortföres varje dag efter avslutad försäljning) (tillgång till el samt avfallshantering ingår)	2 055 kr/månad 252 kr/dag	
	3.2	Street food/Pop up-vagn på Stora torg	1 055 kr/månad	

		(bortföres varje dag efter avslutad försäljning) (tillgång till el samt avfallshantering ingår)	152 kr/dag	
	3.3	Street food/Pop up-vagn på övrig plats (bortföres varje dag efter avslutad försäljning)	1 055 kr/månad 152 kr/dag	
	3.4	Tillfällig kiosk (bortföres varje dag efter avslutad försäljning)	1 000 kr/månad 150 kr/dag	
	4.	Uteservering	55 kr/m^2/månad	2 000 kr
	5.	Julgransförsäljning max 100 m^2	800 kr/plats/vecka	1 000 kr
	6.	Annan försäljning, yta under 10 m^2 yta över 10 m^2	 150 kr/dag 20 kr/m^2/dag	 350 kr 350 kr
II		**Annat kommersiellt ändamål**		
	1.	Reklamplatser, skyltmontrar etcetera		
	1.1	Affischpelare, reklamtavla etcetera (permanent)	550 kr/m^2/ reklamyta/år	1 600 kr
	1.2	Reklamskylt (tillfällig), byggskylt	350 kr/st/månad	350 kr
	1.3	Reklamskylt vid butik (gatupratare), skyltvaror max 3 m^2	800 kr/st/år	1 000 kr
	1.4	Dekoration (kruka/ljuslykta) utanför butik	300 kr/år	300 kr
	2.	Arrangemang		
	2.1	Cirkus, tivoli, uppträdande etcetera	1 000 kr/dygn	
	2.2	Marknad	30 kr/lpm/dag	
III		**Övriga ändamål**		
	1.	Byggnadsupplag, bodar, ställningar, kranar etcetera		
	1.1	Ordnad mark/hårdgjord yta	40 kr/m^2/månad	1 000 kr
	1.2	Oordnad mark/ej hårdgjord yta	15 kr/m^2/månad	600 kr
	2	Containers, lastflak	500 kr/st/månad	500 kr
IV		**Kommunens ökade kostnader/driftkostnader i samband med upplåtelsen**		
	1.	Miljö och Samhällsbyggnads kostnader/driftkostnader kan öka som en direkt följd av en upplåtelse, t.ex. städning, ökat avfall, skador på ytor och växlighet med mera. Den som orsakat de ökade kostnaderna ska ersätta Miljö och Samhällsbyggnad med den verkliga merkostnaden med 5% påslag för administration.	Verkliga merkostnaden med 5% påslag för administra-tion	

Ordnad mark – avser mark som är iordningställd enligt detaljplan

Street food är ett samlat begrepp för olika typer av mobila restaurangverksamheter och är ett allt vanligare inslag i storstäder i världen och i Sverige. Street food är en global trend som innebär att mark tillfälligt upplåtes till ett fordon som säljer olika typer av maträtter till förbipasserande.
Till kategorin **food truck** räknas fordon som har motor och hjul och en maxvikt på 3,5 ton. **Pop up-vagn** är ett fordon på hjul utan egen motor, till exempel en handdragen kärra, cykel, ombyggd husvagn.

Elsparkcyklar

8

MOS.2021.0783

ESLÖVS KOMMUN

MOS.2021.0783

2021-09-01
Kristina Jönsson
+4641362045
kristina.jonsson2@eslov.se

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Elsparkcyklar

Ärendebeskrivning
Elsparkcykelföretaget Bird har kontaktat Eslövs kommun och är intresserade av att hyra ut elsparkcyklar i Eslövs tätort. Avdelningen Gata, trafik och park har haft ett inledande möte med företaget den 31 augusti 2021, som då presenterade sitt koncept.

Bird har som intention att skriva en avsiktsförklaring om samverkan med Eslövs kommun avseende elsparkcyklar. Företaget har också meddelat att de kommer att söka tillstånd enligt ordningslagen för att bedriva sin verksamhet på allmän plats i Eslövs tätort.

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden behöver fatta ett beslut om hur kommunen ska bemöta Birds förfrågan gällande uthyrning av elsparkcyklar. Beslutet blir prejudicerande och kommer att utgöra praxis vid kontakt med andra aktörer som avser att förse staden med elsparkcyklar.

Beslutsunderlag
- Rapport Elsparkcyklar
- Bilaga 1 - Avsiktsförklaring mellan Halmstad kommun och Bird
- Bilaga 2 - Transportstyrelsen – Förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon
- Bilaga 3 - Advokatfirman Delphi – Kommuners möjligheter enligt ordningslagen att reglera friflytande mobilitetstjänster
- Bilaga 4 - Friflytande mobilitetstjänster och ordningslagen (SKR)
- Bilaga 5 - Polismyndighetens yttrande om tillståndsplikt för uthyrning av elsparkcyklar

Beredning
Elsparkcykelföretaget Bird har kontaktat Eslövs kommun med avsikten att placera ut elsparkcyklar i Eslövs tätort. Företaget vill skriva en avsiktsförklaring om samverkan med kommunen, vilket de har gjort med många andra kommuner sedan tidigare. I dessa avsiktsförklaringar har villkor tagits fram för vad de båda parterna åtar sig att göra så att uthyrningen av elsparkcyklar ska fungera på ett så bra, smidigt och säkert sätt som möjligt.

Eslövs kommun har inte tidigare fått frågan av något elsparkcykelföretag och har därför ingen kunskap eller erfarenheter om hur frågan bör behandlas. Avdelningen Gata, trafik och park har därför undersökt vilka styrande lagar och regelverk som finns att förhålla sig till när det kommer till denna typ av verksamhet. Olika utredningar och yttranden har också studerats som bland annat behandlar frågor kring om verksamheten är tillståndspliktig eller inte enligt ordningslagen. En omvärldsbevakning har också gjorts för att undersöka hur andra kommuner arbetar med konceptet elsparkcyklar. I Bilaga 1 ”Rapport Elsparkcyklar” presenteras den utredning som avdelningen har gjort.

I dagsläget arbetar kommuner på olika sätt när det kommer till hanteringen av friflytande mobilitetstjänster (yrkesmässig uthyrning av eldrivna enpersonsfordon). Eftersom det inte finns någon praxis för hur arbetet ska hanteras, och därmed ett osäkert rättsläge, hanterar kommunerna frågan efter bästa förmåga. De större städerna har beslutat att revidera sina lokala ordningsföreskrifter och därmed införa ett generellt tillståndskrav, eftersom det än idag inte tydligt framgår om tillstånd krävs enligt ordningslagen eller ej. I samband med detta fattas även beslut om taxa för markupplåtelse. Det handlar till stor del om att få ordning på den problematik som elsparkcyklar har visat sig orsaka på allmän platsmark genom att de inte parkeras på ett trafiksäkert sätt efter användning. Genom tillståndskrav och beslutad taxa har de större kommunerna en förhoppning om att operatörernas fordonsflotta ska regleras så att onödig oreda kan hindras i trafikmiljön.

Idag verkar de flesta kommuner även arbeta med att skriva fram avsiktsförklaringar tillsammans med operatörerna med avsikten att få verksamheten att fungera på bästa sätt. De flesta operatörer verkar även söka tillstånd enligt ordningslagen för sin verksamhet, trots att det är oklart om tillstånd krävs. Dock vittnar kommuner om att det fortfarande finns operatörer som anser att deras verksamhet inte kräver tillstånd.

Grundproblemet med uthyrning av elsparkcyklar verkar vara okunskap bland användarna, vilket medför att elsparkcyklarna framförs ansvarslöst samt att de inte parkeras på ett korrekt sätt efter användning. Transportstyrelsen hänvisar kommuner till att använda upphandling som ett verktyg för att få bukt på dessa problem. En upphandling av tjänsten medför att kommunerna kan ställa vissa krav på till exempel antal cyklar samt vart parkering får ske, men det kan också leda till att de friflytande mobilitetstjänsterna blir för uppstyrda och därmed tappar användare. Hittills har inga kommuner utfört upphandlingar gällande denna tjänst och därmed finns ingen erfarenhet eller rutin för hur arbetet bör utföras.

Omvärldsbevakningen visar också att införandet av elsparkcyklar i städerna har orsakat en ökad arbetsbelastning för en del av kommunens tjänstepersoner i form av till exempel ökat antal inkomna felanmälningar, tillsättning av arbetsgrupper som arbetar med frågor som är kopplade till elsparkcyklar, uppföljningsmöten med operatörerna samt utökat arbete med polis, kontaktcenter och kommunikationsavdelningen.

Förslag till beslut
Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden föreslås besluta;

- att tillståndskravet för uthyrning av friflytande mobilitetstjänster omfattas av ordningslagen, enligt Sveriges kommuner och regioners (SKR) bedömning, samt att ordningslagens krav ska preciseras genom lokala ordningsföreskrifter.
- att Miljö och Samhällsbyggnad arbetar vidare med att ta fram förslag på ändring av de lokala ordningsföreskrifterna kopplat till tillståndskrav.
- att Miljö och Samhällsbyggnad arbetar vidare med att ta fram förslag på införande av taxa för upplåtelse av offentlig platsmark gällande uthyrning av friflytande mobilitetstjänster.
- att Miljö och Samhällsbyggnad arbetar vidare med att ta fram förslag på avsiktsförklaring för elsparkcykel i syfte att uppnå en bra dialog mellan kommun och ansökande part.
- att Miljö och Samhällsbyggnad tillsammans med elsparkcykelföretaget Bird tar fram en avsiktsförklaring för införande av elsparkcyklar i Eslövs tätort gällande under en prövotid som följs av en utvärdering samt uppmana företaget att söka tillstånd för ianspråktagande av offentlig platsmark enligt ordningslagen.

Beslutet skickas till
Avdelningen Gata, trafik och park

Dave Borg
Förvaltningschef

Christel Wohlin
Avdelningschef Gata, trafik och park

ELSPARKCYKLAR

Rapport hösten 2021

Innehåll

1. Inledning 3

2. Bird elsparkcyklar 3

3. Avsiktsförklaring 4

4. Styrande lagar och regelverk 5

4.1 Ordningslagen (1993:1617) 5

4.2 Avgiftslagen 6

4.3 Lokala ordningsföreskrifter 7

4.4 Trafikförordningen (1998:1276) 8

5. Utredningar och yttrande 9

5.1 Transportstyrelsen 9

5.2 Advokatfirman Delphi 10

5.3 Sveriges kommuner och regioner (SKR) 11

5.4 Polismyndighetens yttrande 11

6. Upphandling 12

7. Omvärldsbevakning 13

7.1 Malmö 13

7.2 Göteborg 14

7.3 Halmstad 15

7.4 Lund 16

7.5 Borås 16

7.6 Karlskoga 17

7.7 Karlstad 18

8. Sammanfattning 19

9. Slutsats 22

1. Inledning

Idag sker elsparkcykeluthyrning i många städer i Sverige och i våra stora städer har konceptet funnits i många år. Att kunna använda fossil- och utsläppsfria transportmedel och mobilitetstjänster för att ta sig både kortare och längre sträckor är viktigt för att bland annat förbättra luftkvaliteten och minska de fossila transporterna. Att kunna hyra elsparkcyklar har på många håll i världen visat sig kunna komplettera och vara ett alternativ för att åstadkomma en förbättrad, attraktiv och hållbar mobilitet i stadsmiljö. En elsparkcykel kan till exempel korta restiden mellan kollektivtrafikens hållplats och resenärens slutmål. Genom en målstyrd trafikplanering kan kommunerna möta framtiden på ett hållbart sätt. Mobilitetstjänster kan skapa möjligheter till minskat behov av att äga fordon och därmed kan gemensamma ytor användas mer effektivt.

Det finns dock baksidor med den snabbt ökande användningen av elsparkcyklar när dessa används på ett sätt som riskerar andra trafikanters framkomlighet samt möjlighet att färdas på ett trafiksäkert sätt. Det har visat sig att fotgängare och människor med rörelse- och synnedsättning är speciellt utsatta. Det är av stor vikt att elsparkcyklarna inte orsakar en allmänt stökig stadsmiljö genom att ligga ner på till exempel gångbanor eller parkeras på olämpliga platser som gör att andra oskyddade trafikanter inte kan komma fram.

Det finns ett tiotal elsparkcykelföretag på den svenska marknaden idag med olika nationella tillhörigheter, där företaget Bird har kontaktat Eslövs kommun gällande uthyrning av elsparkcyklar. Företaget har för avsikt att bedriva uthyrningen i Eslövs tätort och har som intention att skriva en avsiktsförklaring om samverkan med kommunen, en sorts överenskommelse där villkor sätts för vad båda parter åtar sig för att få verksamheten att fungera på bästa sätt. Detta kan minimera negativa effekter och samtidigt stärka de positiva.

2. Bird elsparkcyklar

Bird är ett ledande företag inom elsparkcyklar som startade i USA år 2017. Idag har de en flotta på över 120 000 sparkcyklar i 150 städer, i över 30 länder. Deras användare har fram till idag haft fler än 100 miljoner turer med en Bird elsparkcykel. Bird arbetar för att erbjuda ett grönt och säkert transportsystem. De tror på öppen dialog samt ett konstruktivt samarbete så att det fungerar för alla parter.

Birds elsparkcyklar hyrs ut via en app som användaren måste ladda ner på sin mobiltelefon (iOS eller Android). Via appen kopplas sedan ett kontokort så att betalning kan ske. Företaget erbjuder också en ”How to ride”-handledning på 20 olika språk som användaren kan ta del av innan en elsparkcykel nyttjas. Här förklaras bland annat vart det är tillåtet att cykla, att hjälm bör användas samt hur uthyrningen av cyklar fungerar.

Elsparkcyklarna går som högst i 20 km/h, men hastigheten går att reglera. Inom vissa områden/zoner kan en lägre hastighet vara mer lämplig, till exempel 10 eller sex km/h. Bird har också möjlighet att programmera cyklarna så att de inte är farbara inom vissa områden i staden, vilket ibland är ett önskemål från kommuner. I dessa områden slutar elsparkcyklarna att fungera. Det går också att reglera under vilka tider på dygnet som elsparkcyklarna ska kunna gå att använda samt vilken maxhastighet de då får ha. Under natten eller vid rusningstrafik kan till exempel hastigheten sänkas om det är något som önskas. De typer av regleringar som nämnts ovan styrs via geofencing, vilket innebär att det via digital teknik appliceras ett staket i den fysiska miljön som hindrar ett fordon med vissa egenskaper från tillträde till en viss plats, eller att hastigheten sänks vid en viss plats.

Birds elsparkcyklar har en räckvidd på 50 km innan laddning erfordras, vilket företaget sköter inom egen regi. I de kommuner som Bird verkar har företaget en lokal samarbetspartner som sköter laddningen samt har i uppdrag att kontrollera att cyklarna parkeras på avsedda platser, så att de inte till exempel parkeras trafikfarligt eller utgör trafikfara eller hinder på annat sätt. Om elsparkcyklarna inte parkeras på avsedda platser tas de om hand och placeras därefter ut på rätt avsett ställe igen. Cyklarna går hela tiden att följa via GPS.

Ett samarbete med kommuner/städer kräver ofta datadelning, geofencing och no-park zoner (zoner där parkering inte är tillåten), strategiskt utplacerade parkeringsplatser i staden samt lanseringsdatum, storlek på cykelflottan och andra logistiska överenskommelser.

3. Avsiktsförklaring

Ett flertal kommuner har redan idag skrivit avsiktsförklaringar med Bird, bland annat Halmstad, Borås och Karlskrona. I dessa tas det till exempel upp vad kommunen respektive elsparkcykelföretaget åtar sig. Det finns även

information om uppföljning och utvärdering, ersättningar samt avslutande av överenskommelse. En del kommuner skriver också med en informationstext om att kommunfullmäktige kan komma att besluta om taxa för denna typ av verksamhet, vilket då skulle innebära att företaget blir skyldiga att erlägga den beslutade avgiften om syftet är att fortsätta verksamheten inom kommunen. En avsiktsförklaring innehåller ofta en mängd villkor för att parterna ska kunna dra sig ur om inte en överenskommelse uppnås.

Vissa kommuner menar dock att eftersom en avsiktsförklaring inte är juridiskt bindande kan den verka överflödig. Om uthyrningsföretaget skulle placera ut fler fordon än vad som är reglerat i avsiktsförklaringen kan kommunen ändå inte göra något. Avsiktsförklaringen bygger snarare på ömsesidighet mellan företag och kommun och eftersom företagen har mycket erfarenhet från kommuner de redan verkar i om hur de bör bedriva sin verksamhet för att den ska fungera, så kan en avsiktsförklaring verka onödig.

Flera av elsparkcykelföretagen skriver avsiktsförklaringar med kommunerna och försöker därmed tillsammans skapa ordning och reda, men det finns också företag som inte anser att avsiktsförklaringar behövs och skriver därmed inte på någon.

Ett exempel på hur en avsiktsförklaring kan se ut visas i Bilaga 1 - ”Avsiktsförklaring mellan Halmstads kommun och Bird”.

4. Styrande lagar och regelverk

Det finns en del olika styrande lagar och regelverk att förhålla sig till när det kommer till hur offentlig plats inom detaljplanelagt område får nyttjas. I vissa fall krävs det att tillstånd söks hos Polismyndigheten för att offentlig plats ska få användas och ibland kan detta vara förknippat med en avgift som kommunen tar ut för upplåtelse av marken. I dagsläget ger gällande lagar och regelverk inget tydligt besked om vad som gäller för uthyrning av elsparkcyklar.

4.1 Ordningslagen (1993:1617)

I ordningslagen finns särskilda föreskrifter om allmänna sammankomster och offentliga tillställningar samt föreskrifter om allmän ordning och

säkerhet på offentliga platser. Grunden för hur offentlig plats får användas i Sverige framgår av 3 kap. 1 §, som säger:

> ***1 §*** *En offentlig plats inom detaljplanelagt område får inte utan tillstånd av Polismyndigheten användas på ett sätt som inte stämmer överens med det ändamål som platsen har upplåtits för eller som inte är allmänt vedertaget. Tillstånd behövs dock inte, om platsen tas i anspråk endast tillfälligt och i obetydlig omfattning och utan att inkräkta på någon annans tillstånd.*
>
> *I fråga om allmänna vägar gäller kravet på Polismyndighetens tillstånd endast sådana åtgärder som inte är reglerade i väglagen (1971:948). Lag (2014:590).*

Den person eller det företag som önskar använda offentlig plats till annat ändamål än vad platsen är avsedd för ska ansöka om polistillstånd. Ordningslagen är dock generellt skriven, vilket medför att det inte definieras exakt vilka verksamheter som omfattas av tillståndskravet.

Begreppen allmän plats och offentlig plats har olika innebörd och betydelse beroende på i vilken lagstiftning de förekommer. I nu aktuellt sammanhang är det plan- och bygglagens (PBL 2010:900) definition som är relevant eftersom det anges i 1 kap. 2 § första stycket ordningslagen att offentlig plats avser sådana platser som i detaljplan redovisas som allmän plats och som upplåtits för sitt ändamål.

Allmän plats = ett område som i detaljplan är avsett för ett gemensamt behov. Vid kommunalt huvudmannaskap ska användningen alltid anges.

Offentlig plats = Gator, vägar, cykelvägar, torg, parker och andra platser som i detaljplan redovisas som allmän plats.

4.2 Avgiftslagen

I lagen (1957:259) om rätt för kommuner att ta ut avgift för viss upplåtelse av offentlig plats m.m. står det i 1 § att:

> ***1 §*** *Om tillstånd enligt 3 kap. 1 § ordningslagen (1993:1617) har lämnats i fråga om sådan offentlig plats som står under*

kommunens förvaltning, får kommunen ta ut ersättning för användningen. Rätt att ta ut ersättning föreligger också i fråga om användning, som avser salutorg eller liknande plats som kommunen har upplåtit till allmän försäljningsplats.

Ersättning utgår i form av en avgift med belopp, som kan anses skäligt med hänsyn till ändamålet med upplåtelsen, nyttjarens fördel av denna, kommunens kostnader med anledning av upplåtelsen och övriga omständigheter.

Grunder för beräkning av avgiften beslutas av kommunfullmäktige.

Genom den s.k. avgiftslagen har kommuner rätt att ta ut ersättning för användningen av offentlig plats.

4.3 Lokala ordningsföreskrifter

Lokala ordningsföreskrifter är ett tillägg till ordningslagen som endast gäller i en enskild kommun. Att införa lokala ordningsföreskrifter är ett sätt att komma till rätta med ordningsstörande aktiviteter som inte regleras i ordningslagen. Det kan handla om att man behöver förtydliga hur en specifik offentlig plats ska hanteras. Föreskriften kan gälla hela eller delar av kommunen. Exempel på en lokal ordningsföreskrift kan handla om hur grävning och schaktning får utföras, regler kring störande buller samt vilka förpliktelser som finns om en container ska placeras ut på en gata. I de lokala ordningsföreskrifterna kan det också finnas regler kring att kommunen har rätt att ta ut en avgift för användning av offentlig plats.

Det är kommunfullmäktige i en kommun som får meddela dessa *ytterligare* föreskrifter som behövs för att upprätthålla den allmänna ordningen på offentlig plats. Detta görs med stöd av 3 kap. 8 och 12 § i ordningslagen samt 1 § förordningen (1993:1632) med bemyndigande för kommuner och länsstyrelser att meddela lokal föreskrift enligt ordningslagen (1993:1617). Lokala ordningsföreskrifter får inte angå förhållanden som är reglerade i ordningslagen eller annan författning eller som enligt ordningslagen eller annan författning kan regleras på något annat sätt. Inom ramen för det område som ska regleras får inte heller onödigt tvång läggas på allmänheten eller göra obefogade inskränkningar i den enskildes frihet. En lokal ordningsföreskrift får inte heller bryta mot någon nationell lag.

4.4 Trafikförordningen (1998:1276)

Enligt Transportstyrelsen klassas en elsparkcykel som en cykel förutsatt att den inte går fortare än 20 km/h och har en motorstyrka på max 250 watt. Samma fordonsregler och trafikregler gäller således för en elsparkcykel som för en cykel. I Trafikförordningen (1998:1276), under 3 kap. hittas bestämmelser för trafik med fordon och under 6 kap. i samma förordning finns bestämmelser som gäller för trafik med cykel och moped. I 3 kap. regleras bland annat hur stannade och parkering får ske. Kortfattat innebär bestämmelserna att;

- Elsparkcyklar ska köras på samma sätt som andra cyklar. Det innebär att du kan köra på cykelvägar och i viss utsträckning även på bilvägar.
- Elsparkcykeln ska ha bromsar och en ringklocka (det finns inga krav på hur den ska se ut eller låta).
- Kör du i mörker ska elsparkcykeln ha fram- och baklyse samt vara utrustad med reflexer.
- Om den som kör är yngre än 15 år krävs hjälm, men det rekommenderas att alla som cyklar ska använda ett huvudskydd.
- Du får inte skjutsa någon på en elsparkcykel.
- Kör försiktigt när du passerar medtrafikanter. Sänk hastigheten och håll avståndet.
- Anpassa hastigheten efter förhållanden på platsen, exempelvis vilka medtrafikanter du har, kurvor, underlag och sikt.
- Kör i högst gångfart när du kör på gågator eller i ett gångfartsområde.
- Parkera inte elsparkcykeln på sådant sätt att den är i vägen för andra trafikanter. Tänk särskilt på äldre, barn, personer med rörelsehinder eller personer med nedsatt syn.
- Det är inte tillåtet att framföra en elsparkcykel om du är för trött, sjuk eller påverkad av alkohol eller andra ämnen för att kunna cykla på ett betryggande sätt.

När det gäller stannade och parkering så är det enligt Trafikförordningen tillåtet att stanna eller parkera tvåhjuliga cyklar eller tvåhjuliga mopeder klass II på gång- och cykelbanor. På allmän plats inom tättbebyggt område där kommunen är huvudman är det tillåtet att parkera fordon under högst 24 timmar i följd på vardagar, utom vardag före söndag och helgdag. Om parkering skulle ske under längre tid än tillåtet kan fordonsflyttning utföras

enligt gällande regelverk för flyttning av fordon, men processen är lång fram till dess att ett fordon plockas bort från platsen.

5. Utredningar och yttrande

Sedan uthyrning av elsparkcyklar introducerades har utredningar, skrivelser och yttranden genomförts om huruvida verksamheten kan regleras via ordningslagen och hur detta i så fall kan utformas i praktiken. Det har också utretts ifall gällande regelverk behöver ses över när det gäller bland annat trafik- och ordningsregler för elsparkcyklar.

5.1 Transportstyrelsen

Transportstyrelsen har, i uppdrag från regeringen, utrett vilka regler som bör gälla för elsparkcyklar samt vilka eventuella krav som kan ställas på uthyrarna. De har först arbetat fram två delrapporter och i sin slutrapport föreslår Transportstyrelsen ett antal regeländringar i syfte att öka trafiksäkerheten kring dessa fordon. De anser att utvecklingen av trafiksäkrare, hållbarare och mer ändamålsenliga fordon är viktig och därför anser de bland annat att begränsningen på 250 watt av motoreffekten ska tas bort för till exempel elsparcyklar. På så vis kan de utvecklas ytterligare, med högre batterikapacitet och bättre hjul. Andra förslag till regeländringar är;

- Ta bort möjligheten att köra elsparkcykel på trottoaren med undantag för personer med fysisk funktionsnedsättning.
- Ta bort möjligheten att märka ut cykelpassager.
- Ta bort möjligheten att cykla på väg med hastighetsbegränsningen 50 km/h och om cyklisten är över 15 år när det finns cykelbana.

Många av förslagen riktar sig till väghållaren i syfte att skynda på utvecklingen av både gång- och cykelinfrastrukturen.

Förutom förslag på regeländringar pekar Transportstyrelsens slutrapport också mot att förare av elsparkcyklar ska följa trafikreglerna som gäller för cykel så att tryggheten för gångtrafikanter ökar. Kunskapen behöver öka gällande trafikregler och trafiksäkerhet då problemet idag främst handlar om hur elsparkcyklarna parkeras av användaren efter nyttjande samt hur fordonet framförs. För att läsa slutrapporten i sin helhet, se Bilaga 2 ”Transportstyrelsen - Förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon”

Transportstyrelsen har också tidigare meddelat att de anser att det inte behövs något generellt tillstånd enligt ordningslagen för uthyrning av elsparkcyklar, så länge fordonen står så att de inte utgör hinder för trafik. Istället bör varje fall prövas utifrån de omständigheter som råder på platsen där de ställs upp. Detta kan jämföras med att det till exempel är tillåtet att parkera sin cykel på en trottoar eller gångbana utan tillstånd så länge den inte är i vägen eller fara kan uppstå för andra trafikanter. För att få bukt på de parkeringsproblem som uppstår med elsparkcyklar anser Transportstyrelsen att kommunerna i större utsträckning bör utnyttja upphandling som ett verktyg, på samma sätt som till exempel elcykeluthyrning kan handlas upp.

5.2 Advokatfirman Delphi

Advokatfirman Delphi har under våren 2021, på uppdrag av Stockholms handelskammare, undersökt kommuners möjligheter att reglera friflytande mobilitetstjänster (yrkesmässig uthyrning av eldrivna enpersonsfordon) enligt ordningslagen. Advokatfirman har kommit fram till att det generellt inte krävs tillstånd för uthyrning av elsparkcyklar, i likhet med Transportstyrelsens förklaring. Detta gäller i synnerhet när elsparkcyklar inte samlas in och ställs ut i ett större antal på samma plats. Om däremot ett större antal skulle placeras ut på en och samma plats kan tillstånd krävas enligt ordningslagen.

De menar också att kommuner inte kan meddela lokala ordningsföreskrifter som reglerar vilka platser som får användas för uppställande av elsparkcyklar eller att förbjuda att en viss plats används för friflytande mobilitetstjänster. Att införa ett generellt tillståndskrav enligt ordningslagen är inte heller möjligt. Ett sådant tillstånd skulle innebära reglering av parkering av cyklar, vilket redan regleras i Trafikförordningen (1998:1276).

Advokatfirman menar också att kommuner inte har rätt att ta ut en särskild avgift för friflytande mobilitetstjänster eftersom uppställande av elsparkcyklar inte kräver tillstånd enligt ordningslagen. Likaså är det inte tillåtet att ange särskilda parkeringsavgifter för just elsparkcyklar. Samma parkeringsregler gäller för elsparkcyklar som för cyklar. För att läsa Delphis utlåtande i sin helhet, se Bilaga 3 ”Advokatfirman Delphi – Kommuners möjlighet enligt ordningslagen att reglera friflytande mobilitetstjänster”

5.3 Sveriges kommuner och regioner (SKR)

SKR har, under våren 2021, utrett samma frågeställningar som nämnts ovan – om 3 kap. 1 § i ordningslagen kan tillämpas gällande uthyrning av elsparkcyklar. De anser dock att tillståndskravet för uthyrning av elsparkcyklar redan gäller enligt denna lag, men att det kan utökas och/eller preciseras genom lokala ordningsföreskrifter. Dessa kan då antingen utformas som en generell precisering för hela staden, som ett förbud mot verksamheten på vissa utpekade platser eller som en kombination av dem båda.

Hur användningen av elsparkcyklar får ske kan dock inte regleras genom lokala ordningsföreskrifter även om villkor formuleras som krav gentemot uthyraren eftersom denna typ av frågor regleras i trafiklagstiftningen. Dock bör det anses godtagbart att ställa upp villkor i tillståndsbeslutet gällande på vilka platser elsparkcyklarna får återlämnas.

Sedan SKR genomförde utredningen om vilka möjligheter kommuner har att reglera uthyrning av elsparkcyklar genom ordningslagen har bland annat Malmö stad beslutat att införa ett generellt tillståndskrav för att bedriva denna typ av verksamhet. Kravet för tillstånd gäller samtliga offentliga platser inom hela Malmö kommun. Förutom godkännande av kommunfullmäktige gällande revidering av de lokala ordningsföreskrifterna krävs även Länsstyrelsens godkännande. Beslutet anmäldes till Länsstyrelsen i Skåne län som den 13 oktober 2020 beslutade att avsluta ärendet utan åtgärd. Än så länge saknas det rättspraxis om friflytande mobilitetstjänster. För att läsa SKRs utredning, se Bilaga 4 ”Friflytande mobilitetstjänster och ordningslagen (SKR)”

5.4 Polismyndighetens yttrande

Stockholms stad begärde i en skrivelse under år 2019 att Polismyndigheten skulle yttra sig över frågan om huruvida uppställning av elsparkcyklar i kommersiellt syfte är tillståndspliktigt enligt ordningslagen. Myndigheten gjorde då bedömningen att uppställning av elsparkcyklar för uthyrning på offentlig plats i Stockholms innerstad normalt inte stämmer överens med ändamålet som platsen har upplåtits för eller kan anses allmänt vedertaget. Därmed bör det krävas polistillstånd av Polismyndigheten enligt 3 kap. 1 § ordningslagen, men varje fall av uppställning ska bedömas utifrån de faktiska omständigheter som föreligger.

I 3 kap. 2 § ordningslagen framgår det att Polismyndigheten ska inhämta yttrande från den aktuella kommunen innan de beslutar i tillståndsfrågan. Om kommunen avstyrker ansökan får Polismyndigheten inte bevilja tillståndet. Kommunen kan också ställa upp villkor för tillståndet och då får polisen meddela tillstånd enbart om det förenas med dessa villkor. Polismyndigheten får också, enligt 3 kap. 14 § ordningslagen, ställa upp villkor för tillståndet som behövs av hänsyn till trafiken samt allmän ordning och säkerhet.

Polismyndigheten i Stockholm gör alltså bedömningen att uthyrning av elsparkcyklar på offentlig plats inom detaljplanelagt område, dvs. ett led i en näringsverksamhet, normalt inte stämmer överens med det ändamål som platsen är avsedd för. Därmed blir utgångspunkten att det krävs tillstånd för en sådan användning. Av 3 kap. 22 § i ordningslagen framgår det också att den som uppsåtligt eller oaktsamt bryter mot bestämmelserna i 3 kap. 1 § ordningslagen kan dömas till böter. För att läsa Polismyndighetens yttrande, se Bilaga 5 ”Polismyndighetens yttrande om tillståndsplikt för uthyrning av elsparkcyklar”.

6. Upphandling

Transportstyrelsen uppmanar kommuner att genom offentlig upphandling hantera konsekvenserna av uthyrning av elsparkcyklar, likt till exempel elcykeluthyrning som finns i många svenska städer. Många kommuner har framfört att de vill kunna ställa krav på uthyrarna om antal elsparkcyklar, hur parkering får ske samt användning utanför centrumområdena. Genom att göra en upphandling får kommuner möjlighet att bland annat ställa krav på vart parkeringsplatser får finnas och hur många cyklar som får ställas ut i staden. I bland annat Norge, Frankrike och Storbritannien görs upphandling av hyrsystem för elsparkcyklar.

I de artiklar som har publicerats kring offentlig upphandling av elsparkcykeluthyrning pratas det också om ansökan om licensförfarande, vilket gör att alla operatörer tävlar på samma villkor. Här kan staden sakligt bedöma om operatörerna lever upp till krav på viktiga aspekter som säkerhet, parkeringsklösningar, hållbarhet, geografisk täckning med mera.

En konsekvens med upphandling av elsparkcyklar kan vara att de friflytande mobilitetstjänsterna blir för strama. Cykeluthyrning sker idag på vissa platser i en stad, där cyklar kan hyras och lämnas åter efter användning.

Detta gör att uthyrning sker till en viss typ av kunder. De friflytande mobilitetstjänsterna fungerar på att annat sätt och tillåter därmed en friare användning, vilket medför att kunderna inte är styrda att hyra eller återlämna elsparkcyklarna på vissa platser. Detta gör att kunderna friare kan nyttja elsparkcyklarna efter sitt eget behov och röra sig mellan sina målpunkter på ett enklare sätt, till exempel mellan hemmet och fritidsaktiviteten.

Det är också oklart om en upphandling av tjänsten skulle hindra operatörer från att istället till exempel söka tillstånd enligt ordningslagen eller kommunernas lokala ordningsföreskrifter för att bedriva sin verksamhet. De kommuner vi har varit i kontakt med har inte arbetet med offentlig upphandling kopplat till uthyrning av elsparkcyklar, vilket gör att det inte finns några erfarenheter eller rutiner kring hur ett sådant arbete bör genomföras.

7. Omvärldsbevakning

Avdelningen Gata, trafik och park har tagit kontakt med några olika kommuner där konceptet elsparkcyklar har funnits under olika långt tid. Nedan presenteras hur kommunerna på olika sätt arbetar med frågan.

7.1 Malmö

Malmö stad har ansett att uthyrning av elsparkcyklar är tillståndspliktigt enligt ordningslagen, vilket de förtydligade vid årsskiftet genom att ändra sina lokala ordningsföreskrifter. Därmed måste företagen söka tillstånd hos polisen för denna typ av verksamhet. I samband med detta infördes även en taxa, där priset är 5 kr/dag/fordon. Priset är en kombination av snittaxa för försäljningsverksamhet och parkeringsavgift, där staden utgick från att en elsparkcykel upptar 0,5 m^2. Fakturering till operatörerna sker kvartalsvis och utgår från den dagliga maxtimmen (högsta antalet cyklar i staden under en dag). En digital plattformstjänst hjälper dem att beräkna antalet fordon varje timme genom att operatörerna skickar sina api:er till plattformen (API = strukturerat sätt att överföra data från ett ställe till ett annat).

Införandet av taxa har inte lett till någon direkt minskning av antalet fordon i dagsläget, men bedömningen är att en nedgång sker på sikt. Staden kan däremot, med tillståndskravet, hänvisa företagen till särskilda

uppställningsplatser som bedöms lämpliga. Idag finns ett 60-tal platser att tillgå för de företag som vill bedriva uthyrning av elsparkcyklar.

Det Malmö tittar närmst på just nu är möjligheten att införa ett maxtak för antalet cyklar som får finnas i staden. Enklast kanske detta kan göras genom upphandling av uthyrningstjänsten. Staden inväntar även lagändring och ny klassificering av elsparkcyklar för att kunna göra de åtgärder de önskar, men när detta sker är oklart.

I övrigt har staden avstämningar månadsvis med operatörerna, där en bra dialog hålls med de flesta. Staden skickar över underlag med önskemål om hastighetsreglering och/eller parkeringsförbud på vissa platser, där de utgår ifrån att där det är förbjudet att cykla är det också förbjudet att framföra elsparkcyklar. Operatörerna godtar önskemålen och på de ställen där situationen är ohållbar diskuteras lösningar fram som i de flesta fall följs.

7.2 Göteborg

I Göteborg har man utgått ifrån hur Polismyndigheten resonerade kring uthyrning av elsparkcyklar i Stockholm stad, vilket innebär att tillstånd ska sökas enligt ordningslagen. Till polistillståndet bifogas de krav som staden ställer på operatörerna, vilka de måste leva upp till för att få behålla sitt tillstånd. Bland annat anvisas platser för uppställning av elsparkcyklar, men i dagsläget är dessa ytor inte tillräckligt stora i relation till alla de cyklar som finns i omlopp. Om operatörerna inte söker tillstånd för sin verksamhet eller om erhållet tillstånd av någon anledning dras tillbaka är det polisens uppgift att få bort verksamheten.

Idag finns det sex verksamma operatörer i Göteborg, där kommunen har skrivit en avsiktsförklaring med samtliga. De upplever att samarbetet fungerar väl och att de med hjälp av avsiktsförklaringar till viss gräns kan styra hur elsparkcykeluthyrning ska gå till så att det fungerar väl i staden. De upplever att operatörerna gärna inte bryter mot vad som står i en avsiktsförklaring för att de gärna vill ha en bra offentlig framtoning och inte hamna i dålig dager. Sedan den 1 oktober i år gäller även en taxa för uthyrning av elsparkcyklar, där operatörerna betalar per fordon och år. Taxan är beslutad i kommunfullmäktige, där staden har utgått från befintlig taxa och räknat fram ett kvadratmeterpris. Liksom i Malmö antas en elsparkcykel uppta 0,5 m^2.

I Göteborg finns idag ett hyrcykelsystem, där tanken är att lånecyklarna så långt som möjligt ska vara en del av kollektivtrafiken. Staden har även diskuterat frågan om upphandling gällande elsparkcyklar, men menar att lånecykelsystemet idag fungerar på ett mer stramt sätt med en viss typ av kunder. Att göra en liknande upphandling för elsparkcyklar skulle medföra att vissa kunder försvann eftersom mobilitetstjänsten inte längre blir lika friflytande som den är idag. Med en elsparkcykel kan du som kund ta dig vart du vill, utan att vara styrd av vissa återlämningsplatser.

I övrigt gjordes cirka 1 miljon resor med elsparkcyklar i juli månad i år. Under sommaren har det också rapporterats många olyckor. Generellt sker det cirka 7-8 olyckor varje kväll/helg som leder till att sjukhus måste uppsökas. Staden får också in otroligt mycket klagomål som bland annat handlar om att medborgare anser att de borde förbjudas samt att många elsparkcyklar ligger slängda överallt och utgör hinder. De felanmälningar som inkommer besvaras av kommunens kontaktcenter, vilka har en lathund att utgå ifrån. Många frågor hamnar ändå hos tjänstepersoner. Frågor hänvisas även direkt till de aktiva operatörerna.

7.3 Halmstad

I Halmstad är konceptet med elsparkcyklar nytt, där första operatören tog kontakt under våren 2021. Kommunen skrev då en avsiktsförklaring med detta företag, som också sökte tillstånd enligt ordningslagen. Inom loppet av en månad hade ytterligare tre operatörer hört av sig och var intresserad av att ställa ut elsparkcyklar i Halmstad. Två av dessa sökte tillstånd enligt ordningslagen och upprättade en avsiktsförklaring med kommunen, medan det tredje företaget varken sökte tillstånd eller skrev på en avsiktsförklaring. De ansåg att det inte behövs då en elsparkcykel räknas som en cykel. I dagsläget har polisen tyvärr inte gjort något åt problemet.

Kommunen har upprättat 10 stycken parkeringszoner på både kvartersmark och allmän platsmark, till exempel i centrum och vid skolor. Det kan vara asfalterade ytor eller ytor med stenplattor, där ”Ströget” parkutrustning används för att rama in parkeringsytan. Kommunen har också tagit fram en parkeringsskylt tillsammans med Blinkfyrar som sätts vid dessa zoner. Den har ingen juridisk betydelse men fyller sin funktion med att upplysa användare att parkera på rätt plats.

I övrigt ska kommunens lokala ordningsföreskrifter ändras under hösten, så att de därmed kan ställa krav på att tillstånd söks. De ska också arbeta fram

en taxa som gäller per cykel, där taxan är baserad på ett kvadratmeterpris och varje cykel antas uppta 0,5 m^2. De har valt att använda samma yta som många andra kommuner har gjort.

7.4 Lund

I Lund hanteras elsparkcyklarna som vilken annan cykel som helst, där kravet är att de ska placeras i stadens befintliga cykelställ. De informerar operatörerna om att elsparkcyklarna kan komma att plockas bort/flyttas med hjälp av fordonsflyttning om detta inte efterlevs. Kostnaden för att lösa ut en inplockad elsparkcykel är 200 kronor.

Hittills har befintliga cykelställ inte belastats något nämnvärt och staden har inte heller placerat ut några fler cykelställ. Något tak för hur många cyklar som får placeras ut finns inte, utan platserna i cykelställen reglerar detta. Allt överflödigt riskerar istället att plockas bort/flyttas, så parkering i befintliga ställ i mån av plats gäller.

I övrigt har kommunen en dialog med alla operatörerna och senast beslutades att hastigheterna skulle regleras för vissa platser i staden. De flesta överenskommelserna efterlevs oftast, men inte alltid.

7.5 Borås

I Borås Stad får operatörerna söka tillstånd hos polisen enligt ordningslagen. Staden använder sedan samma taxa som för korvförsäljare/foodtrucks och debiterar operatörerna för ianspråktagande av offentlig plats, där de olika operatörerna ianspråktar mellan 10-35 olika platser/ytor i staden. Antalet cyklar som placeras ut i staden varierar mellan 125-500 stycken per operatör.

Staden skriver också avsiktsförklaringar med operatörerna och håller hela tiden en dialog för att få allt att fungera så bra som möjligt. Det har diskuterats med stadsjuristen om kommunen kan neka operatörerna att placera ut elsparkcyklar i staden, men detta är inte möjligt. Juristen menar också att ta ut en avgift per elsparkcykel, som bland annat Malmö och Stockholm gör, inte heller är korrekt. Dock finns det ingen operatörer som har valt att överklaga besluten. Staden menar också att grundproblemet handlar om att elsparkcyklarna juridiskt klassas som en cykel, vilket gör att kommunerna inte kan reglera parkering med lokala trafikföreskrifter utan att inkludera även vanliga cyklar. Borås stad tror dock att lagstiftningen kommer hinna ikapp, sinom tid.

7.6 Karlskoga

I Karlskoga finns i dagsläget enbart Birds elsparkcyklar då konceptet är nytt i denna kommun. Operatörerna får söka tillstånd enligt ordningslagen, där tillståndet gäller i ett år. Därefter får operatörerna söka nytt tillstånd. I kommunens yttrande till Polismyndigheten ställs restriktioner upp och om dessa inte efterlevs kan tillståndet återkallas. I den senaste inkomna ansökan sökte företaget tillstånd för 100 stycken elsparkcyklar, vilket kommunen ansåg vara acceptabelt. Första året ser kommunen som ett prövoår för att se hur det fungerar.

Nedan kan ni läsa de restriktioner som bifogas yttrandet:

- Inom Karlskoga kommuns tättbebyggda område på allmän platsmark som tillhör Karlskoga kommun får elsparkcyklar ENDAST ställas upp i eller intill ett cykelställ.

- Gällande uppställning på privat mark måste sökanden själv kontakta fastighetsägaren t.ex. Karlskoga Sjukhus, Hotell, Bensinstationer, Karlskoga Folkhögskola – detta eftersom kommunen inte har beslutanderätten över privat mark.

- Elsparkcyklarna skall parkeras så att fara inte uppstår eller att andra trafikanter onödigt hindras eller störs.

- Ej inkräkta på någon annans tillstånd.

- Ej i strid mot andra bestämmelser i trafikförfattningar.

- Särskild omsorg skall iakttas gällande framkomligheten för personer med funktionsvariationer.

- Uthyraren måste sköta sin verksamhet på ett ordningsamt sätt.

- Uthyraren måste garantera att flytta cyklarna till lämplig uppställningsplats, detta måste göras skyndsamt efter att de fått kännedom om att en elsparkcykel parkerats trafikfarligt eller hindrar. Detta skall ske inom 120 minuter efter det att de fått kännedom om det.

- tillståndet begränsas till en prövotid av 1 år.

I de fall uthyraren underlåter att följa punkterna i detta yttrande så kommer felparkerade elsparkcyklar att hanteras med stöd av lagen om flyttning av fordon (LFF 1982:129) och förordningen om flyttning av fordon i vissa fall (FFF 1982:189).

Om reglerna eller de villkoren som står i polistillståndet inte efterlevs har kommunen rätt att begära indraget tillstånd hos Polisen.

7.7 Karlstad

Karlstad kommun inväntar för tillfället ett utlåtande från rättsavdelningen på polisen i Karlstad om de förordar polistillstånd eller ej för denna verksamhet. Så i nuläget krävs inte polistillstånd för de operatörer som är verksamma i staden. Om kommunen får klartecken från polisen att tillstånd krävs ska kommunen föreslå en avgift per elsparkcykel då verksamheten kan jämföras med annan försäljning som sker på allmän plats, till exempel foodtrucks. Kommunens jurister tittar just nu på frågan gällande avgift och eventuell taxa.

Operatörerna tillåts att placera ut elsparkcyklarna i befintliga cykelställ eller bredvid dessa, men det förekommer också att de placeras på andra platser. I en tjänsteskrivelse som ska upp i nämnden i oktober föreslår förvaltningen att tillfällig fordonsflytt ska utföras för trafikfarligt parkerade elsparkcyklar.

Kommunen har inte skrivit några avsiktsförklaringar med operatörerna då de anser att en sådan inte håller juridiskt. Däremot har operatörerna hört av sig till kommunen innan lansering så att en dialog har kunnat hållas. Kommunen har delat ut informationsmaterial om vad de anser är viktigt från kommunens sida. De har också delgett operatörerna kartmaterial över platser där det bör vara förbjudet att framföra sin elsparkcykel, vilket operatörerna har tagit emot och styrt digitalt. Dock fanns det ett företag som utan dialog ställde ut elsparkcyklar från en dag till en annan. Dessa har kommunen haft en dialog med i efterhand.

Kommunen arbetar nu med uppföljningsmöte tillsammans med operatörerna, där det delges vilka synpunkter som har inkommit från allmänheten så att operatörerna kan åtgärda dessa. Ofta finns lösningar på det mesta och operatörerna presenterar hur de löst liknande problem i andra städer. Inför kommande säsong har förvaltningen fått i uppdrag av nämnden att utvärdera sommaren och återkomma med förbättringsförslag gällande hanteringen av elsparkcyklar. En arbetsgrupp är uppstartad bestående av

kommunpolis, jurist, trygghetscenter, trafikingenjör och trafikhandläggare. Tillsammans ska gruppen arbeta med rapporten till nämnden och just nu tittar de på hur andra kommuner har gjort vad gäller polistillstånd, markupplåtelse, tillfällig fordonsflytt av elsparkcyklar samt förbättring av parkeringsmöjligheterna.

Det som kommunen ser som det största problemet med uthyrning av elsparkcyklar är beteendet hos en del förare. De upplever följande problem;

- skjutsar varandra på elsparkcyklarna
- kör onyktra
- parkerar på trottoarer, blockerar cykelvägar, slänger cyklarna på gräsytor
- kör inne på skolgårdar och har där gjort skadegörelse, vilket har lett till att kommunen har infört no-go-zoner på grundskolorna
- många förare är unga, som inte alltid förstår konsekvenserna av att inte visa hänsyn mot andra oskyddade trafikanter eller hålla låg hastighet
- olycksstatistiken ökade på akutmottagningen i samband med att elsparkcyklarna kom till staden

8. Sammanfattning

I dagsläget arbetar kommuner på olika sätt när det kommer till hanteringen av friflytande mobilitetstjänster. När konceptet med elsparkcyklar kom till Sverige för flera år sedan var det oklart om tillstånd enligt ordningslagen krävdes för denna typ av verksamhet. Frågan har diskuterats och utretts av både Transportstyrelsen, Polismyndigheten och Sveriges kommuner och regioner, som fortfarande inte är ense i frågan. Någon fast praxis föreligger inte ännu och därmed får rättsläget betraktas som osäkert.

I några av de större städerna har de lokala ordningsföreskrifterna setts över och ändrats så att krav kan ställas på att tillstånd måste sökas för alla typer av friflytande mobilitetstjänster. Här har man utgått ifrån att tillstånd enligt ordningslagen gäller för uthyrning av elsparkscyklar, men velat precisera detta genom lokala ordningsföreskrifter. På så vis kan bland annat förbud införas för vissa platser där elsparkcyklar inte lämpar sig. I många städer har även taxor arbetats fram för upplåtelse av mark, där en elsparkcykel antas uppta 0,5 m^2. Genom att ta ut en taxa per elsparkcykel har de större städerna en förhoppning om att fordonsflottan ska regleras så att inte varje operatör

ställer ut för stora mängder elsparkcyklar som riskerar att skapa en onödigt rörig trafikmiljö.

De flesta städer verkar även arbeta med att ta fram avsiktsförklaringar tillsammans med operatörerna, där villkor sätts för vad båda parter åtar sig för att få allt att fungera så smidigt som möjligt. I dessa fall verkar de flesta operatörer även söka tillstånd enligt ordningslagen. Vissa kommuner vittnar dock om att det finns operatörer som inte vill skriva på en avsiktsförklaring eller söka tillstånd enligt ordningslagen då det anser att det inte behövs för deras verksamhet.

Eftersom Polismyndigheten under senare tid har utrett frågan om tillståndsplikt enligt ordningslagen för Stockholm stad och kommit fram till att uthyrning av elsparkcyklar är tillståndspliktigt, bör detta kunna anses gälla på all offentlig plats inom detaljplanelagt område i Sverige. Därmed bör alla operatörer söka tillstånd för sin verksamhet, även om det inte görs idag. Dock finns ingen enighet i vad som gäller mellan Transportstyrelsen, SKR och Polismyndigheten, vilket medför att kommunerna inte vet vad som ska gälla. Så länge det inte tydligt framgår att denna typ av verksamhet kräver tillstånd enligt ordningslagen och så länge det inte är rättsligt prövat kommer det finnas operatörer som inte söker tillstånd.

Transportstyrelsens senaste utredningar visar att en elsparkcykel ska klassas som en cykel, vilket medför att samma trafikregler och fordonsregler gäller för elsparkcyklar som för cyklar. Därmed krävs inget tillstånd enligt ordningslagen, så länge fordonen står så att de inte utgör hinder för trafik.

Grundproblemet med uthyrning av elsparkcyklar verkar vara okunskap bland användarna, vilket medför att elsparkcyklarna framförs ansvarslöst samt att de inte parkeras på ett korrekt sätt efter användning. Elsparkcyklarna ligger slängda på trottoarer och gångbanor, vilket hindrar övriga oskyddade trafikanter att ta sig fram på ett trafiksäkert sätt. Här finns en stor kunskapsbrist vad gäller trafik- och fordonsregler för cykel. För att få bukt på denna problematik uppmanar Transportstyrelsen därför kommunerna att arbeta med upphandling som verktyg, på samma sätt som görs för elcykeluthyrning.

Att handla upp tjänsten skulle medföra att kommunerna har möjlighet att ställa helt andra krav på verksamheterna, vilket skulle leda till att uthyrning

av elsparkcyklar blir mer uppstyrt. Till exempel kan krav ställas på antal cyklar som får placeras i staden samt vart parkering får ske.

En upphandling skulle dock kunna medföra att elsparkcyklarna inte kan användas som den friflytande mobilitetstjänst som användaren kanske önskar. Att placera ut elsparkcyklar för uthyrning på strategiska platser i staden, likt elcykeluthyrning, medför att användaren måste hämta och lämna cyklarna vid dessa platser. Detta blir mer styrt än om en elsparkcykel skulle kunna hyras och användas från vilken plats som helst. Dock skulle en upphandling förmodligen leda till att den oreda som parkerade eller slängda elsparkcyklar idag skapar i trafikmiljön försvinner.

De kommuner som redan idag arbetar med konceptet elsparkcyklar verkar inte anse att upphandling är rätt väg att gå då de ser att många kunder skulle försvinna eftersom uthyrningen då blir för stram. Det framgår inte heller tydligt om en upphandling av tjänsten skulle hindra operatörerna från att söka tillstånd enligt ordningslagen och därmed kunna bedriva sin verksamhet i staden ändå. Att upphandla tjänsten är inget som har tillämpats i Sverige än och det är oklart kring vilka effekter en upphandling skulle kunna ge.

Den omvärldsbevakning som är genomförd visar att de flesta kommuner arbetar utifrån avsiktsförklaringar med operatörerna och i de flesta fall fungerar ett samarbete mellan parterna. De operatörer som är seriösa vill få verksamheten att fungera och är därför tillmötesgående vad gäller kommunernas önskemål. Vissa kommuner vittnar dock om att operatörerna ändrar sina affärsmodeller hela tiden, vilket gör att kommunerna konstant ligger steget efter med åtgärder och lösningar. Likaså anser många kommuner att gällande lagstiftning haltar, vilket begränsar kommunerna i det framtida arbetet gällande denna fråga.

Omvärldsbevakningen vittnar också om att införandet av elsparkcyklar i våra svenska städer har medfört en ökad arbetsbelastning för en del av kommunernas tjänstepersoner. Till exempel har antalet felanmälningar ökat kraftigt och likaså att arbetsgrupper fått tillsättas som arbetar med olika frågor och utredningar som rör uthyrning av elsparkcyklar. Det hålls också ständigt uppföljningsmöten med de olika operatörerna för att hitta lösningar på de problem som uppstår med uthyrning av elsparkcyklar. Även arbetet med den lokala polisen, kommunernas kontaktcenter och kommunikationsavdelningar har ökat.

9. Slutsats

Utifrån denna utredning har avdelningen Gata, trafik och park kommit fram till följande;

- Att tillståndskravet för uthyrning av friflytande mobilitetstjänster omfattas av ordningslagen, enligt SKRs bedömning, och att detta krav därmed kan preciseras genom lokala ordningsföreskrifter
- Att ett tillstånd tidsmässigt bör begränsas och förslagsvis gälla under 6 mån, så att en utvärdering sedan kan göras
- Att krav ställs upp i tillståndet som operatören ska efterleva för att tillståndet ska vara gällande
- Att taxa för upplåtelse av offentlig platsmark bör tas fram gällande uthyrning av friflytande mobilitetstjänster
- Att avsiktsförklaringar bör tas fram i syfte att uppnå en bra dialog och en bra samverkan mellan kommun och operatör

Avsiktsförklaring mellan Halmstads kommun och Bird

Halmstads kommun (fortsättningsvis kallat Kommunen) och Bird (fortsättningsvis kallat Bolaget) har idag ingått följande avsiktsförklaring.

1. Inledning

Halmstad växer och i den allt större staden blir det än viktigare att fundera på hur och till vad den gemensamma ytan ska användas. Att resa och förflytta sig innebär att ta plats, de olika färdsätten tar olika mycket plats och genom en målstyrd trafikplanering kan kommunen möta framtiden på ett hållbart sätt. Mot 2050 är målet att hälften av invånarnas resor ska ske med yteffektiva och hållbara färdsätt, så som gång, cykel och kollektivtrafik.

Delad mobilitet, eller mobilitetstjänster kan bidra till dessa mål genom satt det skapar möjligheter till minskat behov av att äga fordon och därmed effektivare användning av de gemensamma ytorna. Det skapar även möjligheter till att använda hållbara färdsätt och bidrar till hela resan-perspektivet, att såväl halmstadbor som besökare får det smidigt ta sig mellan punkt a och b, även om det innefattar byten av färdsätt på vägen.

2. Ersättningar

Kommunen och Bolaget är överens om att Kommunen inte ska betala någon ersättning till Bolaget för uthyrningen av elsparkcyklar.

Kommunen eller av Kommunen utsedd entreprenör ersätter inte elsparkcyklar som till exempel skadas eller förstörs om de ligger hindrande vid utförande av barmarksrenhållning eller snöröjning.

Bolaget är medvetet om att om Halmstads kommuns kommunfullmäktige beslutar att införa upplåtelse av plats till denna typ av verksamhet kommer Bolaget bli skyldig att erlägga den beslutade avgiften om syftet är att fortsätta verksamheten i Halmstads kommun.

3. Följande punkter ska Bolaget åta sig

- Att inneha ett max antal elsparkcyklar i beståndet på 300 st.
- Bolaget skall i förhand informera Kommunen om planerade förändringar (fler eller färre) av elsparkcyklar i beståndet.
- Bolaget säkerställer att deras personal inte ställer ut elsparkcyklar så att de står hindrande eller trafikfarligt eller i strid mot andra bestämmelser i trafikförfattningar. Det med särskilt betoning på att upprätthålla framkomligheten för personer med funktionsnedsättning.
- Bolaget ska informera sina kunder om att elsparkcyklar inte får lämnas hindrande, trafikfarligt eller i strid mot andra bestämmelser i trafikförfattningar. Det med

särskilt betoning på att upprätthålla framkomligheten för personer med funktionsnedsättning.

- Bolaget ska löpande kontrollera att elsparkcyklarna är korrekt parkerade, d.v.s. inte hindrande, trafikfarligt eller i strid mot andra bestämmelser i trafikförfattningar.
- Bolaget ska informera sina kunder, innan resan påbörjas, om att de ska ha ett lämpligt beteende i trafiken och att följa gällande trafikregler, samt hur elsparkcykeln fungerar.
- Bolaget ska informera sina kunder om att en elsparkcykel som framförs på gångbanor, gågator eller gångfartsområden får köras i maximalt 6 km/h.
- Bolaget ska låta geofenca angivna sträckor och platser så att elsparkcykel kan köras i max 6 km/h. Vilka sträckor som berörs tas fram av Kommunen. Se bilaga 1. Gångfartsområdena kan komma att justeras i samråd med Bolaget.
- Bolaget ska på olika sätt uppmuntra användare att parkera sitt fordon i närmsta hotspot, genom till exempel information eller ekonomiska styrmedel. Vilka hotspotsen är finns beskrivna i bilaga 2.
- På uppmaning av Kommunen ska Bolaget lämna hotspots tomma för att möjliggöra barmarksrenhållning och snöröjning.
- Bolaget ska anpassa sin tjänst så att elsparkcyklar inte kan återlämnas inom områden med parkeringsförbud, i samråd med Kommunen. Vilka områden anges i bilaga 3. Parkeringsförbudsområdena kan komma att justeras i samråd med Bolaget.
- Bolaget garanterar att elsparkcyklar som är trasiga eller av annat skäl obrukbara skall tas bort inom 24 h från att bolaget blir informerat om detta.
- Elsparkcyklar som är placerade på ett sätt som hindrar tillgänglighet och trafiksäkerhet i Kommunen i mer än 24 h kan komma att samlas in av Kommunen, som fakturerar omkostnaderna till Bolaget.
- Bolaget har kontaktuppgifter, mejl och telefonnummer, på elsparkcyklarna så att kunder och allmänhet kan komma i kontakt med Bolaget.
- Bolaget skall besvara kunder och allmänhet som kontaktar Kommunen med frågor och synpunkter som gäller Bolagets elsparkcyklar.
- Bolaget ska hantera personuppgifter och andra känsliga uppgifter från användare och allmänheten på ett varsamt sätt i linje med rådande lagstiftning.
- Bolaget skall meddela en kontaktperson till Kommunen som Kommunen kan ha kontakt med. Byte av kontaktperson ska snarast meddelas Kommunen.
- Bolaget ska månadsvis meddela antalet inrapporteringar från allmänheten, fördelat på incidenter, klagomål, felanmälan m.m.
- För att kunna utveckla resandet i Halmstads kommun ska Bolaget dela resande-data med Kommunen via plattformen External city dash.

Ovanstående är anonym data att användas i utvecklingssyfte och kommer inte att lämnas vidare till tredje part.

Vid avveckling av Bolagets verksamhet i Halmstad ska Bolaget utan dröjsmål avlägsna samtliga elsparkcyklar. Har inte ovanstående gjorts trots påminnelse, kan borttagandet arrangeras av Kommunen, på Bolagets bekostnad.

4. Följande punkter ska Kommunen åta sig

- Kommunen ska låta bolaget disponera mark fastställd av kommunen för så kallade hotspots för elsparkcyklar, där kunder kan låna eller återlämna fordonen. Hotspots kommer vara tillgängliga för samtliga aktörer och inte enbart begränsat till Bolagets fordon. Placeringen av hotspots kan justeras i samråd med Bolaget.
- Kommunen har ansvaret att informera invånare och besökare i Halmstad om vilka lagar och regler som gäller för framförande av elsparkcyklar i staden.
- På fråga från allmänhet eller media kommer Kommunen informera om den här överenskommelsen och dess innehåll samt lämna ut överenskommelsen i sin helhet till den som önskar ta del av den.

5. Övrigt

Kommunen kan komma att ingå likadana eller liknande överenskommelser/avsiktsförklaringar med andra aktörer som har eller avser att etablera motsvarande verksamhet i Halmstads kommun.

6. Uppföljning och utvärdering

Bägge parter avser att föra löpande kontakt för att kunna följa upp och utvärdera verksamheten. Kommunen åtar sig att vid behov träffa samtliga aktörer som ingått avsiktsförklaring med Kommunen för att i samråd diskutera utvecklingsmöjligheter för och utvecklingen av elsparkcykelverksamhet i Halmstad. Avsiktsförklaringen samt bilaga 1-3 kan i samband med detta komma att uppdateras enligt överenskommelse.

7. Avslutande av överenskommelsen

Bägge parter äger rätt att ensidigt avsluta överenskommelse med en månads uppsägningstid. Detta sker genom att den ena parten meddelar detta till den andra. Vid avslutande av överenskommelsen slutar överenskomna åtaganden att gälla.

Halmstad 2021-

Ulf Holm
Avdelningschef

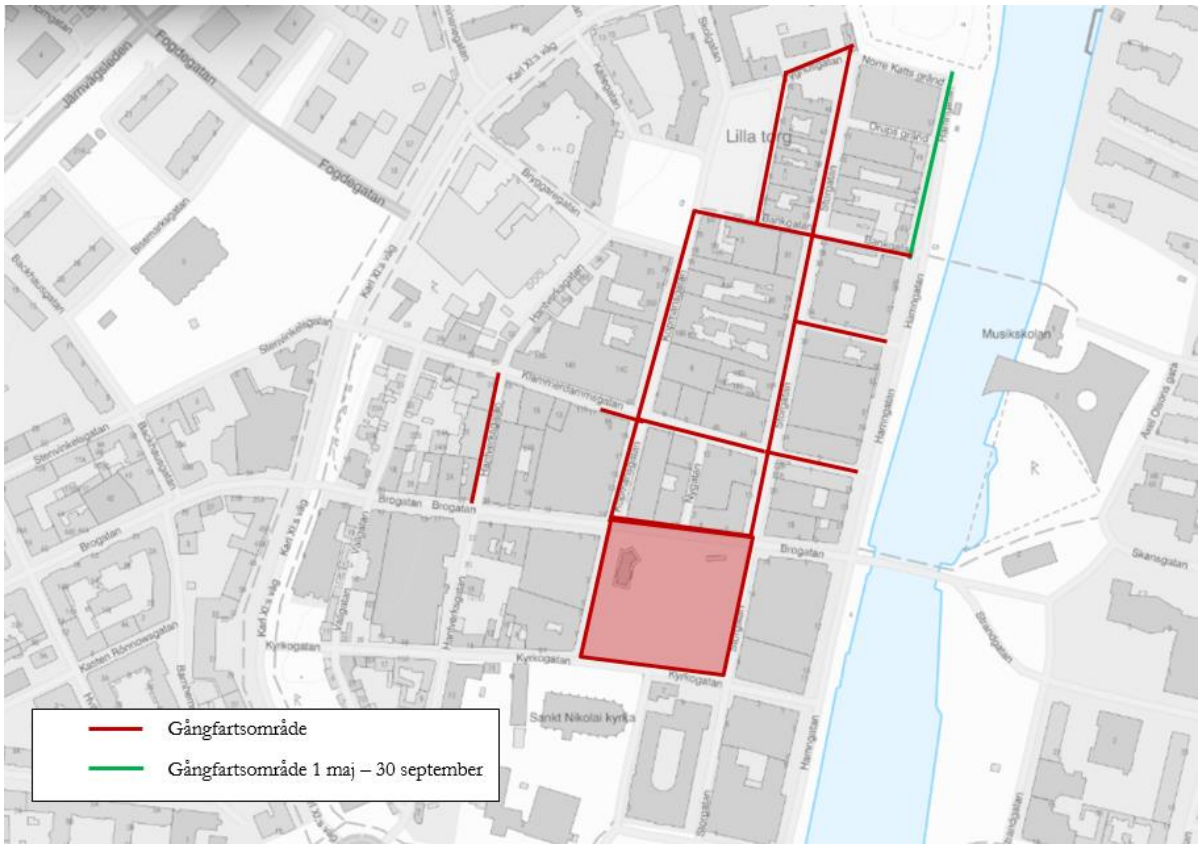
Infrastruktur och lokalförsörjning,
Halmstads kommun

Xx 2021-

xx

Bilaga 1

Följande områden ska geofencas så att en elsparkcykel inte kan överskrida hastigheten 6 km/h:



Bilaga 2

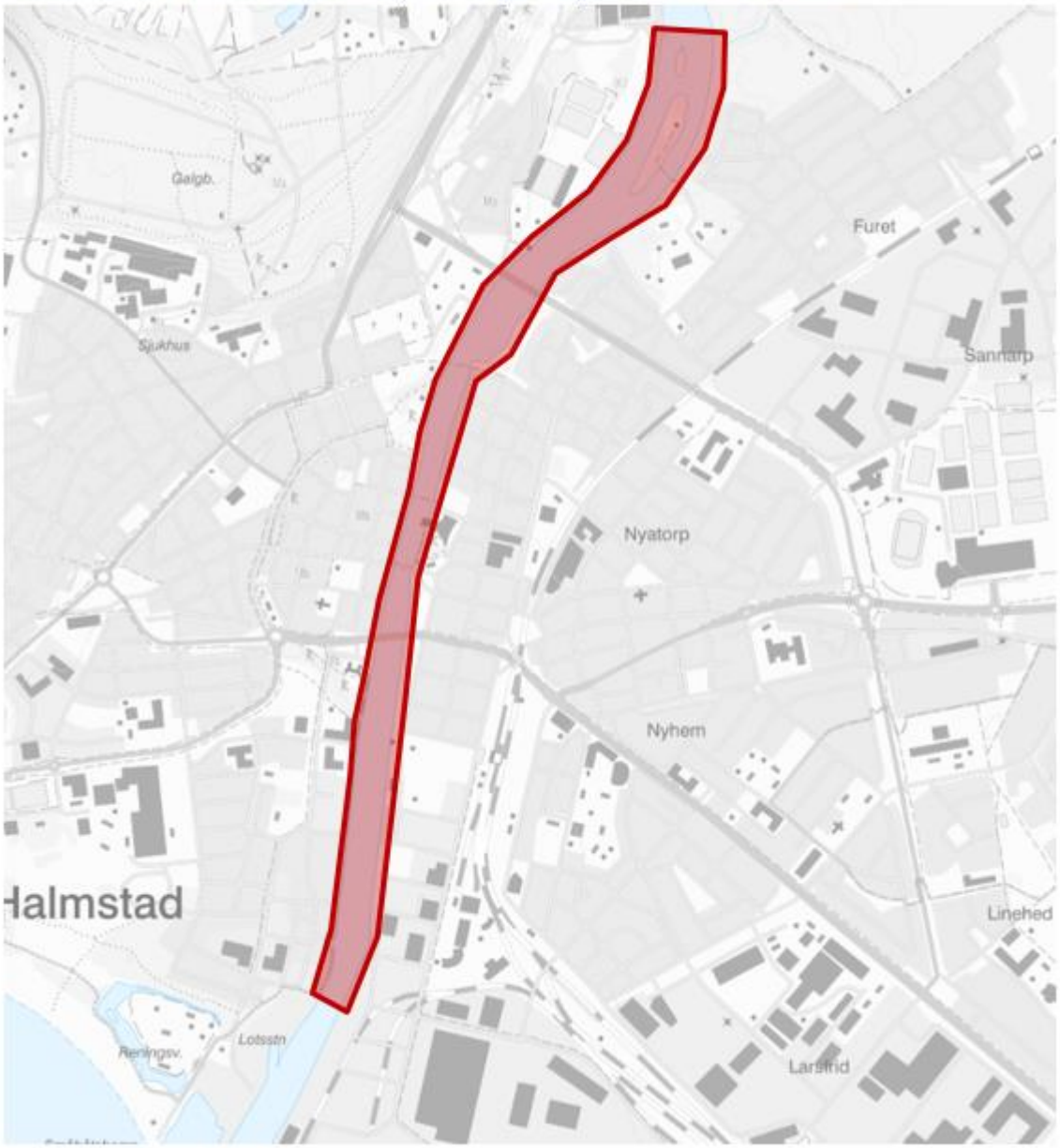
Hotspots – en översikt:



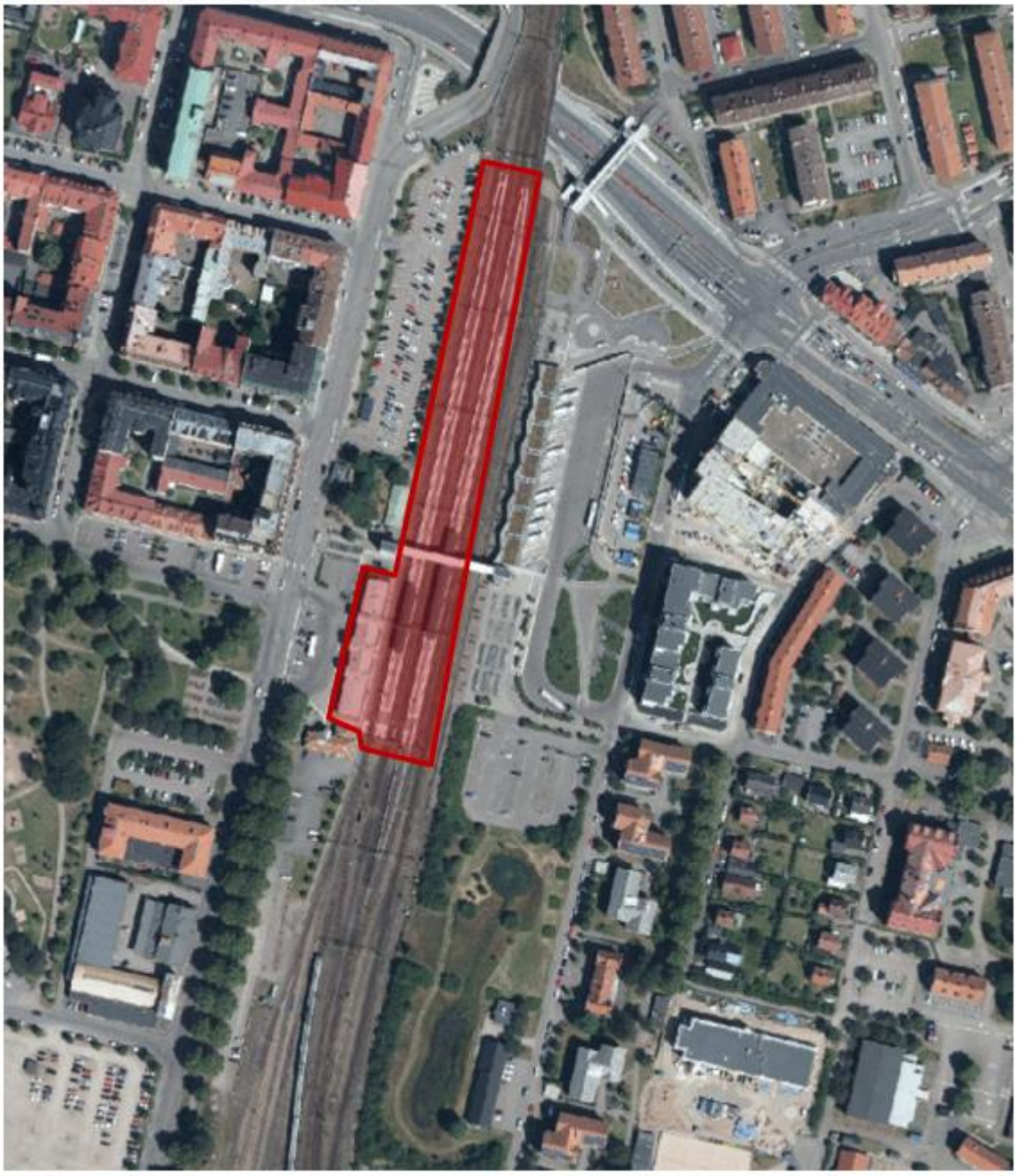
Bilaga 3

Bolaget ska anpassa sin tjänst så att elsparkcykel inte kan återlämnas inom följande områden:

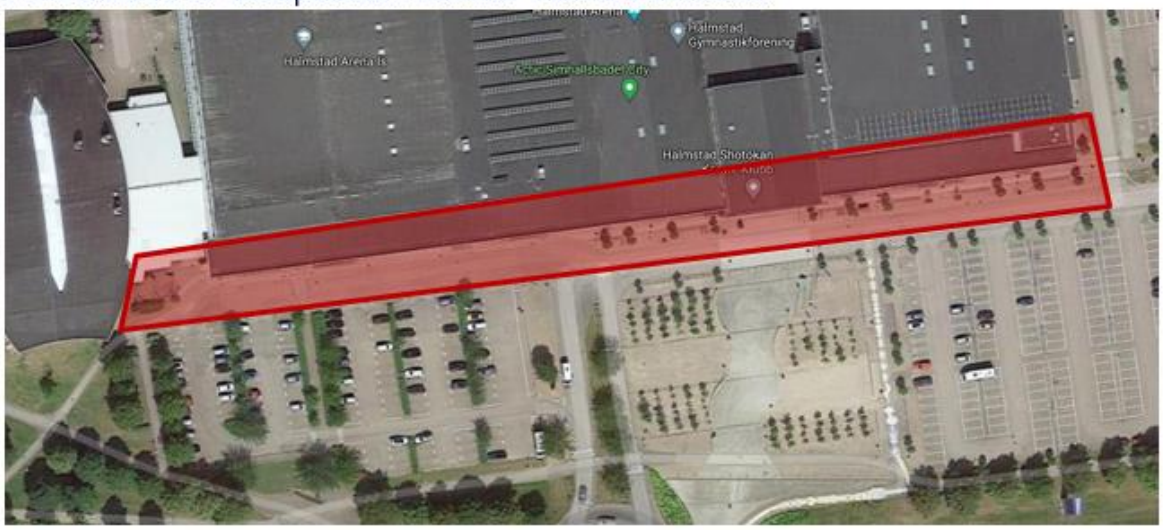
Förbudszon 1: Broarna över, samt gc-vägarna utmed Nissan



Förbudszon 2: Tågstationen



Förbudszon 3: Glaspiazzan framför Halmstad Arena





TRANSPORT STYRELSEN

TSV
2019-5394

Innehåll

SAMMANFATTNING 6

Förslag 6
Information och kunskap 8
Befintlig samverkan 8
Tillgängliga verktyg 9
Internationell analys 9
Problemanalys 9

1 FÖRFATTNINGSFÖRSLAG 11

1.1 Förslag till ändring av lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner 12
1.2 Förslag till ändring av trafikförordningen (1998:1276) 14
1.3 Förslag till ändringar av vägmärkesförordningen (2007:90) 16
1.4 Förändringar med borttagande av cykelpassager på sikt 18

2 INLEDNING 19

2.1 Bakgrund 19
2.2 Uppdraget och frågeställningar 19
2.3 Uppdragets avgränsningar 20

3 PROBLEMANALYS 21

3.1 Generell överblick 21
3.2 Fordon 23
3.3 Operatörer och kommuner 24
3.4 Infrastruktur 26
3.5 Användarstudie 26

4 OMVÄRLDSBEVAKNING 31

4.1 Olika slags eldrivna enpersonsfordon 31
4.2 Operatörer – Nordic Micromobility Association 32
4.3 Internationell utblick 34
4.4 Sammanfattande analys av internationell utblick 47

5 FÖRSLAG OCH BEDÖMNINGAR 51

5.1 Ändring av fordonsdefinitionen för cykel 51
5.2 Förande av ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning på gångbana 56
5.3 Cykelpassage 58
5.4 Som huvudregel ska körbana inte användas när det finns cykelbana 61
5.5 Kunskapshöjande åtgärder 63
5.6 Tillgängliga verktyg 71

6 FÖRSLAGETS KONSEKVENSER 74

6.1 Ändring av definition för cyklar utan tramp- eller vevanordning 74

6.2 Ändring av gående på gångbana i trafikförordningen 82
6.3 Ändring av cykelpassage i vägmärkesförordningen 88
6.4 Ändringar av undantag för cyklister att cykla på körbana i trafikförordningen 95

7 FÖRFATTNINGSKOMMENTAR 100

7.1 Förslaget till ändring lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner 100
7.2 Förslaget till ändring i trafikförordningen (1998:1276) 100
7.3 Förslaget till ändring i vägmärkesförordningen (2007:90) 100

8 LITTERATURLISTA 101

BILAGA 1 – POINTS PRESENTATION

BILAGA 2 – SAMMANSTÄLLNING AV WORKSHOPS

BILAGA 3 – INFORMATION SHEET: PERSONAL MOBILITY DEVICES STUDY

Förklaring av begrepp och förkortningar

Cykel[1]	1. Ett fordon som är avsett att drivas med tramp- eller vevanordning och inte är ett lekfordon. 2. Ett eldrivet fordon med en tramp- eller vevanordning om elmotorn a. endast förstärker kraften från tramp- eller vevanordningen, b. inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen, och c. har en kontinuerlig märkeffekt som inte överstiger 250 watt. 3. Ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning som är avsett för användning av personer med fysisk funktionsnedsättning, och är a. inrättat huvudsakligen för befordran av en person, b. inrättat för att föras av den åkande, och c. konstruerat för en hastighet av högst 20 kilometer i timmen. 4. Ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning som uppfyller villkoren i 3 a-c och som antingen a. har en elmotor vars kontinuerliga märkeffekt inte överstiger 250 watt, eller b. är självbalanserande.
Cykelbana[2]	En väg eller del av väg som är avsedd för cykeltrafik och trafik med moped klass II.
Cykelpassage[2]	En del av en väg som är avsedd att användas av cyklande eller förare av moped klass II för att korsa en körbana eller en cykelbana och som anges med vägmarkering. En cykelpassage är bevakad om trafiken regleras med trafiksignaler eller av en polisman och i annat fall obevakad.
Cykelöverfart[2]	En del av en väg som enligt en lokal trafikföreskrift är avsedd att användas av cyklande eller förare av moped klass II för att korsa en körbana eller en cykelbana och som anges med vägmarkering och vägmärke. Vid en cykelöverfart ska trafikmiljön vara utformad så att det säkras att fordon inte förs med högre hastighet än 30 kilometer i timmen.
Eldrivet enpersonsfordon	Ett fordon som är avsett att användas av en person och kan drivas helt eller delvis med el, men som inte motorcyklar och moped klass I. Se cykel- och mopeddefinitionen.
Fordon[1]	En anordning på hjul, band, medar eller liknande som är inrättad huvudsakligen för färd på marken och inte löper på skenor. Fordon delas in i motordrivna fordon, släpfordon, efterfordon, sidvagnar, cyklar, hästfordon och övriga fordon.
Förarbevis	Handling som ger behörighet att köra moped klass II.
Godscykel	En cykel som primärt är framtagen för att transportera gods men även kan användas för transporter av fler passagerare än själva föraren. Kan ha två eller flera hjul samt elmotor.
Gångfart	Kan vara olika, vad som är gångfart är situationsanpassat efter de som går.

[1] Lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.
[2] Förordning (2001:651) om vägtrafikdefinitioner.

Gångbana	En bana som är avsedd för trafik med gående, till exempel en trottoar bredvid en väg eller en gångstig.
Körbana[2]	En del av en väg som är avsedd för trafik med fordon, dock inte en cykelbana eller vägren.
Mikromobilitet	Ett nytt begrepp som inte har en tydlig definition. Men det handlar om mindre fordon som man använder för att ta sig fram kortare sträckor, till exempel cykel, elsparkcykel, elcykel och andra små eldrivna fordon.
Moped[1]	Ett motorfordon som är konstruerat för en hastighet av högst 45 kilometer per timme och som, om det drivs av en förbränningsmotor med gnisttändning, har en slagvolym av högst 50 kubikcentimeter, eller, om det drivs av en förbränningsmotor med kompressionständning, har en slagvolym av högst 500 kubikcentimeter, eller är försett med annan motor för framdrivande och som har 1. två hjul samt en nettoeffekt som inte överstiger 4 kilowatt 2. tre hjul och en vikt i körklart skick av högst 270 kilogram samt en nettoeffekt som inte överstiger 4 kilowatt eller 3. fyra hjul och en vikt i körklart skick av högst 270 kilogram samt en nettoeffekt som inte överstiger 4 kilowatt eller 4. fyra hjul, ett karosseri med högst tre dörrar och en vikt i körklart skick av högst 425 kilogram samt en nettoeffekt som inte överstiger 6 kilowatt. Vid beräkning av en mopeds vikt ska i fråga om ett eldrivet fordon batterierna inte räknas in. Mopeder delas in i klass I och klass II.
Moped klass I[1]	En moped som inte hör till klass II.
Moped klass II[1]	En moped som har en motor vars nettoeffekt inte överstiger 1 kilowatt och 1. är konstruerad för en hastighet av högst 25 kilometer i timmen, eller 2. är konstruerad för att drivas med en tramp- och vevanordning och där motorn inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen.
Motordrivet fordon[1]	Ett fordon som för framdrivande är försett med motor, dock inte sådant eldrivet fordon som är att anse som cykel. Motordrivna fordon delas in i motorfordon, traktorer, motorredskap och terrängmotorfordon.
Trafikant[2]	Den som färdas eller annars uppehåller sig på en väg eller i ett fordon på en väg eller i terräng samt den som färdas i terräng.

Sammanfattning

Förslag och bedömningar i den här utredningen syftar till att möjliggöra en utveckling mot trafiksäkrare, 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 gång infrastruktur.

Förslag

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.

De huvudsakliga orsakerna till förslaget:

- Det ger möjlighet till utveckling av trafiksäkrare och hållbarare fordon med en kraftfullare motor – ett exempel är att med ett robustare fordon kan vikten öka något och då är 250 watt inte tillräckligt kraftfullt.
- Dagens begränsning på 250 watt riskerar att hindra teknikutveckling.
- Bland de övriga EU-länderna ligger den vanligaste effektbegränsningen på 500 och 1 000 watt alternativt ingen begränsning alls. En sådan reglering som vi föreslår blir mer lik vår omvärld.

Vi anser att denna förändring inte ger större möjligheter att höja hastigheten genom manipulation än för fordon med en högsta motoreffekt på 250 watt. Däremot kan ett fordon med högre motoreffekt nå högre hastighet vid trimning. I samband med att gränsen för motoreffekt tas bort behöver tillhörande föreskrifter förtydligas och uppdateras, bland annat genom att ett krav på vikt läggs till, för att undvika en situation där alltför tunga cyklar finns i trafik. Därmed behöver vi införa bestämmelser om vissa cyklars högsta tillåtna vikt i våra föreskrifter. Det förekommer redan krav på manövrerbarhet i 3 kap. TSFS 2009:31, men även dessa kan behöva förtydligas och uppdateras i samverkan med branschen. Dessutom behöver tekniska möjligheter att motverka och spåra manipulation utredas tillsammans med branschen i föreskriftsarbetet.

Som dagens definition av cykel är utformad så rymmer den majoriteten av de eldrivna enpersonsfordon som förekommer. Men lagen om vägtrafikdefinitioner behöver ses över och moderniseras, utifrån EU:s

regelverk men också utifrån teknisk utveckling. Det finns även andra regelverk som är i behov av en modernisering för att möjliggöra ett skifte från egen bil till andra energieffektivare lösningar. Ett exempel är parkeringslagstiftning och ett annat är plan- och bygglagstiftning.

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.

De huvudsakliga orsakerna till förslaget är att det

- renodlar användandet av gångbanor till gångtrafikanter
- gör det tydligare för förare av eldrivna enpersonsfordon utan tramp- eller vevanordning att det är en cykel de framför och att de inte kan tillämpa regler för gångtrafikanter
- blir tryggare för gångtrafikanter.

Detta förslag kan på vissa platser hänvisa förare av eldrivna enpersonsfordon utan tramp- eller vevanordning till körbanor. Men det bör öka tryggheten på trottoar och gångbana. Dessutom bör tydligheten för dem som kör fordon utan tramp- eller vevanordning att det är ett cykelfordon de kör öka. En förhoppning är att denna förändring kan komma att skynda på utvecklingen av både gång- och cykelinfrastruktur. En annan förhoppning är att väghållare i framtiden minskar användandet av kombinerade ytor och ersätter dessa med tydligt åtskilda gångbanor och cykelbanor.

Vi föreslår att möjligheten att märka ut cykelpassager tas bort, för att på sikt tas bort helt ur vägmärkesförordningen.

De huvudsakliga orsakerna är att det

- renodlar utformning av markerade korsningspunkter för cyklister och motorfordon
- ökar trafiksäkerhet och framkomlighet för cyklister
- ger tydligare trafikmiljö, eftersom det i varje markerad korsningspunkt är motorfordon som har väjningsplikt.

Detta förslag skulle kunna leda till ökade kostnader för väghållare, men med en införandetid på 7 år kommer det att kunna hanteras i samband med befintligt underhåll.

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.

De huvudsakliga orsakerna är att det

- skapar tydlighet kring var man som cyklist ska föra sitt fordon
- synliggör behov av att utöka och förbättra infrastrukturen för cykel
- ger högre trafiksäkerhet för cyklister.

I inledningsskedet kan detta vara en nackdel för cyklisterna, eftersom de får något mindre valfrihet. Men en avsikt är att det kommer att bidra till att synliggöra behovet av att förbättra infrastrukturen för cykel.

Information och kunskap

Det finns ett behov av information och kunskap om trafiksäkerhet kopplat till cykel. Målsättningen med ett informationsarbete skulle vara

- ökad hjälmanvändning
- nykter cykling
- bättre möjlighet att undvika olyckor, genom större kunskap om trafik- och fordonsregler samt trafiksäkerhet.

Flera studier visar på ett behov av mer kunskap och information hos allmänheten, bland annat kopplat till trafikregler som avser cykel och kunskap om cykelolyckor. Två exempel på studier är den enkätundersökning som Trafikverket gjort inom ramen för ett regeringsuppdrag om att öka trafiksäkerhet i vägtrafiken, bland annat genom medborgar- och trafikantinformation, och den användarstudie som vi genomfört inom ramen för detta regeringsuppdrag. Dessutom pekar ett flertal av de kontakter vi haft inom uppdraget samt utförd omvärldsbevakning åt samma håll. I dagsläget finns ingen myndighet som har ett utpekat informationsuppdrag för att informera om trafikregler.

Befintlig samverkan

Företag och organisationer som bedriver verksamhet kopplat till eldrivna enpersonsfordon bör i ökad omfattning tas med i befintlig samverkan för att bidra till Nollvisionen och till de transportpolitiska målen. Flera av de företag som hyr ut elsparkcyklar arbetar för att höja trafiksäkerheten på olika sätt. Några exempel är att de informerar kunden om trafikregler, utvecklar trafiksäkrare fordon och den parkeringspatrull de provar i Stockholm, Göteborg och Malmö. Om de tas med i befintlig samverkan är en förhoppning att det ger större kraft till det trafiksäkerhetsarbete som pågår.

Tillgängliga verktyg

Det finns verktyg som är tillgängliga för kommunerna och Polismyndigheterna för att bland annat hantera konsekvenserna av uthyrning av elsparkcyklar. Vi rekommenderar att dessa används på ett nationellt samordnat sätt.

Exempel på existerande och tillgängliga verktyg är

- lagen (2016:1145) om offentlig upphandling
- ordningslagen (1993:1617)
- lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott
- lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall.

Internationell analys

Världen över används elsparkcyklar för kortare turer – vissa ser dem som ett miljövänligt och roligt sätt att transportera sig på, andra irriterar sig på hur de används och parkeras. I de olika länderna som vi har tittat på är debatten och upplevelserna i stort sett lika.

I de flesta länderna regleras eldrivna enpersonsfordon som cykel. Få länder har en så låg effektbegränsning för fordonen som Sverige. De flesta har högre, eller ingen alls. Oftast finns inget hjälmkrav, i vissa länder finns en åldersgräns. Denna varierar mellan 12-18 år. De flesta länder har en högre hastighetsbegränsning än Sverige, 25 kilometer i timmen. Hastighets-begränsningen i Sverige är 20 kilometer i timmen.

I många länder, rapporter och utredningar lyfter man bland annat vikten av att:

- skapa utrymme för mikromobilitet, lugna trafiken.
- Utbilda – cykelträning som del av läroplan samt medvetandegöra trafikanter om risker.
- förbättra fordonens design.

Flera länder använder någon form av upphandling för att hantera den friflytande mikromobiliteten.

Problemanalys

Cykel som fordon har utvecklats de senaste åren och kan se ut på många olika sätt. Det finns faktorer som kan påverka tydligheten i regelverket. Ett exempel är att en elcykel kan både vara en cykel eller en moped klass II, beroende på hur hög effekt fordonet har. Ett annat exempel är att ett icke-självbalanserande fordon utan tramp- eller vevanordning har både en

effektgräns på och en hastighetsbegränsning – ett självbalanserande sådant bara har en hastighetsbegränsning.

En stor del av de problem som beskrivs handlar om användarnas beteende i trafiken i samband med de elsparkcyklar som finns till uthyrning:

- felaktig parkering
- framförandet av fordonet – både elcyklister och elsparkcyklister beskrivs ofta som okunniga kring regler och hänsynslösa i trafiken
- möjligheten att tillämpa regler för gående vid framförande av cykel utan tramp- eller vevanordning (köra på trottoar och gångbana)
- finansieringsmodellen – minutbaserad avgift är inte den enda finansieringsmodellen men den är vanligt förekommande. Det är något som kan orsaka att föraren kör snabbt, genar, inte visar hänsyn och inte tillämpar regler om väjningsplikt.

Kommunerna har beskrivit ett behov av att kunna ställa krav på uthyrarna om antal, parkering och användning utanför centrumområdena.

Digitalisering och ny teknik har gjort det möjligt med helt nya lösningar för kortare persontransporter. Det har betytt att nya fenomen introduceras i ett befintligt samspel. Det tar tid att skapa nya normer och sannolikt är att eldrivna enpersonsfordon och mikromobilitet befinner sig i en sådan process.

1 Författningsförslag

Detta kapitel innehåller förslag till regelförändringar i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner, trafikförordningen (1998:1276) och vägmärkesförordningen (2007:90).

Förslagen till ändringar i lag om vägtrafikdefinitioner föreslår vi träda i kraft efter att Transporstyrelsen har publicerat uppdateringar av föreskrifter om tekniska krav för bland annat cykel. Förslagsvis efter den 1 januari 2023.

Förslagen till ändringar trafikförordningen föreslås träda i kraft den 1 januari 2022.

Förslaget till ändringar i vägmärkesförordningen föreslås träda i kraft den 1 januari 2023.

1.1 Förslag till ändring av lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner

Härigenom föreskrivs i frågan om lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner

att 2 § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse[3]

2 §

Bärighetsklass	Indelning av vägar efter tillåtet axel-, boggi- och trippelaxeltryck samt tillåten bruttovikt. Bärighetsklasserna är bärighetsklass 1 (BK1), bärighetsklass 2 (BK2), bärighetsklass 3 (BK3) och bärighetsklass 4 (BK4).
Cykel	1. Ett fordon som är avsett att drivas med tramp eller vevanordning och inte är ett lekfordon. 2. Ett eldrivet fordon med en tramp- eller vevanordning om elmotorn a. endast förstärker kraften från tramp- eller vevanordningen, b. inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen, och c. har en kontinuerlig märkeffekt som inte överstiger 250 watt. 3. Ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning som är avsett för användning av personer med fysisk funktionsnedsättning, och är a. inrättat huvudsakligen för befordran av en person, b. inrättat för att föras av den åkande, och c. konstruerat för en hastighet av högst 20 kilometer i timmen. 4. *Ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning som uppfyller villkoren i 3 a-c och som antingen* *a. har en elmotor vars kontinuerliga märkeffekt inte överstiger 250 watt, eller* *b. är självbalanserande.*
Cykelkärra	Ett fordon som är avsett att dras av en moped klass II eller en cykel och inte är en sidvagn. En tillkopplad cykelkärra anses inte som ett särskilt fordon.

[3] Senaste lydelse 2017:360

Föreslagen lydelse

2 §

Bärighetsklass	Indelning av vägar efter tillåtet axel-, boggi- och trippelaxeltryck samt tillåten bruttovikt. Bärighetsklasserna är bärighetsklass 1 (BK1), bärighetsklass 2 (BK2), bärighetsklass 3 (BK3) och bärighetsklass 4 (BK4).
Cykel	1. Ett fordon som är avsett att drivas med tramp- eller vevanordning och inte är ett lekfordon. 2. Ett eldrivet fordon med en tramp- eller vevanordning om elmotorn a. endast förstärker kraften från tramp- eller vevanordningen, b. inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen, och c. har en kontinuerlig märkeffekt som inte överstiger 250 watt. 3. Ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning som är avsett för användning av personer med fysisk funktionsnedsättning, och är a. inrättat huvudsakligen för befordran av en person, b. inrättat för att föras av den åkande, och c. konstruerat för en hastighet av högst 20 kilometer i timmen. *4. Ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning som* *a. är inrättat huvudsakligen för befordran av en person,* *b. är inrättat för att föras av den åkande, och* *c. är konstruerat för en hastighet av högst 20 kilometer i timmen.*
Cykelkärra	Ett fordon som är avsett att dras av en moped klass II eller en cykel och inte är en sidvagn. En tillkopplad cykelkärra anses inte som ett särskilt fordon.

1.2 Förslag till ändring av trafikförordningen (1998:1276)

Härigenom föreskrivs i fråga om trafikförordningen (1998:1276)
att 1 kap. 4 § och 3 kap. 6 § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse *Föreslagen lydelse*

1 kap.
4 §[4]

Bestämmelserna om trafik med fordon gäller i tillämpliga delar även den som rider och den som leder eller driver kreatur.

Bestämmelserna om gående gäller även den som

1. åker skidor, rullskidor, skridskor, rullskridskor eller liknande,
2. för, leder, skjuter eller drar sparkstötting, lekfordon eller liknande fordon,
3. leder, skjuter eller drar cykel, moped, motorcykel, barnvagn eller rullstol, eller
4. för ett motordrivet fordon avsett att föras av gående.

Bestämmelserna om gående gäller även den som i gångfart själv för

1. en rullstol, eller
2. ett annat eldrivet fordon, utan tramp- eller vevanordning, som är att anse som en cykel.

Bestämmelserna om gående gäller även den som i gångfart själv för en *rullstol eller ett annat fordon, utan tramp- eller vevanordning, som är en cykel och är avsett för användning av personer med fysisk funktionsnedsättning.*

3 kap.
6 §[5]

Vid färd på väg ska fordon föras på körbana. Detta gäller dock inte fordon för vilka enligt 1 kap. 4 § andra stycket bestämmelserna om gående ska tillämpas. Cyklar och tvåhjuliga mopeder klass II ska vid färd på väg föras på cykelbana om sådan finns.

Cyklande och förare av tvåhjuliga mopeder klass II får dock om särskild försiktighet iakttas använda körbanan i stället för cykelbanan om

1. den cyklande fyllt 15 år, och
2. den högsta tillåtna hastigheten på körbanan är högst 50 kilometer i timmen och i övrigt när det är

Om särskild försiktighet iakttas får dock

1. cyklande och förare av tvåhjuliga mopeder klass II använda körbanan även om det finns en cykelbana när det är lämpligare med hänsyn till färdmålets läge, och
2. cyklar med fler än två hjul eller en cykel som drar en cykelkärra

[4] Senaste lydelse 2010:1100.
[5] Senaste lydelse 2018:1299.

lämpligare med hänsyn till färdmålets läge.	*eller en cykel som har en sidvagn, utöver vad som framgår av 1, föras på körbanan även om det finns en cykelbana om det är lämpligare med hänsyn till fordonets bredd.*

Om särskild försiktighet iakttas, får trehjuliga mopeder klass II föras på en cykelbana med ringa trafik och tillräcklig bredd.

Är en bana avsedd för viss trafik får annan trafik förekomma på banan endast för att korsa den.

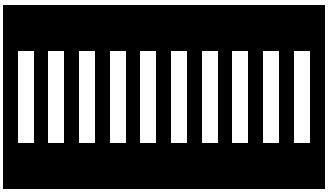
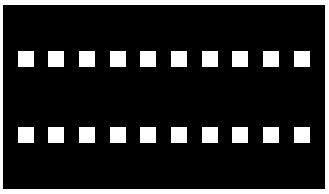
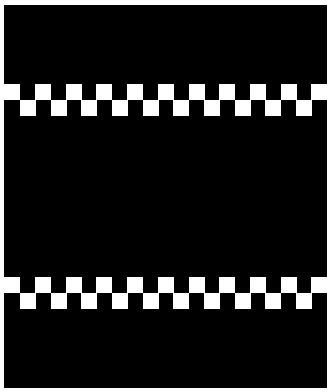
Särskilda bestämmelser om användning av vägrenen finns i 12 §.

1.3 Förslag till ändringar av vägmärkesförordningen (2007:90)

Härigenom föreskrivs i fråga om vägmärkesförordningen (2007:90)
att 4 kap. 8 § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

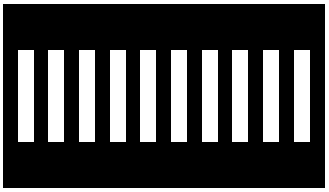
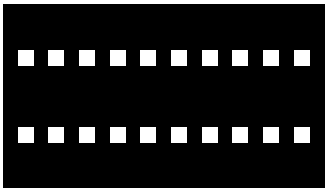
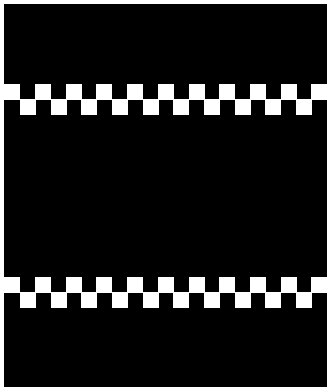
4 kap.
8 §[6]

M15 Övergångställe 	Markeringen anger ett övergångsställe och är utförd där märke B3, övergångsställe, är uppsatt.
M16 Cykelpassage eller cykelöverfart 	Markeringen anger en cykelpassage eller en cykelöverfart där märke B8, cykelöverfart, är uppsatt. Om markeringen avser en cykelöverfart ska den kombineras med markeringen M14, väjningslinje. Markeringen M15, övergångsställe, får utgöra en av begränsningslinjerna till en cykelpassage eller en cykelöverfart.
M17 Farthinder 	Markeringen anger ett farthinder i form av gupp, grop eller liknande.

[6] Senaste lydelse 2018:1558.

Föreslagen lydelse

4 kap.
8 §

M15 Övergångsställe 	Markeringen anger ett övergångsställe och är utförd där märke B3, övergångsställe, är uppsatt.
M16 Cykelpassage eller cykelöverfart 	Markeringen anger en cykelpassage eller en cykelöverfart där märke B8, *cykelöverfar*t, är uppsatt. Om markeringen avser en cykelöverfart ska den kombineras med markeringen M14, *väjningslinje*. Markeringen M15, *övergångsställe*, får utgöra en av begränsningslinjerna till en cykelpassage eller en cykelöverfart. *Markeringen får inte utföras eller underhållas för att märka ut en cykelpassage efter den 1 januari 2023.*
M17 Farthinder 	Markeringen anger ett farthinder i form av gupp, grop eller liknande.

1.4 Förändringar med borttagande av cykelpassager på sikt

Ett av förslagen är att cykelpassager fasas ut. Denna utfasning behöver göras över tid. För att skapa en övergångsperiod kan inte bestämmelserna om cykelpassage tas bort förrän 7 år efter att de ovan föreslagna bestämmelserna träder i kraft.

Ändringar av förordning (2001:651) om vägtrafikdefinitioner behöver göras i kolumnen för Cykelpassage i tabellen under 2 § genom att definitionen av cykelpassage tas bort.

Ändringar av trafikförordningen (1998: 1276) behöver göras i 3 kap. 40, 41, 53, 60–63 §§ samt 6 kap. 6 §. Paragrafer behöver ändras eller tas bort.

Ändringar av vägmärkesförordningen (2007:90) behöver göras i kolumnen M16 Cykelpassage eller cykelöverfart i tabellen under 2 § genom att det som är relaterat till cykelpassage tas bort.

I och med att det kan ske förändringar av förordningarna under övergångsperioden bör författningsförändringar tas fram i närheten av ikraftträdandet, genom en framställan av Transportstyrelsen. Framställan bör tas fram under 2029 för ett ikraftträdande under 2030

2 Inledning

Svenskt trafiksäkerhetsarbete utgår från Nollvisionen – målsättningen om att ingen ska omkomma eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor och att transportsystemet ska utformas därefter. Regeringen har höga ambitioner på trafiksäkerhetsområdet och verkar, i enlighet med Nollvisionen, för ett effektivt arbete för att minska antalet omkomna och allvarligt skadade i trafiken. Cyklar och mopeder i olika utformning samsas i dag på cykelbanor och vägar. I vissa sammanhang har det framförts att det är oklart vilka regler som gäller för eldrivna enpersonsfordon, exempelvis hur och var de får köras, vilka konstruktionskrav som kan ställas på fordonen och vilka krav som ställs på den som framför fordonet.

I flera svenska städer förekommer uthyrning av elsparkcyklar. Dessutom har förekomsten av privatägda elsparkcyklar och andra eldrivna enpersonsfordon ökat i trafiken de senaste åren. Därför såg regeringen ett behov av att utreda behov av förenklade regler för och få mer kunskap om eldrivna enpersonsfordon.

2.1 Bakgrund

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Därutöver har riksdagen beslutat om ett funktionsmål för tillgänglighet och hänsynsmål för säkerhet och hälsa.

Regeringen har konkretiserat målen i ett antal preciseringar, av vilka bland annat följande har bäring på cykling:

- Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel ska förbättras.
- Antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2020–2030.
- Transportsektorn bidrar till att övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljökvalitetsmål nås samt till ökad hälsa.

2017 tog regeringen beslut om en nationell cykelstrategi, vars syfte är att främja ökad och säker cykling.

2.2 Uppdraget och frågeställningar

Den 3 oktober 2019 gav regeringen i uppdrag åt Transportstyrelsen att beskriva de regelverk som gäller för eldrivna enpersonsfordon. Utredningen ska omfatta alla regler som är relevanta för användningen av dessa fordon, till exempel trafikregler, konstruktionsregler, ordningsregler och regler om

flyttning av fordon. Det finns i dag regler som gäller för elsparkcyklar och andra eldrivna enpersonsfordon, men enligt regeringens beslut finns anledning att tydliggöra vilka regler som gäller för dessa fordon.

Uppdraget redovisas i tre delar. Det här är den tredje delen. Det är en slutredovisning som ska innehålla en nulägesbeskrivning och analys av åtgärder som genomförts för ett urval länder, beskrivning av uppdragets resultat i sin helhet samt eventuella förslag till regelförändringar med tillhörande konsekvensbeskrivning.

I uppdraget ingår också att överväga om det ska överlämnas till kommunerna att avgöra behovet av särskilda regler för den egna kommunen. Transportstyrelsen ska också analysera hur de befintliga möjligheterna att meddela föreskrifter enligt nuvarande trafiklagstiftning kan och bör förtydligas eller utökas med syfte att ge kommunerna bättre möjligheter att reglera eldrivna enpersonsfordon. Det ska även analyseras om det bör införas krav på uthyrare att lämna information om gällande regler till användare av dessa fordon. Transportstyrelsen ska också utreda vad utformning av infrastruktur eller stadsplanering innebär för ett trafiksäkert framförande av dessa fortskaffningsmedel.

2.3 Uppdragets avgränsningar

Delrapport ett omfattade en kartläggning av de regelverk som berör eldrivna enpersonsfordon i Sverige. Fokus lades på cykel och moped, och inte på motorcykel. Orsaken är att om ett sådant eldrivet enpersonsfordon som tas upp i den här utredningen enligt lagen om vägtrafikdefinitioner är en motorcykel, uppfyller fordonet oftast inte de övriga tekniska krav som ställs på sådana fordon.

I delrapport två beskrivs olyckor som rapporterats in i Strada med fokus på elcykel och elsparkcykel. När det gäller cykel användes tidigare framtaget material för att sätta cykelolyckor i relation till de olyckor som sker med elcykel och elsparkcykel. Fokus ligger inte på antal utan hur skadebilden ser ut. För elcykel och elsparkcykel har fokus legat på att beskriva antal olyckor, vilka skador trafikanten får, allvarlighetsgraden och om något i infrastrukturen påverkat vid olyckstillfället. Hänsyn tas inte till exponering i den här studien, det vill säga var, hur många och när elcyklister och elsparkcyklister förekommer. Därför görs ingen bedömning av om det är högre risk att vara med om en olycka med olika eldrivna enpersonsfordon i den här rapporten. En orsak är att eldrivna enpersonsfordon i mångt och mycket är nya företeelser i trafiken, och vi vet varken hur många som rör sig i trafiken eller antal personkilometer de färdas.

Av tidigare erfarenheter vet vi att det kan ta tid innan nya fordon hittar sin plats i samspelet i trafiken. Med data för endast ett år för elsparkcyklar går

det inte att dra några slutsatser vare sig om risker eller möjligheter. Det var heller inte en del av uppdraget, utan regeringen önskade veta mer om olyckor och tillbud med eldrivna enpersonsfordon. Eftersom utredningstiden är begränsad och det finns många varianter av eldrivna enpersonsfordon, avgränsades studien till att omfatta elcykel och elsparkcykel. Detta eftersom de är vanligast i trafiken.

Den pågående pandemin har påverkat människors rörelsemönster och transportsätt – men det har vi inga siffror på alls – eftersom materialet är fram till 2019. Pandemin har också påverkat akutsjukhusens rapportering i Strada, och därför görs ingen utblick till 2020. Eftersom eldrivna enpersonsfordon inte registreras, vet vi inte hur många som rör sig i trafiken.

3 Problemanalys

Vid sidan av litteraturstudier har under utredningstiden flera workshops, hearings, policylab och dialogmöten med olika aktörer genomförts för att gemensamt med relevanta aktörer ringa in problemen.[7] I det här kapitlet hittas en generell genomgång av de problem som identifierats, en specifik genomgång av problem kopplat till fordon, användare, operatörer, infrastruktur och kommuner samt den användarstudie som genomförts.

3.1 Generell överblick

En stor del av de problem som beskrivs har i mångt och mycket att göra med användarnas beteende i trafiken i samband med de elsparkcyklar som finns till uthyrning:

- Felaktig parkering – belamring av det offentliga rummet.
- Framförande av fordonet – hänsyn, vana, regelkännedom, vilket slags trafikant man identifierar sig som.
- Otrygghet – ovana vid de här fordonen i befintligt samspel.
- När cykel utan tramp- eller vevanordning körs får föraren tillämpa regler för gående. Det betyder att till exempel elsparkcykel får köras i gångfart på trottoar – men regelkännedomen om vad som är gångfart är låg.

Det finns en viss förvirring om vilka regler som gäller för en elsparkcykel – är en elsparkcykel en cykel eller kan det också vara något annat? Cyklar kan i dag se väldigt olika ut; det kan till exempel vara en självbalanserande

[7] Se bilaga 2.

enhjuling, självbalanserad tvåhjuling med parallellt placerade hjul, rullstol eller icke-självbalanserande cyklar såsom elsparkcykel, eller trampcykel.

Eldrivna enpersonsfordon faller in under maskindirektivet, som är Arbetsmiljöverkets ansvarsområde. Det är också flera andra myndigheter som har ansvar för marknadskontroll av eldrivna enpersonsfordon. Transportstyrelsen, Elsäkerhetsverket, Konsumentverket och Polisen har alla ansvar på olika sätt. En viktig fråga är: Vad är ett eldrivet enpersonsfordon som inte lever upp till definitionen och de tekniska kraven för cykel? Otydligheten kring vilka regler som gäller har orsakat viss förvirring hos kommuner, Polisen och användare, särskilt i förhållande till uthyrning av elsparkcyklar i form av friflytande mikromobilitet. Det sker en snabb teknisk utveckling för eldrivna enpersonsfordon och regelverken hinner inte anpassas efter förändringarna, vilket bidrar till att det inte finns tydliga bestämmelser på plats.

En stor andel av olyckor som sker med cyklar orsakas av infrastrukturen. Studier visar att en låg andel av Sveriges kommuner sköter drift och underhåll tillräckligt bra. Dessutom har det framkommit i användarstudie och hearings att en delad gång- och cykelbana i många fall upplevs som otrygg av trafikanter.

I samband med dialog och samverkan med olika intresseorganisationer, företag, kommuner och myndigheter framkommer bilden att det finns problem med parkering av eldrivna enpersonsfordon, och då framför allt när elsparkcyklar är en del av friflytande uthyrning. Elsparkcyklar finns parkerade på gång- och cykelbanor på ett sätt som gör att framkomligheten försämras. Eftersom elsparcyklar är en sorts cykel, får de parkeras på gångbanor så länge de inte utgör hinder eller en trafikfara för andra trafikanter.

Något som kan ha påverkan på att elsparkcyklar parkeras felaktigt är att vissa av fordonen inte ägs av föraren själv och att föraren därför inte känner ansvar för hur fordonet hanteras efter avslutad färd. En annan orsak kan vara att det inte finns så många platser att parkera elsparkcyklar på i städer där uthyrning sker. Det tillsammans med att fordonen är nya i trafiksystemet gör att beteendet inte ännu är norm och inte helt accepterat av andra trafikanter.

I dag är det möjligt för en förare som kör ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning – som anses vara cykel – att tillämpa regler för gående och då föra fordonet i gångfart på en gångbana. Syftet med bestämmelsen var sannolikt i första hand att personer med rörelsehinder skulle kunna nyttja det fordon som de behöver för att ta sig fram i samhället. När bestämmelsen infördes fanns inga elsparkcyklar och liknande fordon. Även detta är ett exempel på att trafikregleringen inte har följt med i

teknikutvecklingen, med konsekvensen att gående upplever en otrygghet och bristande trafiksäkerhet samt regelefterlevnad.

Det pågår många studier med att ta fram ny kunskap om mikromobilitet och eldrivna enpersonsfordon och vi ser ett stort behov av ytterligare kunskap för att fortsätta kunna utveckla i enlighet med de transportpolitiska målen, Agenda 2030 och genarationsmålet för miljö.

3.2 Fordon

Cykel som fordon har utvecklats under de senaste åren. En cykel kan se ut på många olika sätt, och regelverket behöver möjliggöra en fortsatt utveckling. För eldrivna enpersonsfordon skiljer sig reglerna åt i olika länder. Vad gäller elsparkcyklar och andra eldrivna enpersonsfordon så omfattas många av fordonen av maskindirektivet och marknadskontrollansvaret ligger då hos Arbetsmiljöverket.

Det finns faktorer som kan påverka otydligheten i regelverket:

- En eldriven cykel kan vara antingen en cykel eller en moped klass II, beroende på motorns maxeffekt. Reglerna kring en eldriven cykel – motordriven cykel[8] – som är att anse som moped klass II grundas i det EU-gemensamma regelverket som vi inte kan ändra inom Sveriges gränser.
- Ett icke-självbalanserande eldrivet enpersonsfordon har en maxgräns för motoreffekten och en hastighetsbegränsning, medan ett självbalanserande eldrivet enpersonsfordon endast har en hastighetsbegränsning. De här fordonen ingår inte i det internationella regelverket och kan således ändras inom Sverige.

Vad är ett icke-självbalanserande eldrivet enpersonsfordon som inte lever upp till de tekniska kraven – till exempel har högre motoreffekt eller hastighet än tillåtet? Den frågan har dykt upp i flera sammanhang, framför allt i dialog med Polismyndigheten. . Det finns flera exempel i olika tingsrätter i Sverige där personer har åtalats och dömts för att ha fört en otillåten elcykel under påverkan av alkohol. För Åklagarmyndigheten uppges motoreffekten vara viktig för att skilja en cykel från en moped. Exempel på detta är de rättsfall där framförande av så kallad fatbike[9] under

[8] Fordon enligt fordonskategori L1e – motordriven cykel enligt förordning (EU) nr 168/2013 om godkännande av och marknadstillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar.
[9] Ett tvåhjuligt eldrivet fordon med i diameter mindre hjul men som är väldigt breda. Det är relativt brett mellan hjulaxlarna. Föraren sitter lågt och styret är oftast högt. Fordonet drivs endast fram med sin elmotor. Vissa versioner är typgodkända enligt EU bestämmelserna för moped och motoreffekten kan variera. Kan även vara en cykel enligt Sveriges gällande lag om vägtrafikdefinitioner.

alkoholpåverkan straffats i enlighet med rattfylleribestämmelser för moped.[10]

Dessutom har ett flertal andra myndigheter ansvar för olika delar av regelefterlevnaden vad gäller fordon av det här slaget. Några som kan nämnas är Arbetsmiljöverket, Elsäkerhetsverket, Polisen och Konsumentverket. För de olika myndigheterna i fråga är uppdragen tydliga, men för konsumenten/användaren kan otydlighet uppstå.

Effektgränsen har lyfts som problematisk i flera sammanhang. Företag har lyft problemet med att på grund av att motoreffekten är för svag tenderar fordon att ha en kortare livslängd och inte orka med en tung förare. Fordonet går heller inte att utveckla för att få högre batterikapacitet eller trafiksäkerhetsåtgärder såsom bättre hjul. Stabilare platta att stå på riskerar också att göra fordonet för tungt för motorn. Dessutom har länder i vår omvärld ett helt annat regelverk vad gäller motoreffekt så företag kan inte sälja eller använda samma fordon i Europa (se kapitel 4.3).

3.3 Operatörer och kommuner

[redacted] Uthyrning och fordonsdelning

I dag förekommer det resor med hjälp av fordon som hyrs ut av operatörer där kunden kan hyra ett fordon under en kortare eller längre tid i stället för att behöva ha med sitt eget fordon. Det sker framför allt i de större städerna i Sverige. Uthyrningen sker genom en minutdebitering samt vissa avgifter. Kunder kan även prenumerera på tjänster genom en månadsbetalning.

I SOU 2020:22 finns förslag som på sikt kan leda till motorfordonspooler där fordon inte hyrs ut utan delas av personer som prenumererar på användande via månadskort. Detta skiljer sig i princip inte från den uthyrning som kan ske via operatörerna som hyr ut eldrivna enpersonsfordon i form av elsparkcyklar i dag. Vissa företag erbjuder till exempel alternativ som liknar månadskort till sina kunder, vilket möjliggör att hyra fordon under en månad. Enligt den definition av motorfordonspooler som har föreslagits i den offentliga utredningen så kan operatörerna uppfylla kraven om fordonen som hyrs ut är moped klass I. Det gör att frågan om det är ett uthyrningsföretag eller en motorfordonspool avgörs av huruvida fordonen som används är moped klass I eller ej.

Om detta kommer att vara en relevant fråga eller inte, är svårt att avgöra nu då det endast är förslag i en utredning. Men det är fråga som är värd att bevaka för att skapa goda förutsättningar för delningsekonomiska lösningar om förslagen i utredningen införlivas.

[10] Se t.ex. Mål nr: B 1450-19, Falu Tingsrätt.

[redacted] Finansieringsmodeller

Uthyrning av eldrivna enpersonsfordon sker i dag i stor utsträckning genom att kunderna debiteras en kostnad beroende på hur länge de använder fordonen. Denna avgiftsmodell medför att konsumenten eller föraren av fordonet behöver ta sig från startpunkten till målpunkten så fort som möjligt för att minimera kostnaden. Det är något som kan bidra till att föraren kör snabbare än vad situationer kräver, inte visar andra trafikanter hänsyn, inte tillämpar regler om väjningsplikt, genar i infrastrukturen eller för fordonet på platser där man inte får. Minutbaserad avgift är dock inte den enda tillgängliga finansieringsmodellen. Företag erbjuder även uthyrning av fordon till ett fast pris under en viss tid.

[redacted] Kommuner

I december 2019 bjöds kommuner där elsparkcykeluthyrning fanns in till ett möte med Transportstyrelsen som ett led i arbetet med den här utredningen.

De fick följande frågor att förbereda inför mötet:

- Beskriv er problembild
    - Vilka åtgärder har ni gjort för att komma till rätta med situationen?
    - Vilka regelverk ser ni finns tillgängliga i dag?
- Vilken är den viktigaste frågan för Transportstyrelsen i arbetet med utredningen för er organisation?
- Hur ser er framtidsvision ut?

De kommuner som deltog var Stockholm, Malmö, Göteborg och Helsingborg.

För många kommuner har den friflytande mobiliteten inneburit en utmaning, mycket på grund av användarnas beteende i trafiken och de besvär felaktig parkering av elsparkcyklar ställer till med i det offentliga rummet. De flesta synpunkter som kommer in från allmänheten om elsparkcyklar uppgavs handla om felparkeringar.

Kommunerna beskrev behov av att kunna ställa krav på uthyrarna om antal, om parkering och om att säkerställa uthyrning av elsparkcyklar även utanför centrumområden. Någon lyfte också behov av att kunna förbjuda specifikt elsparkcyklar men inte övriga varianter av cyklar på vissa ställen. De lösningar som kommunerna arbetar med eller har provat är avsiktsförklaring[11] och lokal ordningsföreskrift[12]. Vid mötet diskuterades

[11] Frivilligt avtal mellan kommun och operatör.
[12] Till exempel Malmö och Solna.

upphandling som verktyg – men ingen av de deltagande kommunerna hade då för avsikt att upphandla elsparkcyklar på det sätt som vissa kommuner upphandlar cykeluthyrning av olika slag.

3.4 Infrastruktur

Tidigare studier av cykelolyckor har visat att 47 procent kan relateras till drift och underhåll av infrastrukturen samt vägutformningen. För de olyckor som skett med elsparkcyklar bedöms också en stor andel vara infrastrukturrelaterad. Mer kunskap behövs om vad i infrastrukturen som orsakar olyckor, men det samtliga cykelfordon har gemensamt är behov av

- jämna vägytor
- planering av infrastrukturen
- drift och underhåll
- anpassad utformning av trafikmiljön.

I den användarstudie som gjordes angavs brist på utrymme på cykelbanor vara en viktig orsak till upplevelse av otrygghet. Företrädare för både gångtrafikanter och cyklister anser att gående och cyklister behöver hållas avskilda i infrastrukturen från fordon på körbana. Detta styrks även av den användarstudie som finns i bilaga 1 till denna rapport. Cyklister och gående upplever otrygghet och konflikter på ytor som delas av gående och cyklister. Det är framför allt skillnaden i hastighet och beteende som är ursprung till konflikter.

Utformningen av infrastrukturen har stor betydelse för framförande av eldrivna enpersonsfordon. De analyser som görs av trafiksäkerhetsutvecklingen pekar år efter år mot att alldeles för få av kommunerna har god kvalitet på drift och underhåll av prioriterade cykelvägar. Både i stadsplanering och i enlighet med Nollvisionens principer är det viktigt att se cykel och gång som egna transportsätt.

3.5 Användarstudie

Resandet håller på att förändras i samhället. Digitalisering och ny teknik möjliggör helt nya lösningar för kortare persontransporter. De nya mobilitetsformerna kan föra med sig både möjligheter och risker, beroende på hur de utformas och vilka slags resor de ersätter.

För att få veta mer om hur de nya mobilitetsformerna påverkar trafiksäkerheten och villkoren för utformning av infrastruktur och stadsplanering har Transportstyrelsen genomfört en användarstudie inom ramen för det här uppdraget. Studien avgränsades till att omfatta elsparkcykel och elcykel. Orsaken är att det är de fordon som är vanligast i

trafiken, och om vilka det därmed finns mest material att hitta. Dessutom kompletterar den här studien den studie som gjordes i delrapport två, där samma avgränsning gjordes.

Studien genomfördes av Point, på uppdrag av Transportstyrelsen, under sommarmånaderna 2020 i Göteborg, Stockholm och Helsingborg. Sammanlagt har 1 649 intervjuer med följande datakällor gjorts:

- spontana interaktioner med elcyklister, elsparkcyklister, gående och cyklister (60)
- djupintervjuer med elcyklister, elsparkcyklister, gående och cyklister, barn i 5:e klass och människor med funktionsnedsättning (21)
- webbintervjuer riktade mot allmänheten, med tyngdpunkt på Stockholm, Göteborg och Malmö (1 108)
- webbintervjuer med yrkesförare (538).

Både elcyklister och elsparkcyklister beskrivs av många som okunniga kring regler och hänsynslösa i trafiken. Också användarna av elsparkcyklar och elcyklar upplever att de har bristande kunskap om trafikregler och bidrar till otrygghet i trafiken.

Elcykel

I studien har 1 av 3 testat elcykel, men knappt 1 av 10 använder elcykel regelbundet. Det finns en utbredd uppfattning om att elcykel främst är till för äldre eller de som har svårt att röra sig, vilket inte stämmer överens med åldersfördelningen av användarna, varken i den här studien eller i den uppföljning som Naturvårdsverket gjorde av premien som skulle stimulera inköp av bland annat elcyklar. Attityden till elcyklar är i huvudsak positiv – de anses underlätta för äldre och för dem som har svårt att använda vanlig cykel. De anses också bidra till ett hållbarare resande. I den här studien utgör kvinnor en något högre andel av användarna än män. Det råder stor brist på kunskap kring vilka regler som gäller enligt svaren i studien. Nära 40 procent uppger att de inte vet vilken hastighet eller maxeffekt som gäller. Angående var man får färdas går åsikterna tydligt isär vad gäller vägbana och gångfartsområde. Man är inte heller säker på var man ska söka information. Strax under 40 procent anser att elcykel räknas som något annat än cykel – fordonets identitet är otydlig för allmänheten.

Cirka 2 procent av allmänheten har varit med om en olycka som involverade en elcykel och cirka 15 procent har varit med om ett olyckstillbud med elcykel. Bland allmänheten anser över hälften att elcyklar orsakar ökad otrygghet i trafiken. De orsaker som framhålls mest är

- brist på kunskap om trafikregler
- för hög topphastighet
- hänsynslösa förare.

En majoritet av elcyklisterna själva anser att de bidrar till otrygghet i trafiken.

Drygt 60 procent har en positiv inställning till elcykel. De aspekter som anses som positiva av allmänheten är att

- elcyklar underlättar cyklingen, hjälper till i backar, motvind och man slipper svettas
- de möjliggör längre färdsträcka än med cykel
- man tar sig fram snabbt och smidigt
- de underlättar för äldre/de med nedsatt rörlighet.

I den här studien används elcykel främst för pendling till arbete eller studier, men till viss del också för resor till och från fritidsaktiviteter. Elcykel kombineras i låg grad med andra färdmedel och ersätter främst bil och kollektivtrafik.

Det är tydligt att de tillfrågade upplever stora oklarheter om trafikregler för elcyklar. Det råder oenighet kring var man får föra elcykel. Bland annat anser 1 av 4 att man inte får köra på vägbana.

Det råder också oklarheter kring vart man ska vända sig för att få information. Endast 12 procent svarar Transportstyrelsen. Många antar att samma regler gäller som för cykel, men anser inte att man behöver ta reda på vilka regler som gäller. En person kommenterade så här:

> *Jag har aldrig kollat upp några regler – jag går på känsla – det känns rätt eller inte.*

Samtliga grupper är överens om att elcyklister medverkar till otrygghet i trafiken – även elcyklisterna själva. 2 procent har varit med om en olycka som involverade elcykel, och 14 procent av elcyklister och allmänhet har varit med om ett olyckstillbud. För cyklister och yrkesförare är andelen som varit med om ett tillbud högre: 24 procent respektive 34 procent. De orsaker som anses bidra till otrygghet kring elcyklar är

- bristande kunskap om trafikregler
- att elcyklar går för fort
- hänsynslöshet från elcyklister

- oklarheter kring var man får färdas
- otillräckligt utrymme på cykelbanor.

Det populäraste förslaget till förbättringsåtgärd är separerade körfält för elcykel. Så här löd en kommentar:

> *Cykelbanorna är mer anpassade för 10 kilometer per timma och inte 25 kilometer per timma. Man måste anpassa dem utifrån att cyklar går olika snabbt. Det är inte gjort för att köra om.*

[redacted] Elsparkcykel

Bland allmänheten har knappt 1 av 5 provat elsparkcykel. På totalnivå uppger 5 procent att de använder elsparkcykel minst en gång per månad. För region Stockholm är siffran 7 procent. Användningen av elsparkcykel är lågfrekvent: det är endast 7 procent som använder fordonet 5 dagar per vecka eller oftare. Hälften använder elsparkcykel minst 1 dag per vecka. Det finns en utbredd uppfattning om att elsparkcyklister är unga män som gillar att köra fort och ta risker. Statistiken i den här rapporten pekar dock på att det endast är något fler män än kvinnor som kör elsparkcykel, och att ungefär en tredjedel är under 25 år. Dock var det ett mindre antal elsparkcyklister som deltog i studien. Attityden till elsparkcykel är övervägande negativ – de anses som trafikfarliga och onödiga.

Utmaningarna kring parkering synliggör problemet i det offentliga rummet. Elsparkcyklar anses i låg utsträckning bidra till ett hållbarare resande. Det finns indikationer på motsägelsefullhet: många har negativa åsikter men samtidigt finns en lockelse. Både elcykel och elsparkcykel karakteriseras av att de ses som lustfyllda sätt att förflytta sig.Strax över 40 procent anser att elsparkcykel räknas som något annat än en cykel. Elsparkcykel ses som ett sätt att spara tid, att hinna i tid eller som ett bekvämt alternativ när man är trött och inte vill gå. Elsparkcyklisterna själva ser sig som moderna, urbana och vissa ser sig som prioriterade trafikanter.

Cirka 5 procent av allmänheten har varit med om en olycka som involverade en elsparkcykel och cirka 15 procent har varit med om ett olyckstillbud med elsparkcykel. Cirka 75 procent av allmänheten anser att elsparkcyklar orsakar ökad otrygghet i trafiken. Även en majoritet av elsparkcyklisterna själva anser att de bidrar till otrygghet.

Allmänheten är splittrad i sin inställning till elsparkcyklar: ungefär lika stora delar är negativa eller neutrala och endast 23 procent är positiva. Vad som framför allt upprör är

- brist på trafikvett
- hänsynslöshet i trafiken

- problem kring parkering.

Trots mångas negativa inställning har elsparkcykeln en tydlig attraktionskraft. Den är något som många kopplar ihop med körglädje och frihetskänsla men som också ses ett komplement till kollektivtrafiken och en smart lösning på första eller sista kilometern.

I den här studien ersätter elsparkcykel främst gång, cykel och kollektivtrafik, men även vissa bilresor. Cirka en fjärdedel av användarna kombinerar elsparkcykel med kollektivtrafik minst en gång per vecka och 13 procent kombinerar med bil minst en gång per vecka. Det kvalitativa materialet visar på att elsparkcykeln kan erbjuda nytta på mer specifika områden, som att parkera där det är enklare att hitta plats och ta elsparkcykel sista biten eller slippa skrynkla sina kläder som när man cyklar eller tar taxi.

Det råder större okunskap om elsparkcyklar än för elcyklar: 20 procent uppger att de känner till vilken maxeffekt och hastighet som gäller för elsparkcyklar. Bland användare svarar 40 procent att de känner till vilken maxeffekt och hastighet som gäller för elsparkcyklar. Det råder stor förvirring kring var man får föra elsparkcykel. Dock är 81 procent säkra på att man får föra fordonet på cykelbana, men 16 procent är osäkra. Även för elsparkcykel råder okunskap om vart man ska vända sig för att få reda på vad som gäller. Endast 10 procent uppger att de skulle vända sig till Transportstyrelsen. I det kvalitativa materialet framkommer att man inte ser det som nödvändigt att ta reda på vad som gäller. Man antar att det finns regler men ser det inte som obligatoriskt att ta reda på dem. Flera av de som hyr elsparkcyklar tar i intervjuer upp att företagen informerar men de tycker inte att det är nödvändigt att läsa informationen eller så upplever de den som otydlig. En kommentar:

> *Det finns info om var man får köra i appen, tror jag, men jag läser inte den jag använder sunt förnuft.*

Upplevelsen att elsparkcyklar bidrar till otrygghet i trafiken är hög. Cyklister och yrkesförare ligger högst med 86 respektive 66 procent och även elsparkcyklisterna själva håller med. De orsaker som anses bidra till otrygghet är

- felaktig parkering
- bristfälliga kunskaper om trafikregler
- hänsynslöshet från elsparkcyklister
- oklarheter om var man får färdas
- otillräckligt utrymme på cykelbanor.

Olycks- och tillbudsfrekvensen är jämförbar med elcyklisternas, men det finns en utbredd åsikt om att elsparkcyklar i högre grad är involverade i olyckor än elcykel. Även här har en högre andel av cyklister och yrkeschaufförer varit med om ett olyckstillbud: 19 procent.

Den förbättringsåtgärd som flest vill se är tydligare regler:

> *Känner mig otrygg med större fordon i korsningar där folk inte ser att man kommer, plus att de inte tänker på att jag räknas som cyklist.*

4 Omvärldsbevakning

Under den här rubriken finns information om rapporter om elrullstol och elskoter i trafiken och godscykel, om Nordic Micromobility association och den ”Code of Conduct” som de tagit fram. Under den här rubriken finns också en internationell utblick.

4.1 Olika slags eldrivna enpersonsfordon

Det är lätt hänt att eldrivna enpersonsfordon uppfattas som elcykel, och elsparkcykel. Men det finns även andra eldrivna enpersonsfordon. Nedan tar vi upp elrullstol och liknande samt godscykel, som alla är fordon i behov av ett tydligt regelverk samt bra och säker infrastruktur.

NTF:s rapport 2020:2 ”Elrullstol och elskoter i trafiken”

Organisationen NTF (Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande) har genomfört en enkätstudie med ett frågeformulär till arbetsterapeuter som förskriver eldrivna enpersonsfordon som hjälpmedel och ett frågeformulär till personer som använder sådana. Syftet var att undersöka vilken trafiksäkerhetsinformation och körträning som ges och tas emot.

Av resultaten framgår att arbetsterapeuterna i högre andel anger att de ger olika slag av trafiksäkerhetsinformation och körträning till brukarna än vad dessa upplever att de får. En slutsats man drar i rapporten är att det finns behov av målgruppsanpassad information, till exempel på olika språk eller på lättare svenska. I studien pekar NTF också på att man är ett helt annat slags trafikant med elrullstol eller liknande än med bil, så även om man har körkort kan trafiksäkerhetsinformation och körträning behövas i lika stor utsträckning som för dem som inte har körkort.

I studien framkommer också att det finns mycket i trafikmiljön och olika trafiksituationer som upplevs som otryggt eller osäkert för användare av förskrivna eldrivna enpersonsfordon. Exempel som ges är rullgrus på gång

och cykelbanor, ojämnt underlag samt landsväg utan vägren och trottoarkanter.[13]

I vår dialog med NTF har de pekat på att det de ser som viktigast är att förenkla reglerna så att elsparkcyklister alltid är cyklister och att förare av fordon som används av personer med olika fysiska funktionsnedsättningar alltid är gångtrafikanter.

[redacted] Godscykel

VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut) publicerade 2020 en förstudie av godscykeln och dess användningsområde. Litteraturstudien visade på flera exempel där mindre fordon som godscyklar är en framtida möjlighet för ett hållbart distributionssystem i framtiden. Rapporten tar även upp vad samhället kan göra för att underlätta för användningen av godscyklar. Några exempel på åtgärder är att

- förbättra infrastrukturen för cykel
- sänka hastigheten i städer till 30 kilometer/timmen
- göra det möjligt för el-assisterade cyklar att använda all infrastruktur.

4.2 Operatörer – Nordic Micromobility Association

2019 startades en nordisk branschorganisation för företag inom mikromobilitet av ett antal aktörer. De har tillsammans utarbetat en ”Code of Conduct” för medlemsföretagen som syftar till att stärka förtroendet för branschen och underlätta samarbete med städer, regioner och statliga myndigheter. En del av koden är att medlemsföretagen ska verka för att främja trafiksäkerhet.

Medlemsföretagen har kommit överens om följande:

- Fordon kontrolleras och kvalitetssäkras regelbundet.
- Förare utbildas i trafiksäkert frambringande av medlemsföretagens fordon.
- Förare uppmuntras att använda hjälm.
- Förare instrueras inför varje resa att följa lokala trafikföreskrifter.
- Förare uppmuntras och instrueras regelbundet i att respektera fotgängare, cyklister och andra medtrafikanter.

[13] ”Elrullstol och elskoter i trafiken” NTF Rapport 2020:02, april 2020.

- Förare utbildas och instrueras regelbundet i hur elsparkcyklarna ska parkeras på ett trafiksäkert sätt så de inte innebär en fara för andra medtrafikanter.
- Eventuella olyckor med medlemsföretagens fordon rapporteras till relevanta myndigheter för statistiska syften, om lokala beslutsfattare önskar det.

Medlemsföretagen arbetar även för att förmå förare av fordonen att ta trafikmässigt säkra beslut. Exempel på sådana aktiviteter:

- Identifiera hjälmanvändning genom AI-teknologi och därefter belöna föraren.
- Trafikskolor där användaren belönas efter framgångsrikt genomförande av utbildningen.
- Belöningar vid korrekt parkering av fordonen inom utvalda zoner.

Man använder också:

- Geofencing för hastighetsbegränsning inom utvalda zoner, exempelvis gågator eller högtrafikerade zoner. Kognitiva test innan påbörjad resa under utvalda klockslag på dygnet för att minska risken för att elsparkcyklarna ska frambringas av onyktra användare.
- Trottoardetektering där data om underlag och hastighet samlas in för att avgöra huruvida användaren trafikerar trottoaren i en olovlig hastighet.
- Elsparkcyklar med integrerad hjälm.

Medlemsföretagen arbetar även med att utveckla prismodellen. Numera kan man köpa dagspass, veckopass eller månadspass där användare kan hyra över längre tid. Detta för att minska onödigt risktagande i trafiken.

De pekar också på att städer, regioner och myndigheter kan verka för att förbättra trafiksäkerheten genom att införa utrymmen för elsparcyklar på cykelbanor, parkeringar avsedda för elsparkcyklar samt generellt förbättra och utöka infrastrukturen för mikromobilitet i städer.

Ett flertal elsparkcykeloperatörer startar under 2021 en gemensam parkeringspatrull med uppdraget att se till att det blir ordning på parkerade elsparkcyklar. Till en början testas patrullen i Stockholm, Göteborg och Malmö. Det kommer att innebära att två till fyra personer rör sig i stadskärnorna åtta timmar om dagen, alla dagar i veckan, för att städa upp

felparkerade elsparkcyklar. På så sätt vill man komma tillrätta med kritiken om belamring och otillåten parkering av friflytande elsparkcyklar.[14]

Micromobility for Europe

Åtta elsparkcykeloperatörer har gått samman i en koalition med målet att tillsammans som industri arbeta för en utveckling från den privatägda bilen. Koalitionen består av Bird, Bolt, Dott, FreeNow, Lime, Tier, Voi och Wind. Tillsammans har operatörerna för avsikt att jobba för att få till ett gemensamt politiskt ramverk för mikromobilitet i Europa. De menar också att den data som operatörerna samlar ihop kan hjälpa städerna att få en bättre kunskap om hur man planerar för ett bättre flöde trafiken, och bättre nyttjande av stadens ytor. Medlemmarna har verksamhet i 100 städer i 20 europeiska länder.[15]

4.3 Internationell utblick

Intresset för eldrivna enpersonsfordon har ökat under de senaste åren. Det är många faktorer som spelar in: skatteregler, infrastruktursatsningar, hållbarhetsfrågor och politiska initiativ för att öka tillgängligheten för gång- och cykeltrafikanter. I länder världen över har mikromobilitet[16] som begrepp blivit känt inom transportnäringen. Dessutom blev friflytande uthyrning av elsparkcyklar på kort tid ett nytt och lättillgängligt alternativ för sista och första milen på resan. Marknaden för mikromobilitet verkar ha mycket stor potential. Enligt det globala konsultbolaget McKinsey och Co har mer än 5,7 miljarder dollar investerats i ”start-ups” som arbetar med mikromobilitet mellan 2015–2019.[17]

Reaktionerna har varit starka i många storstäder i världen och problemen har varit liknande i de flesta länder. Folk har ilsknat till över slarvigt parkerade elsparkcyklar, hänsynslöst framförande, undrat om det är en cykel, moped eller något annat samt oroats över olyckor.

I februari 2020 publicerade The International Transport Forum[18] rapporten ”Safe micromobility”[19]. Här undersöker man trafiksäkerhet för olika slags cykelliknande fordon, både privatägda och delade. Man definierar mikromobilitet som användning av fordon med en vikt under 350 kilo och hastighet upp till 45 kilometer per timme. Analysen bygger på resultaten från en workshop där 40 deltagare från 15 länder deltog i oktober 2019.

[14] Scooterjättarnas ”insatsstyrka” ska styra upp parkeringskaoset (di.se).
[15] Home - Micro-mobility for Europe
[16] Mikromobilitet handlar inte bara om eldrivna enpersonsfordon utan andra mindre och lättare fordon kan också räknas in i den definitionen internationellt.
[17] Micromobility’s 15,000-mile checkup (mckinsey.com).
[18] ITF är en mellanstatlig organisation med 60 medlemsländer. Den fungerar som en tankesmedja för transportpolitik. Organisationen är politisk autonom och administrativt integrerad med OECD.
[19] https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/safe-micromobility_1.pdf

I rapporten drog man följande slutsatser:

- Trafiken skulle bli säkrare om bilresor ersätts med elsparkcykel och cykel.
- Risken är inte högre för elsparkcyklister att dö eller skadas i trafiken än för cyklister.
- Motorfordon är involverade i 80 procent av olyckorna med dödlig utgång med elsparkcyklar och cyklar.
- Den snabba utvecklingen av mikromobilitetsfordon är en utmaning för regeringar att införa regler som står sig över tid.

Man gav också tio rekommendationer för beslutsfattare, stadsplanerare, operatörer och tillverkare:

1. Tilldela skyddat utrymme för mikromobilitet. Det här kan man göra genom att lugna trafiken eller genom att skapa avsedda utrymmen i det offentliga rummet. Mikrofordon bör antingen förbjudas från gångbanor eller vara föremål för en låg hastighetsgräns.
2. Fokusera på motorfordon för att skapa högre säkerhet för mikrofordon. Om utsatta trafikanter delar utrymme med motorfordon, bör hastighetsgränserna vara 30 kilometer per timme eller mindre.
3. Reglera mikrofordon med låg hastighet som cykel. Mikromobilitet kan göra resor hållbarare och för att förhindra överreglering bör mikrofordon med låg hastighet behandlas som cyklar. Snabbare mikrofordon bör regleras som mopeder.
4. Samla data om resor och olyckor avseende mikrofordon.– Mer kunskap behövs.
5. Många mikrofordon har rörelsesensorer och GPS (Global Positioning System). Dessa kan användas för att ge information om gropar, fall och olyckstillbud. Myndigheter och operatörer bör samarbeta för att använda dem för exempelvis underhåll.
6. Utbildning. Exempelvis bör cykelträning vara en del av läroplanen. Utbildningsprogram bör regelbundet utvärderas och revideras.
7. Hantera rattfylleri och fortkörning för alla fordonstyper. Gränser för hastighet, alkohol- och droganvändning bör finnas och tillämpas för alla fordonsförare, även användare av mikrofordon.

8. Uthyrare av mikrofordon bör se till att deras prissättningsmodeller inte uppmuntrar förare att ta risker. Att betala per minut kan vara ett incitament för att köra för fort eller ignorera trafikreglerna.
9. Förbättra mikrofordons design. Tillverkare bör förbättra stabilitet och väggrepp. Lösningar finns i pneumatiska däck, större hjulstorlek och ramutformning. Indikatorlampor kan göras obligatoriska och bromskablar skyddas bättre.
10. Användning av skåpbilar för ompositionering eller omladdning av mikrofordon bör minimeras, eftersom de medför ytterligare risker för alla trafikanter. Städer bör tilldela parkeringsplats för mikrofordon där det är säkert och enkelt för skåpbilar att komma intill.

[redacted] Är ett eldrivet enpersonsfordon en cykel, moped eller något annat?

Även om mycket skiljer sig åt mellan olika länder, så är mycket också likt. I de flesta länder regleras eldrivna enpersonsfordon som till exempel elsparkcykel och självbalanserande ståhjulingar som cykel. I september 2019 gjordes en enkätundersökning av FERSI (Road Safety Research) där 21 länder fick enkäten och 18 svarade. De flesta svarade att elsparkcyklar kategoriseras som cykel och är hänvisade till att använda cykelinfrastruktur i första hand. Det är endast i ett fåtal länder elsparkcyklar får föras på gångbana i gångfart (Belgien, Finland, Estland och Sverige). Tyskland är det enda land där en elsparkcykel ska ha en registreringsskylt, och de länder där försäkring krävs är Tyskland och Frankrike. Cirka hälften svarade att det finns en åldersgräns (mellan 12 och 18 år) och andra hälften svarade att det inte finns någon åldersgräns. I 10 av länderna i studien finns inget hjälmkrav.[20]

[20] E-scooters in Europe: legal status, usage and safety, se sid. 6-10.

Tabell 1. Regelsammanställning, exempel från Europa. *Testförordning under en begränsad tidsperiod. ** Nationellt råder 25 kilometer per timme, men i Paris har man 20 kilometer per timme för uthyrda elsparkcyklar

Land	Åldersgräns	Hastighet	Effekt	Max vikt	Hjälm	Promille-gräns	Följer regelverk för…
Norge	-	20	-	70	-	-	Cykel
Danmark*	15 år eller i sällskap med vuxen	25	-	25	-	0,5	Cykel
Estland	-	25	1 000 watt	-	16, när fordonet förs på körbana med 50 km/h	-	Cykel
Finland	-	15/25	1 000 watt	-	-	0,22	Cykel
Frankrike	12 år	25**	-	-	Rekommenderat	0,5	Cykel
Tyskland	14 år	20	500 watt	55		0,5	Cykel
Österrike	12 år	25	600 watt		12 år	0,8	Cykel
Spanien	-	20 (A) 30 (B)	-	25 kg (A) 50 kg (B)	-	0,5	Cykel
Sverige	-	20	250 watt	-	Under 15 år	-	Cykel

Arbeten med eldrivna enpersonsfordon inom EU

Europeiska kommissionen har gett TRL (the Transport Research Laboratory, i Storbritannien) i uppdrag att genomföra en studie för att identifiera miniminivåer för säker användning av eldrivna enpersonsfordon och hur dessa bör regleras. Studien genomförs i flera steg:

1. En första webbenkät med frågor om vad deltagarna anser är de bästa regleringsåtgärderna för säker användning av eldrivna enpersonsfordon.
2. En andra webbenkät där potentiella regleringsåtgärder rangordnas utifrån praktiska och ekonomiska effekter.
3. Två digitala workshops, där potentiella regleringsåtgärder diskuteras.

Målsättningen är att kommissionen utifrån studiens resultat ska få kunskap om vilka minimikrav för säkerhet som bör införas för att möjliggöra en säker användning av eldrivna enpersonsfordon och i slutändan hjälpa till att utforma policy som syftar till att eldrivna enpersonsfordon kan integreras i befintliga transportsystem.[21]

[21] Se bilaga 3.

Transportstyrelsen deltar i studien, kommer att ta del av rapporten och fortsätter att arbeta inom EU med den här frågan.

Standard
Standarder är gemensamt överenskomna lösningar på återkommande problem. I stort sett alla delar av vår tillvaro berörs av standarder. De är frivilliga att tillämpa men kan fungera som obligatorisk referens, till exempel i föreskrifter från myndigheter eller vid upphandling.[22] I Sverige finns SIS (Svenska institutet för standarder). SIS är en del av ISO (International Organization for Standardization) och CEN (the European Committee for Standardization), som är nätverk av experter som arbetar med att skapa internationell standardisering. Hos dem kan aktörer ta initiativ till nya standarder vid behov.

Nyligen publicerade CEN (the European Committee for Standardization) standarden EN 17128:2020 för vissa eldrivna enpersonfordon som bland annat omfattar märkning av produkter som uppfyller kraven enligt standarden. Märkningen ska bland annat omfatta fordonets hastighet, effekter och vikt. Standarden ska inte tillämpas för fordon som ska hyras ut.

Danmark

Den 17 januari 2019 trädde regler för eldrivna enpersonsfordon i kraft som gäller under en försöksperiod. Åldersgränsen är 15 år, dock får barn under 15 år köra elsparkcykel i trafik om barnet är med en ansvarig vuxen. Det är trafikreglerna för cykel som ska följas. Det betyder att cykelväg ska användas, vägmärken för cyklande gäller och att man inte får köra på trottoar eller i andra gångfartsområden. Lamporna på fordonen ska vara på dygnet runt. Det finns en promillegräns på 0,5 för alkohol. Hastighetsgränsen är 20 kilometer i timmen och fordon som går snabbare än så är inte tillåtna. En elsparkcykel får väga högst 25 kg, vara 2 meter lång och 70 cm bred. Om förare bryter mot reglerna utdelas böter från 700 danska kronor och uppåt.[23]

En första utvärdering av försöket publicerades i februari 2020. Det man kom fram till var att det är för tidigt att dra slutsatser, eftersom datamaterialet som utvärderingen bygger på är mycket litet och sträcker sig över mindre än ett år. I rapporten pekar man på att resultatet är att betrakta som en nollpunktsmätning, från vilken utvecklingen kan följas över kommande år. Man föreslår en utvärderingsperiod på 3–5 år. Först efter den perioden anser man kunna få en mer giltig bild av pilotprogrammens konsekvenser för trafiksäkerheten.

[22] Standarder - Svenska institutet för standarder, SIS.
[23] https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2019/40.

I rapporten gavs dessutom följande förslag:

- Inrätta ett forum för dialog bestående av Transport- og Boligministeriet, uthyrningsföretag och andra branschorganisationer där en konstruktiv dialog om trafiksäkerhetsåtgärder kan föras. Där kan man bland annat diskutera hur antalet användare som kör eldrivna enpersonsfordon under påverkan av rusmedel kan minskas.
- Ha enhetlig registrering av olyckor.
- Kvalitetssäkra registreringar, upprätta ett närmare samarbete med nationella patientregistret och/eller landets akutavdelningar.

Försöksarrangemanget kvarstår och nästa utvärdering kommer att finnas tillgänglig hösten 2021.[24]

Man har valt att lägga till regler om hjälmanvändning till försöksordningen. De planerades träda ikraft den 11 januari 2021, men på grund av pandemin är ikraftträdandet framflyttat till 2022.

I Danmark har samma frågor som i Sverige varit aktuella, det vill säga parkering, trafikanternas regelefterlevnad och olyckor har varit i fokus.

[redacted] Estland

I Estland infördes ny reglering för icke-självbalanserande eldrivna enpersonsfordon utan säte och självbalanserande med säte årsskiftet 2020/2021. Enligt dagens regelverk är de fordon avsedda att föras av gående, men en ny kategori införs efter årsskiftet 2020. Dessa följer fortsatt regelverket för cykel i trafiken precis som tidigare[25]

Enligt kontakt med handläggare på Ministry of Economic Affairs and Communications i Tallinn är den främsta orsaken till ny fordonskategori att bättre kunna utöva marknadskontroll.

I Estland räcker inte cykelinfrastrukturen till. Därför får alla cykelfordon färdas på gångbanor och andra områden för gående. Dock ska hastigheten hållas nere till en fart som inte orsakar fara. Precis som i Sverige finns ingen fastslagen hastighet på gångfart utan föraren ska visa hänsyn mot andra trafikanter. Vad gäller alkohol är det också liknande reglering som i Sverige, det vill säga ingen promillegräns, men cykel ska inte föras om det inte kan ske på betryggande sätt på grund av berusning eller andra skäl.

För att få föra cykelfordon på körbana finns bland annat kraven att

[24] EVALUERING Af forsøgsordningerne for små motoriserede køretøjer, Faerdsstyrelsen.
[25] Traffic Act – Riigi Teataja. Se § 87.

- föraren måste vara över 10 år och ha ett cykelförarbevis[26]
- förare upp till och med 16 år ska använda hjälm[27]
- lampor och reflexer måste finnas på fordonet.

Friflytande hyrsystem kom till Estland 2019. De är mycket populära och används mest av unga, men det är inte ovanligt att 40–50-åringar använder dem också.

I Estland liknar utmaningarna vad gäller eldrivna enpersonsfordon andra länders, nämligen parkering och användarnas beteende i trafiken.[28]

[redacted] Paris – Frankrike

I maj 2019 upprättade staden Paris en stadga om gott uppförande med operatörerna som hyr ut elsparkcyklar. Den ersatte inte de regler som redan gäller utan hanterade dialogen med operatörerna. Målet var att uppmuntra användandet men också säkerställa fotgängares framkomlighet och trygghet. I juli beslutade borgmästaren i Paris om ytterligare regleringsåtgärder:

- Förbud mot parkering av elsparkcyklar på trottoarer. De måste parkera på avsedda platser.
- Hastighetsbegränsning för uthyrda elsparkcyklar på 20 kilometer per timme och 8 kilometer per timme på gågator och andra ytor avsedda för fotgängare.
- En önskan om att operatörerna inte utökar antalet fordon så länge inte regeringen förtydligat den rättsliga ramen.
- Utredning av olyckor relaterade till elsparkcyklar.

För att komma tillrätta med problem relaterade till elsparkcykeluthyrning i Paris – och andra franska städer – har verksamheten upphandlats. Man har också anlagt specifika parkeringsplatser för elsparkcyklar samt satt en maxgräns där var och en av de operatörer som upphandlats har rätt att ställa ut 5 000 elsparkcyklar till uthyrning. Det maximala antalet uthyrningsfordon i Paris är satt till 15 000 fordon. Man ställer också krav på att operatörer ska vara beredda att vid behov plocka bort hela eller delar av flottan på uppmaning av staden utan ersättning.

[26] Ett cykelförarbevis får de flesta i skolan – det innefattar basala trafikregler och kunskap om cykling. Om inte skolan erbjuder beviset måste det ordnas på annat sätt – man inte får cykla utan det.

[27] Enligt uppgift från Ministry of economic affairs and communication använder ca 70 % av alla cyklister hjälm i Estland.

[28] Enligt handläggare på Ministry of economic affairs and communication

Operatörer ska uppmuntra sina kunder att följa gällande bestämmelser. Operatörerna ska vara försäkrade och ansvarar för olyckor och eventuella skador orsakade av deras utrustning. Staden har bekostat skyltning av parkeringsplatser och ansvarar för underhåll av gata och parkeringsplatser.[29]

[redacted] Norge

I Norge ändrades reglerna från att små elektriska fordon definierades som ståhjuling – ett självbalanserande fordon med maxhastighet på 20 kilometer per timme – till att de i stället klassas som cyklar 2018. Det gäller fordon både med och utan självbalanserande teknologi. För att räknas som cykel ska följande krav vara uppfyllda kraven på

- maxvikt på 70 kg
- maxbredd 85 cm
- maxlängd 120 cm
- maxhastighet 20 kilometer per timme.

De här fordonen lyder under samma regelverk som cykel. Om kraven inte uppfylls definieras fordonet som ett motorfordon. Då måste fordonet uppfylla tekniska krav för den klass som den faller in under och får inte användas på gång- och cykelområden.

Det finns inget ålderskrav eller krav på registrering och ansvarsförsäkring. Det finns heller inte krav på hjälm, även om man rekommenderar alla cyklister att använda huvudskydd.[30]

I december 2020 presenterade Statens Vegvesen i samråd med Transport- och kommunikationsministeriet förslag på ändringar av ett antal föreskrifter i enlighet med vägtrafiklagen kopplat till eldrivna enpersonsfordon. Syftet med förslagen är att hantera utmaningar med tillgänglighet och olyckor framför allt kopplat till uthyrning av elsparkcyklar. Förslagen omfattar bland annat ny klassificering, parkering, onykter körning, gångbana, åldersgräns, hjälm med mera. Syftet är att hantera utmaningar relaterade till tillgänglighet och olyckor och uppnå en stadsmiljö där mikromobilitet skyddas, samtidigt som särskild hänsyn tas till andra trafikanters rätt till tillgänglighet och säkerhet.

Förslagen är följande:

- Ny klassificering, från cykel till motorfordon. Fortsatt med samma hastighet, vikt, bredd och längd som tidigare (se ovan). På fordonet

[29] Appel a candidatures pour le remisage sur le domain public de flottes déngins de deplacement personnel motorises en libre – service sans station.
[30] Små elektriske kjøretøy | Statens vegvesen.

ska finnas en spärr så att det inte går att det inte går att uppnå hastighet över 20 kilometer per timme med motorkraft.

- Införande av ett försäkringskrav.
- Polismyndigheten och kommuner får möjligheten att utfärda parkeringsavgift för brott mot parkeringsreglerna. Detta gäller för friflytande mikromobilitet och avgiften är avsedd att sändas till företaget som äger elsparkcykeln.
- Förbud för små elfordon att parkera på trottoarer.
- Promillegräns på 0,2 för små elfordon.
- Gångfart föreslås anges till högst 6 kilometer per timme.
- Åldersgräns på 12 år för att köra små elfordon, och krav på legitimation.
- Hjälmkrav för små elfordon i allmänhet, eventuellt begränsat till upp till 15 år.
- Vägmärken som gör det möjligt för lokala myndigheter att upprätta zoner med parkeringsförbud, speciell hastighetsgräns eller förbud mot användning av små elfordon.
- Överträdelseavgift för användning av fordon med högre toppfart än vad som är tillåtet för små elfordon och elcyklar.

Remissperioden pågår mellan den 9 december 2020 och den 10 februari 2021.[31]

I Norge har man samma utmaningar som i Sverige med den friflytande uthyrningen av elsparkcyklar när det handlar om eldrivna enpersonsfordon. Artiklar och insändare handlar om parkeringskaos, olyckor och olyckor med alkohol inblandat, ovarsam körning samt behov av reglering.

I Norge gjorde Transportekonomisk institut (TØI) tidigt en kartläggning av delade elsparkcyklar.[32] I denna kom man fram till att olycksfrekvensen för elsparkcyklar var mycket högre än för cykel i Norge. Enligt kontakt med TØI under det här uppdraget så har fortsatta studier visat att användningen av elsparkcyklar ökat mer än olyckorna. Alltså har risken för olycka med elsparkcykel gått ned i takt med ökad användning.

Företaget Tier har i Oslo testat en parkeringspatrull med gott resultat. Anställda rör sig runt i staden och städar upp bland olämpligt och felaktigt parkerade elsparkcyklar. Enligt företaget har patrullens städande lett till att

[31] Høring | Statens vegvesen.
[32] Delte elsparkesykler i Oslo : En tidlig kartlegging (tsnet.se)

klagomål till kommunen drastiskt har gått ned. Dessutom har insändare och artiklar om parkeringskaos också minskat kraftigt i antal. Även representanter för kommunen håller med om att parkeringspatrullen har gjort skillnad på så sätt att klagomålen minskat.

[redacted] Kalifornien – USA

Kalifornien är den enda delstaten i USA som har reglerat elsparkcyklar som något annat än cykel. Fordonen regleras som en tvåhjulig anordning som drivs med en motor och har en bräda att stå på. Anordningen får ha ett säte. Motoreffekten får inte överstiga 1000 watt.[33] Hastighetsgränsen är 15 miles per hour (25 kilometer per timme).[34]

Fram till den 1 januari 2020 behövdes ett körkort av klass M1 eller M2 för att köra ett sådant fordon. Med klass M1 kan man köra alla tvåhjuliga motorcyklar och alla motoriserade fordon i klass M2. Med klass M2 kan man endast köra motoriserad cykel, moped eller cykel med ansluten motor.

Nya regler gäller från och med den 1 januari 2020 där körkort av specifik typ inte behövs längre.[35]

San Fransisco ses av många som ett centrum för mobilitetsutveckling. De har anammat en nollvision för att arbeta systematiskt med trafiksäkerhet. Gång och cykel står för 70–80 procent av alla dödsolyckor i trafiken. Stort fokus är på att höja trafiksäkerheten för gångare och cyklister genom automatiska förarstödsystem i bilar och lastbilar.

För att få bedriva uthyrningsverksamhet av elsparkcyklar i Kalifornien måste företagen ansöka om tillstånd. Städerna kallar det ”Powered Scooter Share Program Permit”. Det är att betrakta som en form av upphandling.

I San Fransisco ställer man krav i ett så kallat Bike Sharing Program. Det innehåller är ett flertal olika avgifter, de fasta avgifterna summeras till 44 245 USD. En avgift på 75 USD per elsparkcykel tillkommer. Tanken är att avgifterna ska täcka kostnader för administration, reparation och underhåll för staden och täcka avgifter för cykelställ.

Det ställs krav på att fordonen ska leva upp bland annat till California Vehicle Code. Med i ansökan ska finnas beskrivningar om hur företaget ska

- säkerställa att fordonen är säkra

33 *A motorized scooter is defined as: A two-wheeled "device" powered by a motor with a floorboard that is designed to stand on when riding. The scooter may also have a driver's seat.* Power 750 W och 1000 w
34 Motorcycles, Mopeds, and Scooters - California DMV.
35 ” Effective January 1, 2020, individuals are no longer required to hold a Class M2 driver license to operate a motorized scooter. A person who holds a valid driver license of any class may operate a motorized scooter.”

- öka intresset för resor som börjar eller slutar vid viktiga knutpunkter och beskrivning av hur användare ska informeras om detta
- säkerställa att fordonen finns tillgängliga i hela staden och motverka en överkoncentration i stadskärnan.

Dessutom ska följande planer och beskrivningar finnas med i anbudet:

- plan för hur människor med olika funktionshinder ska kunna hyra deras fordon
- plan för hur låginkomsttagare ska få rabatterat pris för att kunna hyra elsparkcyklar, med målsättningen att var femte fordon ska hyras av någon med låg inkomst
- prismodell och alternativ för kontant betalning så tjänsten är tillgänglig även för kunder utan betalkort eller smartphone
- plan för åtaganden vid stora trafikproblem till exempel stängning av en tunnel.

Företagen ska också beskriva hur de ska säkerställa att kunderna efterlever lagar och regler när de för ett hyrt fordon. De ska erbjuda utbildningar, system för att anmäla olagligt framförande och ange vilka tekniska modifieringar de gör för att säkerställa lagligt framförande. En plan för hur vilka konsekvenser en användare som inte följer lagar och regler kommer att få ska också lämnas in tillsammans med ansökan. De ska även beskriva planerade åtgärder om den ursprungliga strategin inte fungerar. De ska också beskriva hur de hanterar parkeringsproblematiken genom

- incitament – pris eller andra – för att maximera tillgänglighet och motverka en överkoncentration av elsparkcyklar i centrumkärnan
- regler för fakturering och för hantering av borttappade elsparkcyklar
- incitament för användare att parkera lagligt
- beskriva vilka konsekvenser användare som parkerar felaktigt kommer att få, inklusive straffåtgärder som varning eller avstängning för att stoppa mönster av dåligt parkeringsbeteende
- låsmekanism, hur man ska låsa fast elsparkcyklarna, vilket krävs för att kunna avsluta hyrtiden i San Fransisco.[36]

36 https://www.sfmta.com/reports/powered-scooter-share-permit-application-2019.

[redacted] Tyskland

I Tyskland är eldrivna enpersonsfordon reglerade som personligt lätt elektriskt fordon. Enligt de tyska bestämmelserna är ett eldrivet enpersonsfordon ett fordon

- utan säte eller självbalanserande med/utan säte
- med ett styre eller liknande som är minst 500 mm bett för fordon med säte, och 700 mm för fordon utan säte
- med kontinuerlig märkeffekt som inte överstiger 500 watt eller högst 1400 watt om minst 60 procent av effekten används för självbalansering (Detta testas enligt Reglemente 85 United Nations Economic Commission for Europe UN/ECE)
- med en maxbredd på 700 mm, höjd 1 400 mm och längd 2 000 mm
- med vikten får inte överstiga 55 kg, exklusive förare.

Fordonet ska vara konstruerat för en hastighet som inte understiger 6 kilometer i timmen eller överstiger 20 kilometer i timmen.

Ett sådant fordon ska vara typgodkänt – utfärdat individuellt eller motsvara ett tidigare typgodkänt fordon. Det ska vara försäkrat och utrustat med en giltig försäkringsdekal och en skylt där tillverkaren anger design, hastighet och godkännandenummer för det allmänna eller individuella godkännandet.

Åldersgräns för att föra ett fordon av detta slag är 14 år.

Generellt ska dessa fordon använda cykelinfrastrukturen, men om sådan saknas får körbana användas. De får inte användas på gångbana.

Den promillegräns som anges i den tyska vägtrafiklagen gäller också dessa fordon. För dem som är under 21 år är alkoholgränsen noll. Brott mot dessa regler kan resultera i böter på 500 euro och körförbud i en månad.

Det är förbjudet att åka med annan person eller föremål på fotbrädan, att använda på gångvägar och gågator, bogseras av ett annat fordon och hindra eller utsätta andra trafikanter för fara. Dessutom gäller de allmänna bestämmelser om vägtrafik, särskilt allmänna varsamhetsregler.[37]

Orsaken till att nationella regler om eldrivna enpersonsfordon infördes i Tyskland, anges vara att förordningen om typgodkännande (EU) nr 168/2013 för två- eller trehjuliga fordon undantar självbalanserande fordon och fordon utan säte. Tills att den reviderade förordningen trädde i kraft i Tyskland (den 15 juni 2019) var det bara specifika självbalanserande

[37] Regulation on the use of the road by personal light vehicles and amending other traffic legislation. Courtesy translation 6 juni 2019.

hjälpmedel som kunde användas i allmän vägtrafik. För att möjliggöra användning av personliga lätta elektriska fordon genomfördes en revidering. Det som är nytt efter den senaste förändringen är följande:

- Vid omkörning av personliga lätta elektriska fordon, cyklister och fotgängare ska motorfordon hålla avstånd på mellan 1,5 och 2 meter.
- En symbol för personliga lätta elektriska fordon introducerades för att möjliggöra parkeringsplatser avsedda för dessa fordon samt i kombination med cykel.
- Vid tilläggsmärke ”Radverkehr frei”, där cyklister får färdas åt båda håll på enkelriktade gator, gäller märket också personliga lätta elektriska fordon.
- Förare av eldrivna enpersonsfordon får använda de cykelzoner som också infördes i revidering av tyska vägtrafikförordningen.[38]

[redacted] Österrike

I Österrike klassificeras elsparkcyklar som har en maxhastighet på 25 kilometer per timme och motoreffekt på 600 watt som cykel.[39]

Barn under 12 år måste ha ett cykelkort för att få cykla själva. Annars måste de vara i sällskap med en person som är minst 16 år. Cykelkorten utfärdas av myndighet i Österrike på begäran av barnets juridiska ombud om barnet har fyllt nio år och gått 4:e klass eller har fyllt tio år. Cykelprovet genomförs ofta som en del av undervisningen i 4:e klass. Testet är frivilligt, men nödvändigt för att barnet ska få cykla själv. Det består av en teoretisk och en praktisk del. Den praktiska genomförs av polis.[40] Barn upp till 12 år måste ha cykelhjälm.[41]

Alkoholgränsen är 0,8 promille.[42]Också i Österrike finns elsparkcyklar till uthyrning i flera städer, till exempel Wien, Linz, Innsbruck och Klagenfurt. Förvaltningsrådet för trafiksäkerhet (KFV, Kuratiorium für Verkehrssicherheit) har studerat elsparkcyklar i trafiken.[43]

I studien görs olycksanalyser, kartläggning av elsparkcykelanvändare och av dem som inte använder elsparkcyklar.

Enligt den skadedatabas som finns i Österrike skadades 2019 cirka 1 200 personer i en olycka med elsparkcykel, vilket är en kraftig ökning från tidigare år. Majoriteten av de som skadar sig på elsparkcykel i Österrike är

[38] BMVI - Personal Light Electric Vehicles – Questions and Answers.
[39] Allgemeines zum Rad fahren (oesterreich.gv.at).
[40] Radfahrprüfung (oesterreich.gv.at).
[41] Radfahrausweis (oesterreich.gv.at).
[42] Allgemeines zum Rad fahren (oesterreich.gv.at).
[43] KFV – ”Sicher Leben # 24 E-Scooter im Strassenverkehr”.

män under 40 år. Olyckorna inträffar oftast under dagtid och är singelolyckor. Huvudorsakerna till olyckorna är bland annat felaktig bedömning (hastighet, ouppmärksamhet), uppförande (till exempel förande på gångbana, felbedömning av underlag, alkoholintag). Mycket få bär hjälm. Även i Österrike är parkering av uthyrda elsparkcyklar ett problem.

För Österrike rekommenderades ett åtgärdspaket på följande områden: lagstiftning, information och utbildning, infrastruktur, kontroller och sanktioner. Att elsparkcykel fortsatt ska lyda under samma regelverk förespråkas, med några tillägg vad gäller utrustning på elsparkcykel:

- Ringklocka.
- Två oberoende bromsanordningar, varav en fungerar oberoende av fordonets elektriska system. Minsta retardation 4,2 m/s^2.
- Ompröva den juridiska klassificeringen, eftersom dagens klassificering med tillämpning av cykelregler skapar otydlighet. Målsättning bör vara att införa tydliga och lättförståeliga regler för trafikanten.

Man trycker också på vikten av utbildning och att medvetandegöra trafikanter om eventuella risker och faror.

I rapporten tas körförbud på trottoarer för elsparkcyklar upp, behov av att öka hjälmanvändning och riktningsvisning i god tid med mera.

Vad gäller infrastruktur slås fast är det viktigt att skapa utrymme för elsparkcyklar samt förebygga olyckor.

Man pekar också på att uthyrning där betalt tas per minut är olämpligt för trafiksäkerheten.

4.4 Sammanfattande analys av internationell utblick

Transportsektorn genomgår en stor förändring i och med de eldrivna enpersonsfordonens inträde i städerna. Världen över används elsparkcyklar för kortare turer, och på sikt kan de bidra med att tusentals korta bilturer i städerna försvinner.

Marknaden för mikromobilitet har vuxit enormt de senaste åren, biltillverkare har allierat sig med nystartade mikromobilitetsföretag och andra har börjat lanserar egna elsparkcyklar. Ett exempel är Ford som investerat i Spin, andra exempel är Audi och Volkswagen som lanserar egna elsparkcyklar.[44]

[44] Audi lanserar elscooter | Vi Bilägare (vibilagare.se).

Vissa ser de eldrivna enpersonsfordonen som ett miljövänligt och roligt sätt att transportera sig på, samtidigt som andra irriterar sig på hur de används och parkeras. I de olika länder vi har tittat på är debatten och upplevelserna i stort sett lika.

Frågan är aktuell för många länder i världen och inom EU. Därför har frågan om eldrivna enpersonsfordon lyfts i olika arbetsgrupper och sammanhang i det gemensamma arbetet i Europa. Det har resulterat i att Europeiska kommissionen har gett the Transport Research Laboratory ett uppdrag (se bilaga 3). Syftet med den studien är att få kunskap om vilka minimikrav för säkerhet som bör införas.

I de flesta länder regleras eldrivna enpersonsfordon som cykel. I ett fåtal länder får exempelvis elsparkcyklar föras på gångbana och andra zoner för gångtrafik. I ett erfarenhetsutbyte med Estland angavs skälet till att olika cykelfordon får färdas på gångbanor vara att cykelinfrastruktur saknas. Tyskland är det enda land där en elsparkcykel ska typgodkännas och ha registreringsskylt. Tyskland och Frankrike är de enda länder där försäkring krävs, av de länder vi tittat på i den här utredningen. Oftast finns inget hjälmkrav, och i hälften av länderna i FERSI:s (Forum of European Road Safety Research Institutes) studie fanns en åldersgräns som varierar kraftigt.

Få länder har så låg effektbegränsning på motorn som Sverige, många har ingen alls medan andra har 500 eller 1 000 watt. Få länder har viktbegränsning på fordonet, och den varierar kraftigt.

I Danmark, Norge och Österrike har vi tittat på liknande olycksstudier som Transportstyrelsen genomförde och presenterade i delrapport två. I de studierna har man kommit fram till att det statistiska underlaget är för litet för att kunna dra slutsatser, men att man behöver jobba med säkerhet för cykel generellt och med att utveckla infrastrukturen för cykel. Det finns stora möjligheter i mikromobiliteten, och det går att vidta åtgärder för att höja trafiksäkerheten. Det som är viktigt att komma tillrätta med i alla länder som vi har studerat är

- parkeringsproblematiken
- när framförandet av eldrivna enpersonsfordon sker utan hänsyn till medtrafikanter eller med alkoholpåverkan.
- Utveckla fordonet för att bli mer trafiksäkert

Man testar olika metoder i olika länder för att komma tillrätta med de problem som uppstått. I Norge har det lagts förslag om ny fordonsdefinition, parkeringsavgift för felparkering av elsparkcyklar, möjlighet att förbjuda parkering av sådana på trottoarer, promillegräns och att gångfart ska anges till 6 kilometer per timme. Det är flera länder där gångfart inte är angiven

till en hastighet, utan fokus ligger på att trafikanterna ska visa hänsyn mot varandra. Detta är det den tredje definitionen på fem år, från ståhjuling, till cykel och nu föreslås små elektriska fordon. I Norge har uthyrningsföretag testat ett arbetssätt där en parkeringspatrull städar upp bland felaktigt parkerade elsparkcyklar med ett positivt resultat.

I Kalifornien används olika metoder för att komma tillrätta med parkeringsproblematiken i olika städer. Kommunerna har stora möjligheter att kravställa och de har bland annat använt det till att begränsa antalet elsparkcyklar som finns tillgängliga till uthyrning kraftigt. Man lägger också stort ansvar för användarnas beteende i trafiken på företagen. I San Fransisco, vars innerstad är ungefär lika stor som Stockholm, fanns enligt kommunen 1 200 elsparkcyklar att hyra under 2020. I San Jose och Sacramento gavs uthyrningsföretagen höga böter när användare parkerade fel, men i San Fransisco användes den metod som verkade verkningsfullast: för att avsluta sin hyrtid måste elsparkcykeln låsas fast. På stadens gator sitter avsedda öglor uppsatta för detta ändamål, men fordonet kan låsas fast i en lyktstolpe, ett staket eller något annat som finns tillgängligt också.



Figur 1. Plats för att parkera och låsa fast elsparcksyklar. San Fransisco, Kalifornien, USA.

I vissa länder finns en åldersgräns kopplad till eldrivna enpersonsfordon. Denna varierar kraftigt mellan olika länder. I det danska försöket får barn under 15 endast köra eldrivna enpersonsfordon i sällskap med vuxen.

I många länder, rapporter och utredningar om eldrivna enpersonsfordon lyfter man vikten av att

- skapa utrymme för mikromobilitet, lugna trafiken
- utbilda – cykelträningen bör ses som del av läroplanen, men inte endast om trafikregler utan också för att medvetandegöra trafikanter om eventuella risker och faror, däremot inte förarbevis
- ha en enhetlig olycksrapportering

- förbättra fordonens design
- lagstifta om rattfylleri för alla fordonstyper.

Många tar också bort möjligheten för de här fordonen att färdas på trottoar och gångbana. De som inte gör det verkar framför allt vara länder där det inte finns tillräcklig infrastruktur för cykel.

I många länder använder man någon form av upphandling för att ställa krav på utförarna. Detta gör man i flera EU-länder, Frankrike är ett exempel där en stads arbetssätt beskrivits i den här rapporten.

I Danmark har Transport- og Boligministeriet föreslagit inrättandet av ett forum där en konstruktiv dialog om trafiksäkerhetsåtgärder kan föras. Men detta har inte kommit igång än, enligt kontakt med handläggare i Danmark. Ett forum för samverkan om trafiksäkerhet finns redan i Sverige. Att använda forumet för att diskutera trafiksäkerhetshöjande åtgärder med relevanta aktörer – såsom Sveriges Kommuner och Regioner (SKR), kommuner, operatörer som hyr ut elsparkcyklar med flera – bland annat utifrån den kunskap som Transportstyrelsen kan bidra med utifrån den här rapporten skulle kunna leda framåt i arbetet med att höja trafiksäkerheten.

Eldrivna enpersonsfordon har inte funnits så länge i trafiken och de åtgärder som införts i olika länderna har inte hunnit utvärderas. Men den analys som kan göras är att de flesta länderna har liknande utmaningar, oavsett hur fordonen är definierade – som cykel eller annat. Utmaningarna hanteras dem på lite olika sätt. Gemensamt för de flesta är följande:

- Fordonen regleras som cykel.
- Det finns rekommendationer om att förbättra infrastrukturen för cykel i städerna.
- I många länder får fordonen inte framföras på gångbanor.
- I de fall databaser och metoder saknas för att kunna studera olyckor som händer med eldrivna enpersonsfordon föreslås införande av sådana i olika genomgångar och rapporter.
- Rekommendationer om att förbättra fordonens design för att höja trafiksäkerheten
- Det ges rekommendationer för att höja kunskapsnivån hos trafikanterna.

5 Förslag och bedömningar

Följande kapitel handlar om de förslag till reglering och andra åtgärder som presenteras i rapporten samt bedömningar av att avstå reglering och andra åtgärder.

5.1 Ändring av fordonsdefinitionen för cykel

[redacted] Ingen effektbegränsning för cyklar utan tramp- och vevanordning.

Förslag
Vi föreslår att begränsningen av motoreffekten på 250 watt för cyklar utan tramp- eller vevanordning tas bort. Detta i samband med att föreskrifterna om cykel i TSFS 2009:31 uppdateras med bland annat viktbegränsning för dessa fordon.

Främsta skälet till att ta bort effektbegränsningen är att denna riskerar att hindra teknikutvecklingen och möjligheten till utveckling av trafiksäkrare fordon. Genom att fordon utvecklas med bland annat en mer avancerad motorstyrning, kraftigare batterier, ändamålsenligare bromsar och hjul, bättre stötdämpning och robustare konstruktion kan fordonens vikt öka något. En högre vikt gör att förhållandet mellan vikt och motoreffekt försämras. Begränsningen på 250 watt leder till en minskad möjlighet till användning och framkomlighet med fordonen. Att möjliggöra en ökning av fordonens motoreffekt skulle kompensera en ökad fordonsvikt och ge möjlighet att utveckla trafiksäkrare fordon. Viktigt är dock att hantera vikt i föreskrifter, bland annat för att särskilja cykel från moped.

Bland länderna inom EU förekommer oftast ingen eller högre effektbegränsning för eldrivna enpersonsfordon än 250 watt. 1 000 watt som effektbegränsning är inte ovanligt. Ett borttagande av effektbegränsningen skulle bidra till att Sveriges regelverk överensstämmer i högre grad med de övriga Europeiska ländernas och därmed underlättar för de företag som tillhandahåller fordon på den Europeiska marknaden.

Enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 95/1/EG den 2 februari 1995 har det förväntade sambandet mellan säkerhet och absolut begränsning av effekten inte kunnat bekräftas av flera vetenskapliga studier. Av det skälet och för att undanröja handelshinder på unionsmarknaden tog man bort möjligheten att vägra nyregistrering och eventuell omregistrering inom sitt territorium av fordon med en högsta nettoeffekt över 74 kW. Andra, verkningsfullare säkerhetsåtgärder bör införas för att bidra till att minska det

stora antalet dödsfall och skador bland motordrivna tvåhjuliga fordons förare och passagerare i vägtrafikolyckor i unionen.[45]
Fordonets hastighet är en av de viktigaste parametrarna som avgör allvarlighetsgraden av personskadorna vid en olycka. I och med att begränsningen av fordonens högsta konstruktionshastighet kvarstår bedömer vi att trafiksäkerheten inte försämras för föraren. Fokus på hastighetsbegränsningen bidrar även till att fordonen särskiljs från fordon som är moped.

Förändringar behöver också göras i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:144) om cyklar, hästfordon och sparkstöttingar. De föreskrifterna innehåller närmare bestämmelser om fordons beskaffenhet och utrustning enligt fordonsförordningen (2009:211). Dessa behöver utredas vidare för att skapa bästa förutsättningar för trafiksäkrare fordon men här följer några exempel på punkter att utveckla:

- Uppdatera och förtydliga tekniska krav på retardation och acceleration för att säkerställa en god manövrerbarhet. En sådan uppdatering är nödvändig oavsett förändring i krav på högsta motoreffekt.
- Vikt, eftersom en ökad effekt ger möjlighet till tyngre fordon som vid kollision kan orsaka allvarligare utfall. Det är dock värt att notera att majoriteten av de olyckor som sker med cykel – såväl elcykel som elsparkcykel – är singelolyckor där endast föraren av fordonet skadas i olyckan.[46] Det är också viktigt att genom en viktbegränsning särskilja cykel från moped.
- De tekniska krav som finns om ringklocka, belysning och reflex på cykel gäller även eldriven cykel utan tramp- eller vevanordning men även dessa kan behöva revideras.
- Körriktningsvisare
- Utreda möjligheten till historik spårning genom hastighetsmätare

Denna typ av regelutveckling kan med fördel ske tillsammans med de företag som utvecklar fordonen, bland annat genom samverkan i standardiseringsarbeten.

Möjligheterna att ställa krav på ändringar som förändrar fordonets tekniska konstruktion kan också behöva utredas. Detta för att försvåra manipulation samt skapa möjlighet att säkerställa att fordonet är konstruerat för 20

[45] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknadstillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar. Text av betydelse för EES, se skäl 11 sid. 2.
[46] Se t.ex. delrapport 2.

kilometer per timme, i likhet med kraven som är formulerade i regelverket om typgodkännande av två – och trehjuliga motorfordon[47]. Det kan med fördel ske EU-gemensamt, och om så blir fallet bör Sverige medverka för att bidra utifrån Sveriges förutsättningar. Inom ramen för uppdraget har Transportstyrelsen tagit de första stegen för att bidra till en EU-gemensam utveckling av de fordonstekniska kraven för eldrivna enpersonsfordon. Vi har medverkat och gett inspel till kommissionens utvalda utredare som har till uppgift att utreda minimikrav om säkerhet för eldrivna enpersonfordon (se kap. 4).

Bakgrunden till införandet av en wattbegränsning på 250 watt baserades på en farhåga som uttrycktes i tidigare arbeten (se till exempel Prop. 2015/16:31). Denna handlade om att det på marknaden skulle dyka upp fordon som ser ut som elmopeder men som motsvarar cykeldefinitionen och då få föras av personer utan behörighet. Det är viktigt att hantera eventuella problem i föreskrifter i stället för genom begränsning av motoreffekt. Detta för att inte hindra teknikutveckling eller en utveckling mot mer trafiksäkra fordon.

Det är inte lättare att öka hastigheten genom trimning på en elmotor där effekten är 250 watt än på en med högre effekt. Men en motor med högre effekt går att trimma till en högre hastighet än en med lägre effekt. 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.

Förslaget medför ändringar i 2 § lagen om vägtrafikdefinitioner (2001:559) under beteckning Cykel i tabell.

Kontinuerlig märkeffekt

Kontinuerlig märkeffekt som verktyg är inte ett enkelt sätt att skilja cykel från moped. Då bör hastighet vara ett enklare verktyg.

Högsta kontinuerlig märkeffekt är något som finns definierat i EU-förordning 168/2013.[48] Effekten definieras som den högsta motoreffekten under ett 30 minuter långt test då effekten mäts på elmotorns utgående axel enligt FN/ECE:s föreskrifter nr 85. I FN-föreskriften finns testet mer ingående beskrivet. Om en produkt har genomgått en testning och uppfyller typgodkännande enligt föreskrifterna ska produkten E-märkas. Märkningen består av ett inringat ”E” med ett tillhörande nummer för det land där godkännandet har ägt rum. Även typgodkännandenummer ska framgå av

[47] CL2014R0044EN0020010.0001.3bi_cp 1..1 (europa.eu) sid. 15.
[48] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknadstillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar

märkningen samt vilken föreskrift som har tillämpats. Själva högsta kontinuerliga märkeffekt framgår inte av märkningen. Högsta kontinuerlig märkeffekt har därmed inget att göra med att ett fordons effekt är utmärkt.[49] Vad begreppet kontinuerlig märkeffekt är framgår varken av EU-förordningen eller FN-föreskrifterna. Det betyder att kontinuerlig märkeffekt på 250 watt inte är definierat. Det finns ingen reglerad testmetod för hur märkeffekten ska kontrolleras. Motorn i sig begränsar inte effekten, utan andra komponenter på fordonet såsom batterier, styrelektronik och kablar är också viktiga för att avgöra vilken effekt ett eldrivet enpersonsfordon kan leverera. Detta medför att en motor märkt med en effekt på till exempel 500 watt från tillverkaren kan kombineras med en kraftelektronik och batteri som medför att fordonet får en effekt på 250 watt. Saknar fordonet en märkning av effekt enligt någon standard eller typgodkännande bör det vara svårt att fastställa själva fordonets effekt.

I den nyligen publicerade Europeiska standarden EN 17128:2020 – som beskriv i avsnitt 4.3.3 Arbeten med eldrivna enpersonsfordon inom EU – förekommer begreppet ” nominal power”, vilket kan översättas till nominell effekt. Det vill säga en fastställd effekt som inte behöver vara den faktiska effekten som fordonet under vissa förutsättningar kan åstadkomma. Detta gör att ytterligare ett begrepp för effekt för elfordon finns beskrivet men som inte direkt kan härledas till kontinuerlig märkeffekt.

[redacted] Ingen ny definition för eldrivna enpersonsfordon

Bedömning
Vi bedömer att det inte finns behov av någon ny typ av nationell definition för eldrivna enpersonsfordon i dagsläget. De huvudsakliga orsakerna till detta är att förhindra överreglering och att ge mikromobilitet möjlighet att utvecklas till att bli en del av den samverkan som är etablerad i trafiken.

I problemanalysen har vi inte upptäckt några problem som skulle kunna hanteras med en ny fordonsdefinition utan att det medför flera nackdelar. Som bland annat skulle leda till att osäkerheten och otydligheten riskerar att öka ytterligare. Det är mestadels elsparkcykel och elcykel som används i trafiken i dag. Det är långsamma, lätta fordon som hör hemma i cykelinfrastrukturen.

Om en egen definition ska införas, bör den införas på ett harmoniserat sätt utifrån en europeisk gemensam reglering. Det skulle underlätta användning, införskaffande och godkännande av fordonen för den europeiska marknaden. Rekommendationen som gavs i rapporten Safe micromobility var att mikrofordon med låg hastighet bör regleras som cykel.

[49] FN ECE nr. 85

Mikromobilitet kan göra resor hållbarare och för att förhindra överreglering bör mikrofordon med låg hastighet behandlas som cyklar. Snabbare mikrofordon bör dock regleras som mopeder.

Men generellt skulle lagen om vägtrafikdefinitioner behöva ses över och moderniseras, utifrån EU:s regelverk men också för att anpassas till den snabba tekniska utveckling som sker.

Som dagens definition av cykel är utformad så rymmer den majoriteten av de eldrivna enpersonsfordon som förekommer och fyller sitt syfte. Men i framtiden skulle man kunna utreda om exempelvis undergrupper till cykel med specifik reglering skulle kunna utvecklas eller en egen fordonsdefinition för små eldrivna enpersonsfordon skild från cykel. Det är viktigt att i regelverket ge möjlighet i stället för att hindra en utveckling mot transportsätt som bidrar till att nå miljömålen.

Det finns också andra regelverk som är i behov av modernisering för att inte motverka ett skifte från egen bil till andra energieffektivare lösningar. Parkeringslagstiftningen är ett exempel, plan- och bygglagen ett annat.

[redacted] Effektbegränsningen kvar för elcyklar med tramp- eller vevanordning

Bedömning
Vi bedömer att det inte är lämpligt att ta bort begränsningen av elcyklars effekt.

Att ta bort effektbegränsningen för elcykel skulle leda till att skillnaden mellan denna variant av cykel och motordriven cykel[50] (en variant av moped klass II) suddas ut. Om motoreffekten behöver höjas för ett fordon som är definierat som cykel, är det naturligt att fordonet uppgraderas till exempelvis motordriven cykel, där effekten kan vara upp till 1 000 watt i stället för 250 watt som är begränsningen för en elcykel. Uppgraderingen medför att fordonen då definieras som moped klass I eller klass II enligt Sveriges fordonsdefinitioner och behöver ett europeiskt typgodkännande för att få säljas på EU:s inre marknad. Även dessa skillnader kan komma att hanteras i föreskrifter, till exempel genom att man förtydligar vad som gäller fordon med och utan säte. Men detta behöver utredas ytterligare inför ändringar i förskrifter och med fördel i samverkan med bransch för att kunna reglera på ett funktionsbaserat sätt som möjliggör utveckling.

[50] Motordriven cykel – ett fordon av moped klass II med en elmotor med en högsta effekt på 1 000 watt och med en topphastighet på 25 kilometer per timme. Fordonet uppfyller kraven för fordonskategori L1eA enligt EU-förordning nummer 168/2013 om godkännande av och marknadstillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar.

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

Förslag
Endast eldrivna enpersonsfordon avsedda för användning av personer med fysisk funktionsnedsättning får köras på gångbana.

Enligt dagens regelverk är det möjligt att föra ett eldrivet cykelfordon utan tramp- eller vevanordning på gångbana och tillämpa regler för gångtrafikant. Vi föreslår att den möjligheten tas bort för de fordon som inte är avsedda för personer med fysisk funktionsnedsättning. Orsaken är att vi vill renodla användandet av gångbanor till gående. Genom förslaget hoppas vi även att det ska bli tydligare var en eldriven cykel utan tramp- eller vevanordning ska föras. I och med förändringen ska fordonen endast användas på cykelbana eller körbanan. Nackdelen med förslaget är att förare av eldrivna fordon utan tramp- eller vevanordning nu kan komma att behöva köra fordonen på körbanor, i likhet med andra cyklister, i större utsträckning än tidigare. Detta kan försämra trafiksäkerheten på vissa ställen, eftersom när cykelbana saknas kommer de att behöva dela utrymme med till exempel personbilar. En fördel med förslaget blir att gångbanor renodlas för gående, vilket bidrar till en ökad trygghet, trafiksäkerhet och bättre framkomlighet för gångtrafikanterna. Genom den förändringen hoppas vi också förtydliga att en förare av ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning generellt är en cyklist. Detta förslag ska också ses i ljuset av andra förslag och bedömningar i den här utredningen såsom möjliggöra en utveckling av mer robusta fordon och att en beteendeförändring krävs i trafiken då problemen med eldrivna enpersonsfordon mestadels handlar om beteendet i trafiken.

Ett eldrivet fordon utan tramp- och vevanordning passar bättre på cykelbanor och körfält som är bättre anpassade för fordon av det slaget, eftersom de är utformade för fordon med en högre hastighet än gångbanor.

Inom ramen för uppdraget har vi haft dialoger med intresseorganisationer, kommuner, myndigheter, företrädare för branschorganisationer, företag och allmänheten, bland annat genom den användarstudie som genomfördes sommaren 2020. Det har tydligt framgått att det finns ett behov av att särskilja gående och cyklister från varandra i infrastrukturen. Några av orsakerna till behovet är att minska antalet platser för konflikter, särskilja trafikanter som färdas med olika hastigheter för att skapa trygghet i det offentliga rummet och skapa en tydligare infrastruktur. Ett förbättringsförslag som lyfts i många sammanhang är att man i planeringen av infrastrukturen inte klumpar ihop gående och cyklande som trafikanter utan att det planerar separat för des trafikantgrupperna. Med detta förslag hoppas vi kunna öka tryggheten genom att gångbanor renodlas mer för de gående.

Föreslaget medför förändringar i 1 kap. 4 § tredje stycket trafikförordningen (1998:1276).

Bedömning
Det är viktigt att utveckla infrastrukturen för att ge mer utrymme till oskyddade trafikanter.

Ett sätt att bidra till en ökad trygghet, trafiksäkerhet och framkomlighet är att väghållare planerar för att minskar användningen av kombinerade trafikytor i infrastrukturen för trafikanter. Kombinerade ytor som gång- och cykelbana kan ersättas med gång- och cykelbanor där varje bana är avskild med vägmarkering. Även en ökad användning av gångbana och cykelbana där det finns möjlighet är att rekommendera.

Under utredningen har det framkommit att utrymmen som delas i trafikmiljön och där det finns trafikanter som färdas med skillnader i hastighet är platser som upplevs som otrygga och där det förekommer konflikter. Vi rekommenderar att väghållare planerar och utvecklar trafikmiljön så att denna typ av platser på sikt försvinner. Detta är även något som rekommenderas från flera olika aktörer internationellt.[51]

Inom ramen för Transportstyrelsens mandat enligt plan- och byggförordningen (2011:338) kan vi ta fram allmänna råd och föreskrifter om bland annat väginfrastrukturens utformning. Konkret innebär bemyndigandet att följande egenskapskrav får meddelas av Transportstyrelsen:

- bärförmåga, stadga och beständighet
- säkerhet i händelse av brand
- skydd med hänsyn till hygien, hälsa och miljö
- säkerhet vid användning
- skydd mot buller.

En uppdatering av allmänna råd och föreskrifter om väginfrastrukturens utformning är på remiss[52]. I remissen ingår bland annat förslag som syftar till en högre trafiksäkerhet för gående och cyklister. Exempel på förslag är:

- krav och råd på gång- och vägytor (motverka snubbling, halka och fall; friktion och oväntade nivåskillnader på vägytan, krav på längsgående sprickor på belagd gång- och cykelbana)

[51] Se till exempel slutsatserna i Safe micromobility i kap. 4.3.
[52] Remisstiden avslutas den 12 mars.

- hinderfri höjd och bredd för gång- och cykelbanor
- att fasta hinder på gång- och cykelbana ska vara synliga
- separering av körbana och gång- och cykelbana
- att räckesavslutningar på gång- och cykelbana inte får utgöra en fara för gående eller cyklande.[53]

Ett konkret regelförslag är att

> *Vägmiljön för gående och cyklister ska utformas med hänsyn till deras faktiska och upplevda trygghet.*[54]

Vägmiljön omfattar både körfält för motordrivna fordon samt gång- och cykelbanor för att öka tryggheten på gående och cyklande i trafiken.

5.3 Cykelpassage

Förslag
Vi föreslår att möjligheten att märka ut cykelpassager – med vägmarkering M16 Cykelpassage eller cykelöverfart – tas bort efter den 1 januari 2023.

Enligt vägmärkesförordningen kan kommuner och andra väghållare i dag markera ut cykelpassager – med vägmarkeringen *M16 Cykelpassager och cykelöverfarter* – där cyklister kan korsa en väg för motordrivna fordon. Dessa passager är ofta kombinerade med övergångställen. Cyklister och förare av moped klass II som kommer från cykelbana har väjningsplikt när de korsar en väg, vid obevakad cykelpassage. Vid bevakad cykelpassage regleras trafiken av trafiksignaler eller polis. Föraren av ett motorfordon har endast väjningsplikt om en cyklist befinner sig på eller i direkt anslutning till passagen. En passage behöver inte vara utmärkt på något sätt men kan förekomma med vägmarkering *M16 Cykelpassage eller cykelöverfart*[55].

En annan typ av plats där cyklister och förare av moped klass II kan korsa körbanor är vid cykelöverfarter. Dessa platser ska märkas ut med vägmarkeringar och vägmärke[56] samt vara reglerat med lokala trafikföreskrifter om cykelöverfart. Platserna ska dessutom vara anpassade så att hastigheten inte överstiger 30 kilometer per timme på körbanorna. Vid dessa platser så är det förare av fordonen på körbanorna som har

[53] Förslag till Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:XX) om egenskapskrav för vägar, gator, spårvägar och tunnelbanor (byggregler) - Transportstyrelsen.
[54] Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om egenskapskrav för vägar, gator, spårvägar och tunnelbanor (byggregler).
[55] 4 kap. 8 § vägmärkesförordningen.
[56] Cykelöverfarter ska vara utmärkta med vägmarkeringarna *M16 Cykelpassage och cykelöverfart* samt *M14 Väjningsplikt* och vägmärke *B8 Cykelöverfart*. Vägmarkering M15 Övergångställe kan utgöra en av begränsningslinjerna.

väjningsplikt mot de cyklande eller förare av moped klass II som ska använda eller använder överfarten.

När en cykelpassage kombineras med ett övergångställe ökar komplexiteten i trafikmiljön ytterligare. Föraren av ett motorfordon och cyklister har väjningsplikt mot de gående som är vid eller på ett övergångställe. Den gående ska visa hänsyn till motorfordonen och har väjningsplikt om ett motorfordon befinner sig på övergångstället. Det kan bli så att en förare av ett motorfordon behöver väja för en gående men behöver inte göra det för en cyklist som närmar sig cykelpassagen. Cyklisten ska dock väja för den gående och för föraren av motorfordonet. Eftersom motorfordonet står still, kan föraren av cykeln anse att den hinner över i samband med att den gående passerar och kör ut. Det kan skapa en otrygghet och irritation för både gångtrafikanten och föraren av motorfordonet.

Vi föreslår att det inte ska vara möjligt för väghållare att utföra och underhålla vägmarkeringen *M16 Cykelpassage eller cykelöverfart* för att markera ut cykelpassager efter den 1 januari 2030. Förslaget är tänkt att

- renodla de olika utformningarna av korsningspunkter för cyklister och motorfordon
- öka trafiksäkerheten för cyklister
- öka framkomligheten för cyklister och bidra till en tydligare trafikmiljö
- öka tydligheten för väghållare om hur korsningspunkter kan utformas.

En avsikt med förslaget är att påskynda en övergång till cykelöverfarter. Enligt en effektutvärdering som gjordes i Linköpings kommun visade mätningar och analyser på stor effekt när en cykelpassage gjordes om till cykelöverfart:

- Fordonens hastighet minskar kraftigt.
- Väsentligt högre andel fordon lämnar företräde för både cyklister och fotgängare.
- Väsentligt lägre andel cyklister behöver stanna eller nästan stanna.[57]

Om förslaget implementeras kan väghållare antingen välja att ta bort en cykelpassage eller ersätta den med en cykelöverfart. Vissa cykelpassager kommer förmodligen inte att ersättas med cykelöverfarter. Det skulle kunna

[57] Cykelpassage blir cykelöverfart, studie genomförd av Viscando.

medföra att det inte blir lika tydligt var det är tänkt att cyklister ska kunna passera.

En avsikt med detta förslag är att tydliggöra för cyklister att de ska tillämpa väjningsplikt då de ska korsa en körbana när det inte förekommer en cykelöverfart. En annan avsikt är att det ska bli tydligare även då cyklister ska korsa en körbana vid ett övergångställe att de har väjningsplikt mot gående.

En ytterligare avsikt med förslaget är att det ska bli tydligare vad som gäller vid en cykelöverfart och övergångställe. Förslaget medför att det endast kommer att förekomma utmärkning av övergångställen och cykelöverfarter, platser där förare av fordon på körbanan har väjningsplikt mot gående, cyklister och förare av moped klass II. Något som skapar enhetlighet i trafikmiljön och förenklar för förare av fordon på körbana.

För väghållare bidrar förslaget med både positiva och negativa konsekvenser. Eventuella fördelar är följande:

- Det blir sannolikt enklare att utforma trafikmiljön vid korsningspunkter mellan cyklister och motorfordon när det finns konkreta krav på utformningen för en cykelöverfart, något som saknas för cykelpassager.
- Det kommer även att underlätta att det finns en utformning att tillämpa i stället för två. Det kan också bli enklare för väghållaren att utforma platser för övergångställen, eftersom utmärkningen av en cykelpassage inte blir nödvändig. Vill väghållaren att det ska finnas en plats för cyklister att passera finns redan möjligheten till att skapa en cykelöverfart.

Eventuell nackdel för väghållare kan vara att

- de under en period kommer att behöva planera för att ta bort eller ersätta cykelpassager, vilket medför administrativa kostnader och kostnader för att ändra väginfrastrukturen.

För att underlätta införandet av den föreslagna bestämmelsen föreslås en lång övergångsperiod så att väghållare har möjlighet att planera vägutformningen, skapa nya platser för cykelöverfarter och får tid på sig att ta bort de cykelpassager som inte ska finnas kvar. Detta gör att kostnaderna med större sannolikhet kommer att kunna rymmas inom väghållarnas ordinarie budget för planering och underhåll samt nybyggnation av väginfrastrukturen.

Vägmarkeringar för cykelpassager har en livslängd på omkring 3–6 år beroende på slitage och var i körbanan de förekommer enligt dialog med

Uppsala kommun, Trafikverket och SKR. Därför väljer vi en införlivandeperiod på 7 år.

De förändringar som föreslås behöver göras i förordning om vägtrafikdefinitioner samt trafik- och vägmärkesförordningen, eftersom denna typ av reglering har en sådan omfattning och är så övergripande ingripande i medborgares rörelse att det inte är lämpligt att det regleras i myndigheters föreskrifter.

För att skapa en övergångsperiod föreslår vi en ändring som kan införas omgående – borttagande av möjligheten att skapa nya och underhålla cykelpassager. Vidare så föreslår vi att Transportstyrelsen presenterar en framställan för att 7 år efter den första regleringen ta bort de bestämmelserna som rör cykelpassage och ändrar bestämmelser som är relaterade till cykelöverfart. Detta medför att efter den 1 januari 2030 skulle cykelpassager inte förekomma i infrastrukturen eller inom regelverket för trafikreglering.

Detta förslag ligger i linje med det som föreslogs av utredaren till ”Cykelutredningen” SOU 2012:70 samt Transportstyrelsens förslag till nya trafikregler om cykelöverfart och cykelbanor TSV 2009-2856.

Förslaget har stämts av med företrädare för Sveriges kommuner och regioner, enskilda kommuner och Trafikverket.

Förslaget medför ändringar i 4 kap. 8 § vägmärkesförordningen (2007:90) under markering *M16 Cykelpassage och cykelöverfart* i tabell, förordning (2001:651) om vägtrafikdefinitioner samt på flera platser i trafikförordningen (1998:1276). De senare lagrummen kommer att ändras i och med myndighetens framställan.

5.4 Som huvudregel ska körbana inte användas när det finns cykelbana

Förslag
Möjligheten tas bort för cyklande och förare av tvåhjuliga mopeder klass II att på väg använda körbanan när det finns en cykelbana om det inte är lämpligare med hänsyn till färdmålets läge.

Enligt huvudregeln i 3 kap. 6 § första stycket trafikförordningen ska cyklar och tvåhjuliga mopeder klass II vid färd på väg föras på cykelbana om sådan finns. Ett undantag från huvudregeln har funnits i andra stycket 1, enligt vilket körbanan, om särskild försiktighet iakttas, får användas om det är lämpligare med hänsyn till färdmålets läge. I andra stycket 2 fanns också ett undantag som innebar att cyklar med fler än två hjul eller en cykel som drar

en cykelkärra eller en cykel som har sidovagn fick föras på körbanan om det var lämpligare med hänsyn till fordonets bredd.

Genom en ändring (SFS 2018:99) av 3 kap. 6 § trafikförordningen ersattes bestämmelserna i andra stycket med bestämmelser som säger att cyklande och förare av tvåhjuliga mopeder klass II dock får, om särskild försiktighet iakttas, använda körbanan i stället för cykelbanan om

1. den cyklande fyllt 15 år, och
2. den högsta tillåtna hastigheten på körbanan är högst 50 kilometer i timmen och i övrigt när det är lämpligare med hänsyn till färdmålets läge.

Samtidigt försvann möjligheten att om det är lämpligare med hänsyn till fordonets bredd använda körbanan i stället för cykelbanan. I enlighet med förslaget att återgå till den gamla skrivningen kvarstår möjligheten att använda körbanan när det är lämpligare med hänsyn till fordonets bredd eller med hänsyn till färdmålets läge.

Syftet med förslaget är att skapa en tydlighet kring var man som cyklist ska föra sitt fordon samt synliggöra behovet av att utöka och förbättra infrastrukturen för cykel. Förslaget är även tänkt att bidra till en ökad trafiksäkerhet för cyklister.

Generellt ska en cyklist cykla på en cykelbana. Men enligt dagens regelverk finns möjlighet för cyklister att nyttja körbanan i större utsträckning. Det skapar otydlighet, osäkerhet och riskerar att dölja behovet av utökad cykelinfrastruktur. Vi föreslår därför att det sker en återgång till de tidigare bestämmelserna där också breda cykelfordon hade större möjlighet att använda körbanan istället för cykelbana.

En nackdel med förslaget är att det kan upplevas som att cykel nedprioriteras i trafiken, eftersom bakgrunden till förslaget finns att hitta i att antalet cykelpendlare ökat i storstäderna. Vår bedömning är att det är precis tvärtom. I och med förslaget att ta bort möjligheten att använda körbana även när cykelbana finns, blir cykelreglerna enklare att förhålla sig till, medan möjligheten att använda körbana när det är lämpligare med hänsyn till fordonets bredd och färdmålets läge kvarstår. Det blir trafiksäkrare för cyklister, och fokus sätts på att utbyggnad av cykelinfrastruktur är nödvändig för att skapa utrymme för olika slags cyklister i det offentliga rummet, i stället för att hänvisa dem till körbanan och då kunna skjuta behovet av att utveckla infrastrukturen på framtiden ytterligare. Särlagstiftning av det här slaget kan dessutom göra det svårare att förstå de bestämmelser som redan finns. Vår bedömning är att detta är en regelförändring som bidrar till otydligheten kring cykling och riskerar att

dölja behovet av utökad cykelinfrastruktur på ett sätt som inte är trafiksäkert.

När cykelbana saknas får cyklister cykla på körbanan precis som förut.

En förhoppning är att Transportstyrelsens remitterade föreskrifter och allmänna råd om egenskapskrav för vägar, gator, spårvägar och tunnelbanor (byggregler) kommer att bidra till en enhetligare infrastruktur för gång och cykel.[58]

Förslaget medför en förändring i 3 kap. 6 § i trafikförordningen (1998:1276).

5.5 Kunskapshöjande åtgärder

Bedömning
Det finns inte någon aktör i Sverige som ansvarar för att informera allmänheten om trafik- och fordonsregler, vi ser ett behov av att säkerställa medborgares kunskap om vilka trafikregler som gäller för cyklister.

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.

Under utredningsarbetet har ett behov av kunskap framkommit. Det behövs dels trafikutbildning för barn inom ramen för grundskolan, dels utbildning om trafikregler och om vilka olyckor som sker för cyklister men också om vikten av att använda huvudskydd och att cykla nykter. Vi ser det som lämpligt att göra detta inom ramen för Trafikverkets uppdrag om att informera allmänheten om trafiksäkerhet som pågår fram till och med den 31 maj 2029. Det här är åtgärder som kan vidtas på kort sikt och Transportstyrelsen har haft en dialog med Trafikverket om möjligheterna att bidra till genomförande av uppdraget. I den framkom att man har för avsikt att informera om olyckor, vikten av huvudskydd och nykter cykling, men de bedömer att det inte ingår i uppdraget och inte heller i deras instruktion att informera om vilka trafikregler som gäller cyklister här.

Det ingår inte heller i förordningen (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen. Tidigare har vi gjort informationsinsatser vid regelförändringar och skulle kunna göra så även för eventuella regelförändringar kopplat till detta uppdrag om utrymme ges i budget. Vi ser att våra möjligheter att genomföra informationsinsatser och att ta fram

[58] Förslag till Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:XX) om egenskapskrav för vägar, gator, spårvägar och tunnelbanor (byggregler) - Transportstyrelsen.

information och underlag generellt inte ligger inom myndighetens instruktion i dag.

För att möta det behov av information och kunskap om trafik- och fordonsregler som tydliggjorts i utredningsarbetet behöver andra verktyg användas. Behovet blir särskilt tydligt i de undersökningar som har gjorts över hur kunskapsläget ser ut för allmänheten när det kommer till kunskap om trafikregler, fordonsregler och regler om behörigheter. Genomgående i de dialoger som förts med olika aktörer har varit att det finns stort behov av kunskap om trafikregler för cyklister. I flera länder genomförs detta i grundskolan, och med hjälp av aktörer som NTF. I Sverige finns beskrivet i läroplan att undervisningen i åk 1–3 i de samhällsorienterande ämnena bland annat ska behandla trafikregler och hur man beter sig i trafiken på ett säkert sätt. Det finns inga mål kopplade till undervisningen om trafikregler och risken finns att det sker med stora skillnader i olika skolor. Frågan ställdes till Skolverket och de svarade att det är upp till lärare att lägga upp sin undervisning utifrån läroplanens syfte och centrala innehåll så att eleverna ges förutsättningar att visa de förmågor och kunskaper som anges i kunskapskraven.

Vi ser en stor nytta med att även kommuner och företag som bedriver uthyrning av cyklar och elsparkcyklar kan delta i arbetet med att minska olyckor.

Regelkännedom finns bland cyklister. Dock gör brister i attityd och normer att man bryter mot bestämmelserna i viss mån. Regelkännedomen varierar något beroende på ålder, utbildning och om man har förarbehörighet. En studie som NTF genomfört om elrullstolar och liknande visar att förarbehörighet inte alltid är en garant för kunskap om cykelregler. Det är dock så att cyklister i flera fall får skulden för trafikolyckor, trots att det kan vara upp till flera trafikanter att visa hänsyn. Det grundas bland annat i fördomar mot cyklister om att de just bryter mot bestämmelser och visar dålig hänsyn.[59] Hur man upplever sin egen förmåga att visa hänsyn och hur andra visar attityd skiljer sig åt. 28 procent av de tillfrågade inom en studie genomförd för Trafikverkets räkning anser att cyklister visar hänsyn, medan 89 procent anser att man själv som cyklist visar hänsyn.[60] Detta – tillsammans med våra egna undersökningar inom ramen för uppdraget – tyder på att attityden och normen kring cykling behöver förbättras i samhället och att det behövs ett förbättrat beteende i trafiken där fokus ligger på att tillämpa de allmänna varsamhetsreglerna.

[59] En modell för säker cykling, rapport 979.
[60] Trafiksäkerhet och information.

[redacted] Cykelhjälm eller annat huvudskydd

Bedömning
Vi anser att dagens lagkrav är tillräckligt. Användningen av huvudskydd bör istället öka genom att kunskapen om trafiksäkerhet, trafikregler och fordonsregler ökar hos allmänheten. Verktyg som ökar kunskap och incitament för att höja och möjliggöra användning av huvudskydd bör användas.

Vår bedömning är att det i dag inte är motiverat att införa några bestämmelser om krav på huvudskydd då man cyklar. Bedömningen grundas i att det finns stor potential i andra åtgärder för att öka andelen som använder huvudskydd vid cykling. Åtgärder som vi bedömer som lämpliga är sådana som ska bidra till ökad kunskap om trafiksäkerhet, trafikregler och fordonsregler för att förebygga olyckor. För att skapa balans mellan att ha förutsättningar att bedriva en verksamhet som hyr ut till exempel elsparkcyklar och trafiksäkerhet så anser vi att införa krav på användning av huvudskydd vid cykling inte är förenligt med att det ska finnas en friflytande fordonsflotta.

I en litteraturstudie baserad på 35 olika studier från 28 länder, varav Sverige är ett, undersöks bland annat om krav på användning av cykelhjälm vid cykling riskerar att minska attraktiviteten cykling. Studien kan varken bekräfta eller förkasta att så skulle vara fallet.[61] Det är svårt att dra lärdom från utfallen av att införa krav på hjälmanvändning i andra länder, eftersom förutsättningarna som samhällsnormer och attityder skiljer sig från land till land.

Antalet olyckor med elsparkcykel som medförde skador i ansiktet var strax över 100 stycken under 2019.[62] Enligt en studie genomförd av Folksam såg man att omkring 18 procent av ansiktsskadorna medförde skador på tänder.[63] För att ett huvudskydd ska kunna bidra till att lindra skador på ansikte vid olyckor med elsparkcykel behöver de utvecklas för att även skydda ansiktet. Dessutom skadas många andra kroppsdelar måttligt och allvarligt i cykelolyckor. I den studie som presenterades i delrapport två hittas de allvarligaste skadorna förutom på huvud också på nedre extremitet och bröstkorg.[64] Det är viktigt att också arbeta för att hindra dessa, med till exempel infrastrukturförändringar, säkrare fordon och mer kunskap hos trafikanten.

[61] Bicycle Helmets: Systematic Reviews on Legislation, Effects of Legislation on Cycling Exposure, and Risk Compensation.
[62] Delrapport två – Redovisning olyckor och tillbud.
[63] Kartläggning av olyckor med elsparkcyklar och hur olyckorna kan förhindras.
[64] Delrapport två – Redovisning olyckor och tillbud, se till exempel sid. 6.

Flera studier visar att huvudskydd som cykelhjälm minskar skadegraden vid en cykelolycka[65, 66, 67] och detta är något som är allmänt vedertaget och vi ser ingen orsak att inte instämma i detta.

Ett krav på användning av huvudskydd skulle sannolikt leda till att utvecklingsmöjligheterna för branschen för uthyrning av elsparkcyklar påverkas kraftigt. Eftersom många av företagen tillämpar en modell med friflytande fordonsflotta, är resorna ofta spontana och användare kan inte förväntas ha med sig ett eget huvudskydd. Företag som hyr ut cyklar och elsparkcyklar behöver tillhandahålla ett sådant till kunden. Flera företag arbetar dock med att ta fram huvudskydd som följer med elsparkcyklarna, vilket gör att problematiken kan komma att försvinna på sikt. Vi uppmuntrar denna utveckling, eftersom det ligger väl i linje med de transportpolitiska målen och kommer att bidra till Nollvisionen.

Kunskapen om trafiksäkerhet, trafikregler och fordonsregler varierar men är oftare bristfällig inom allmänheten. Cyklister uppger antingen att de inte känner till reglerna för cyklister eller att de känner till bestämmelserna men även hänsynstagande mot andra trafikanter upplevts som bristfälligt. [68,69]

VTI undersökte i en studie hur en kampanjmodell ska kunna se ut för att öka hjälmanvändning bland de trafikanter som använder cykeln men som inte använder cykelhjälm. En av slutsatserna från studien är att framtida insatser bör vara en kombination av information, fysiska åtgärder och regelförändringar.[70] Även denna studie pekar på att det behövs breda insatser för att bidra till en ökad hjälmanvändning med bland annat informationsinsatser.

Användandet av cykelhjälm har sedan 1990-talet ökat och år 2020 använder omkring 50 procent av alla cyklister hjälm. Omkring 70 procent av de tillfrågade i en studie genomförd av Trafikverket anser att det bör vara obligatoriskt att använda cykelhjälm när man cykler. Om man delar upp resultatet i ålder finns skillnader, i ålderskategorierna 16–24 anser strax över 40 procent att det är borde vara obligatoriskt och inom ålderskategorierna mellan 25–84 är det omkring 80 procent.[71]

I en sammanställning av kunskapen om cykling bland barn och unga som VTI publicerade 2017 står följande att läsa:

[65] Rizzi et al. 2013.
[66] Olivier, et al, 2017.
[67] Ohlin, et al, 2017b.
[68] Trafiksäkerhet och information.
[69] Bilaga 1.
[70] Att påverka vanecyklisternas hjälmanvändning - utveckling och utvärdering av en cykelhjälmskampanj byggd på vetenskaplig grund.
[71] Allmänhetens syn på trafiksäkerhet.

Sedan den 1 januari 2005 gäller enligt Trafikförordningen (SFS 1998:1276, 6 kap. 4§), att den som är under 15 år och färdas med cykel måste använda cykelhjälm. Det är möjligt att cykelhjälmslagen på olika sätt haft en inverkan på barns och ungas cyklande. Vi har inte kunnat hitta studier som visar att det faktiskt är så, men de workshops vi genomförde med barn och unga indikerar att cykelhjälmslagen haft en negativ effekt på barns cyklande.[72]

Mellan 2014 och 2019 omkom eller skadades 2 674 allvarligt cyklister i cykelolyckor. För omkring 30 procent (802 stycken) var det till följd av skall- eller huvudskador.[73] Med dessa uppgifter och uppgifter från Strada om antalet döda eller svårt skadade cyklister mellan 2014 och 2019 blir den totala samhällsekonomiska kostnaderna omkring 37 miljarder kronor, vilket motsvarar ungefär 11 procent av kostnaderna för alla skador till följd av cykelolyckor i Sverige under samma period. Under 2019 använde 47 procent av cyklisterna i Sverige huvudskydd[74]. Utifrån den statistiken kan man antal att vid 53 procent av olyckorna bar cyklisten inte huvudskydd – det leder till att 425 olyckor under de fem åren skulle ha blivit lindrigare om huvudskydd använts. Om alla cyklister skulle använda huvudskydd, skulle enligt Trafikverkets effektsamband[75]

- 5 personer överlevt
- 41 personer hade inte blivit mycket allvarligt skadade
- 12 personer hade inte blivit allvarligt skadade.

Om de beräknade dödsfallen och allvarligt skadade i stället använt hjälm, innebär det inte att de helt klarat sig helt utan skada vid olyckan. Därför antas i beräkningen att de som inte omkommit (5 personer) skulle i stället ha fått en mycket allvarlig skada. De som blivit mycket allvarligt skadade (41 personer) skulle i stället blivit allvarligt skadade. De allvarligt skadade (12 personer) har beräknats som att de inte ådragit sig en allvarlig skada, om de hade använt hjälm. Ett annat antagande som sannolikt inte skulle ha inträffat är att alla cyklister skulle ha använt huvudskydd när de cyklar, även om det är något som vi anser vore önskvärt. Med dessa antaganden i beaktning skulle utfallet ha kunnat leda till en samhällsekonomisk besparing på 384 miljoner kronor mellan 2014 och 2019. Det motsvarar strax över 1 procent

[72] VTI rapport 958 sid. 36.
[73] Delrapport två – Redovisning olyckor och tillbud.
[74] Resultat från Trafikverkets mätningar av hjälmanvändning år 2019.
[75] Gemensam inriktning för säker trafik med cykel och moped 2018.

av de totala samhällsekonomiska kostnaderna för alla dödsfall och allvarliga skador till följd av cykelolyckor under perioden.

Enligt Trafikverkets Cykelbokslut 2019 var det i genomsnitt omkring 11 procent av Sveriges befolkning som cyklar.[76] Sveriges befolkningsmängd den 30 juni 2019 uppgick till 10 281 189 invånare.[77] Skulle ett krav på huvudskydd införas i Sverige skulle det påverka ungefär hälften av alla som cyklar, antagningsvis omkring 565 000 cyklister. Ett huvudskydd kan kosta mellan 300 kronor och upp till omkring 3 000 kronor. Om samtliga cyklister som inte använder något huvudskydd skulle köpa en hjälm som kostar 300 kronor, skulle det medföra kostnader på omkring 169, 5 miljoner kronor för den enskilda individen.

Vi bedömer att det i första hand krävs ett inledande arbete med informations- och utbildningsinsatser för att öka användningen av huvudskydd vid cykling i Sverige. Innan regelförändringar införs bör andra alternativ i stället för reglering vara uttömda. Insatsen bör vara långsiktig och ske inom många områden. Utvecklingen av antalet allvarligt skadade cyklister har – till skillnad från antalet allvarligt skadade bilister – inte förbättrats sedan 2006 enligt studier, vilket talar för att en mängd olika åtgärder behöver vidtas för att höja säkerheten för cyklister[78]. Speciellt eftersom en ökad cykling är något som förespråkas och förväntas framöver.

Ett alternativ till att införa huvudskydd för alla cyklister är att införa krav på användning av huvudskydd vid färd med elsparkcykel eller andra eldrivna enpersonsfordon. Detta alternativ ser vi inte som relevant, eftersom antalet olyckor med alla former av cykel är betydligt högre än olyckor med elsparkcykel. Fördelningen av skadeutfallet mellan elsparkcykel och elcykel ser väldigt lika ut, vilket gör att elsparkcyklar inte sticker ut. Det gör att vi anser att åtgärder bör vidtas som avser alla cyklister och inte specifikt för förare av eldrivna enpersonsfordon.

[redacted] Rattfylleri och cykling

Bedömning
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 indikationer på att förare av bland annat hyrda elsparkcyklar är påverkade av alkohol eller droger då de är involverade i trafikolyckor. Resultatet från vår egen undersökning som redovisas i ”Delrapport två –

[76] Nationellt cykelbokslut 2019.
[77] Folkmängd i riket, län och kommuner 30 juni 2019 och befolkningsförändringar 1 januari–30 juni 2019.
[78] Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2019 – Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020.

redovisning olyckor och tillbud" visar att olyckor sker i störst omfattning på kvällar och nätter samt i samband med helgdagarna för olyckor med elsparkcyklar. Undersökningen kan dock inte svara på varför det ser ut så.

En analys av Wallén Warner et al. om dödsolyckor med cyklister visar att det i flera fall har förekommit alkohol i blodet på dem som omkommit. Studien omfattade 237 olyckor mellan 2006 och 2015 och där 27 omkomna hade alkohol i blodet. Författarna är tydliga med att det är ett större bortfall av olyckor när det sker rapportering till Transportstyrelsens olycks-rapporteringssystem Strada, det kan vara omkring 35 procent.[79]

VTI genomförde en kartläggning 2018 av hur cyklister var påverkade av alkohol och andra droger. Studien omfattade omkring 2 400 deltagare och omkring 40 procent uppgav att de hade cyklat under påverkan av alkohol. Studien omfattade ingen koppling mellan alkoholpåverkan och trafikolyckor. I slutsatserna framgår det också att det finns väldigt få studier – med undantag från Wallén Warner et al. – om hur det ser ut vad det gäller alkoholpåverkan i samband med trafikolyckor med cykel.[80]

Andersson och Bunketorp presenterade en studie 2002 som visar att berusade cyklister löper en signifikant större risk att skada huvud och ansikte än nyktra cyklister vid en olycka. Studien baseras på 1 278 cykelolyckor som inträffat mellan 1995 och 1996, vilket sannolikt medför att studien inte omfattar olyckor med eldrivna enpersonsfordon, exempelvis elsparkcyklar. En ytterligare slutsats som drogs i studien var att regleringen kring cyklande under påverkan gav liten preventiv effekt på beteende och att det behövs en attitydförändring mot att cykla under alkoholpåverkan. Ett alternativ som föreslogs till en förändrad attityd var att införa en hårdare reglering mot att cykla under påverkan och reglera för att öka hjälmanvändning.[81]

Vi anser att införandet av en alkoholgräns såsom i lag (1951:649) om straff för vissa trafikbrott för alla olika typer av cyklister är svårt att motivera. Främst för att dagens regler om att fordon inte får framföras av den som på grund av sjukdom, uttröttning, påverkan av alkohol, andra stimulerande eller bedövande ämnen eller av andra skäl inte kan föra fordonet på ett betryggande sätt. Men också på grund av att många trafikanter skulle omfattas och för att det finns för lite underlag som kan ger en heltäckande bild att basera ett sådant beslut på. Dessutom riskerar det att öka polisens arbetsbörda. Vi bedömer att det behövs fler studier om förhållandet med alkohol samt droger och olyckor med cykel, framför allt relaterat till användandet av eldrivna enpersonsfordon. Studier pågår och kommer

[79] Alkohol och cykling - En multidisciplinär studie.
[80] Alkohol- och drogprevalens hos cyklister - En enkätstudie.
[81] Cycling and alcohol.

sannolikt att slutföras under 2021, vilket gör att det kan finnas orsak till att återkomma i denna fråga igen inom en snar framtid. Eventuella krav på en promillegräns i samband med cykling bör undersökas övergripande för alla typer av cyklar och inte endast relaterat till eldrivna enpersonsfordon. Men enligt den internationella genomgång som gjorts existerar detta problem även i länder där promillegräns finns för cykling. Dagens bestämmelse i 3 kap 1§ i trafikförordningen (1998:1276) är tillräckliga.

[redacted] Samverkan om cykling och användande av eldrivna enpersonsfordon

Bedömning
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.

I Trafikverkets instruktion och uppdrag ingår det att leda nationell samverkan för att bidra till de transportpolitiska målen, ökad trafiksäkerhet, och Nollvisionen. Enligt instruktionen ska myndigheten bland annat samverka med andra aktörer och därvid vidta åtgärder i syfte att nå de transportpolitiska målen. De åtgärder som vidtas ska på ett effektivt sätt bidra till måluppfyllelsen. Inom ramen för uppdraget ska myndigheten sammankalla och leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet och genomföra informations- och kunskapshöjande insatser för att öka trafiksäkerheten inom vägtrafiken.[82,83,84]

Vi ser en stor nytta med att inkludera företag, aktörer och intresse-organisationer som är verksamma inom området för eldrivna enpersonsfordon i befintliga samverkansgrupper. Eftersom utvecklingen avseende eldrivna enpersonsfordon går fort, ser vi ett behov av att inkludera dessa aspekter i större utsträckning i det nationella samverkansarbetet med information, utbildning och åtgärder för att bidra till de transportpolitiska målen. Det finns behov av kunskapsutbyte och möjligheter till samarbeten mellan myndigheter, företag, kommuner och intresseorganisationer som skulle kunna bidra till de transportpolitiska målen, ökad trafiksäkerhet och bidrag till Nollvisionen. Några av de behov som vi har identifierat förekommer inom följande områden:

- tidig samverkan vid infrastrukturplanering
- samordning om utformning av lokal cykelinfrastruktur

[82] 3 § förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket.
[83] Uppdrag att leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbete för vägtrafik.
[84] Uppdrag att genomföra informations- och kunskapshöjande insatser inom områdena mobilitet som en tjänst respektive medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken.

- samordning om utformning av lokala cykelregler
- samordning om lokal tillämpning av ordningslagen
- enhetligare regional tillämpning av lag om straff för vissa trafikbrott
- gemensamma informationsinsatser bland annat för att öka användning huvudskydd
- utbildning om trafikregler, vikten av att använda huvudskydd och nykterhet vid cykling.

Vår bedömning är att eftersom Trafikverket redan tillhandahåller plattformar och arbetssätt som möjliggör samverkan och samordning mellan myndigheter, företag och intresseorganisationer så bör dessa kompletteras med aktörer och frågor som rör eldrivna enpersonsfordon. Att involveras i detta sammanhang skulle sannolikt ge mer kraft åt de initiativ som operatörerna tar redan i dag.

5.6 Tillgängliga verktyg

Detta avsnitt handlar om de regelområden och verktyg som kommuner, Polisen och andra myndigheter kan tillämpa i dag.

Bedömning
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.

[redacted] Lagen (2016:1145) om offentlig upphandling

Lagen (2016:1145) om offentlig upphandling (LOU) reglerar köp som görs av myndigheter och andra organisationer som är finansierade med allmänna medel. Utöver kommuner, landsting och statliga myndigheter gäller den också offentligägda bolag. Lagen grundas på Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/18/EG av den 31 mars 2004 om samordning av förfarandena vid offentlig upphandling av byggentreprenader, varor och tjänster. Motsvarande regler gäller i andra länder som tillhör EU och EES. Tillsynsmyndighet är Konkurrensverket och rådgivande när det gäller hur lagen ska tillämpas är Upphandlingsmyndigheten.

Flera städer i Europa och i Sverige upphandlar hyrcykelsystem. Ett exempel i Sverige är Göteborg, där tanken är att lånecyklarna så långt som möjligt ska vara en del av kollektivtrafiken. På samma sätt som man upphandlar hyrcykelsystem borde också elsparkcykeluthyrning kunna upphandlas och därmed också kontrolleras.

Upphandling av hyrsystem för elsparkcykel görs redan i flera länder i Europa, till exempel Frankrike, Norge och Storbritannien. Det är också via liknande hantering som uthyrningsverksamheten hanteras i Kalifornien.

[redacted] Ordningslagen (1993:1617)

En annan möjlighet för kommunerna att kontrollera elsparkcykeluthyrningen är via ordningslagen (1993:1617) eller lokala ordningsföreskrifter med stöd av lagen. Denna möjlighet är sannolikt endast tillämplig när företagen ställer ut elsparkcyklarna på så sätt att en större yta tas i bruk och ett visst försäljningsställe kan anses vara utsett. Polisens rättsavdelning har i en rättspromemoria slagit fast följande:

> *Polismyndigheten gör bedömningen att uppställning av elsparkcyklar för uthyrning på offentlig plats i Stockholms innerstad normalt inte stämmer överens med det ändamål som platsen har upplåtits för eller kan anses vara allmänt vedertaget. Utgångspunkten bör därför vara att det krävs tillstånd av Polismyndigheten enligt 3 kap. 1 § ordningslagen (1993:1617) för att en sådan användning ska vara tillåten. Med hänsyn till det undantag från tillståndsplikten som också framgår av den nyss nämnda bestämmelsen i ordningslagen måste dock varje fall av uppställning bedömas utifrån de faktiska omständighet som föreligger. Rättspraxis saknas både vad gäller tillstånd enligt ordningslagen och kommunernas möjlighet att använda lokala ordningsföreskrifter. Enda sättet att få juridisk tydlighet i detta är att prova regelverket, exempelvis genom att kräva att företagen söker tillstånd enligt ordningslagen eller via införande av en lokal ordningsföreskrift.*[85]

Polisen har inte för avsikt att begära in tillståndsansökningar utan menar att företag själv har ett ansvar för att känna till och följa reglerna.

[redacted] Lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall

I lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall (LFF) finns bestämmelser som ger laglig rätt för kommun, Polisen eller Trafikverkets regioner att besluta om och verkställa flytt av fordon när vissa förutsättningar är uppfyllda. Bestämmelser i anslutning till lagen finns i förordningen (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall (FFF).

[85] Delrapport ett – redovisning av dagens regelverk sid. 36–40.

Det finns en bestämmelse[86] i LFF om att ägaren av ett fordon som har flyttats är skyldig att ersätta kostnader för flyttningen och för de övriga åtgärder[87] som vidtagits. För cyklar som förvaras på en särskild uppställningsplats behöver cykeln inte lämnas ut förrän kostnaderna har betalats[88].

[redacted] Lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott

I lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott finns bland annat bestämmelser om straff för vårdslöshet i trafik. För brottet vårdslöshet i trafik kan en vägtrafikant som i väsentlig mån brister i omsorg och varsamhet dömas. Straffet är böter.[89] Med vägtrafikant avses alla trafikanter som uppehåller sig på en väg, till exempel förare av motordrivet fordon, den som cyklar eller går. För förare av motordrivet fordon, till exempel moped klass II, gäller straffbestämmelsen även annan plats än väg. Förare av motordrivet fordon kan också dömas för grov vårdslöshet i trafik. Straffet är då böter eller fängelse i högst två år.

Även en vägtrafikant som, utan att göra sig skyldig till vårdslöshet i trafik, hindrar eller i väsentlig mån stör trafik på väg, kan dömas till böter.[90] Bestämmelsen har bland annat motsvarighet i 2 kap. 1 § andra stycket trafikförordningen om att en trafikant ska uppträda så att han eller hon inte i onödan hindrar eller stör annan trafik. Ett exempel på en situation som skulle kunna utgöra brott enligt bestämmelsen är den som (inte helt kortvarigt och utan skäl med hänsyn till den fortsatta färden) cyklar mitt i körbanan och därmed hindrar den bakomvarande trafiken.

I lagen finns också bestämmelser om rattfylleri. Se 4 §;

> *”Den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn efter att ha intagit alkohol i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter i utandningsluften döms för* rattfylleri *till böter eller fängelse i högst sex månader.”*

[86] Se 7 § LFF.
[87] Se 13 § FFF där de olika åtgärderna räknas upp. Ersättningsskyldigheten ska beräknas med hänsyn till de faktiska utgifterna och i övrigt efter skälig uppskattning av åtgärden.
[88] Se 8 § LFF.
[89] 1 §
[90] 2 §

Lokala trafikföreskrifter

Med stöd av trafikförordningen (1998:1276) kan kommunen och länsstyrelsen meddela särskilda trafikregler genom lokala trafikföreskrifter . De särskilda trafikreglerna kan bland annat avse bestämmelser om stannande och parkering för olika fordonsslag, exempelvis cykel. De får däremot inte avse olika typer av cyklar, som elsparkcyklar. Särskilda trafikregler som meddelas genom lokala trafikföreskrifter ska som huvudregel märkas ut med vägmärken och andra anordningar enligt vägmärkesförordningen (2007:90).

Vår bedömning är att det skulle vara svårt att utifrån ett uttalat behov kunna motivera att det meddelas särskilda trafikregler som rör stannande eller parkering eller förbud mot fordonstrafik som endast avser vissa typer av cyklar. Reglerna behöver dessutom märkas ut och det bör finnas praktiska möjligheter att kunna beivra överträdelser. När olika regler för olika slag av cyklar gäller mellan kommunerna riskerar trafikanternas förståelse av regelverket bli låg. De befintliga möjligheterna att genomföra den planerade utformningen av trafikmiljön genom föreskrifter bedöms vara tillräckliga. Vi föreslår därför ingen ändring i trafikförordningen i detta avseende.

6 Förslagets konsekvenser

6.1 Ändring av definition för cyklar utan tramp- eller vevanordning

Vad är problemet?

En begränsning av fordonens motoreffekt riskerar att hindra teknikutveckling och möjlighet till utveckling av trafiksäkrare fordon. Genom att fordon utvecklas med bland annat en mer avancerad motorstyrning, bättre bromsar och hjul, bättre stötdämpning och robustare konstruktion ökar även vikten och då behöver sannolikt fordonet en högre motoreffekt. Detta för att en högre vikt betyder att förhållandet mellan vikt och motoreffekt försämras, vilket i sin tur leder till en minskad möjlighet till användning och framkomlighet med fordonen.

Bakgrunden till införandet av wattbegränsningen på 250 watt baserades på en farhåga om att människor utan förarbevis skulle kunna föra kraftfulla fordon (se till exempel Prop. 2015/16:31). Detta handlade om att det på marknaden skulle kunna dyka upp fordon som ser ut som elmopeder men som motsvarar cykeldefinitionen och då får föras av personer utan behörighet som inte har tillräckliga färdigheter för att hantera en så stark motor. Det är viktigt att hantera de eventuella problemen i föreskrifter i stället för genom begränsning av motoreffekt för att inte hindra

teknikutveckling. Ett tydligt exempel är manövrerbarheten, som redan i dag hanteras i 3 kap. 2–5 §§ TSFS 2009:31. Elmotorer kan ge full effekt omgående och hela tiden, oavsett hur kraftfull den är. Därför behöver manövrerbarheten hanteras i föreskrifter oavsett effekt.

I dagens reglering har självbalanserande cyklar utan tramp- eller vevanordning ingen effektbegränsning, medan icke-självbalanserande sådana har det. Detta orsaka förvirring hos användaren, vilket bland annat kommer fram i användarstudien. Effektbegränsningen fyller ingen tydlig funktion ur ett trafiksäkerhetsperspektiv, utan det är hastighetsbegränsningen som är viktigast. Dock är det viktigt att – i föreskrifter – reglera sådant som vikt, manövrerbarhet, dimensioner med mera. Men som tidigare påpekats måste manövrerbarheten hanteras oavsett motoreffekt. Till exempel måste krafttillförseln hanteras så att fordonet inte rusar i väg. Detta är reglerat i föreskrifter om cyklar, hästfordon och sparkstöttingar, se 3 kap. 4–5 §§ TSFS 2009:31. Det finns också behov av att i föreskrifterna tydliggöra vilka eldrivna enpersonsfordon som är att anse som cykel.

Många länder i världen har ingen effektbegränsning alls på eldrivna enpersonsfordons motor eller har en högre effektbegränsning än 250 watt.91 500 watt, 1 000 watt eller ingen effektgräns alls är inte ovanligt inom EU. Att ländernas effektbegränsning skiljer sig åt riskerar att orsaka svårigheter för den fria marknaden, eftersom ett eldrivet enpersonsfordon utan tramp- eller vevanordning tillverkat för att säljas inom EU inte har liknande krav på motoreffekt som i Sverige. Att länder har olika hastighetsbegränsning är enklare för företag att hantera, eftersom det kan regleras via mjukvaruförändring. Det är mycket ovanligt att förarbevis krävs för fordon av det här slaget i andra länder (se kap. 4.3).

Ett annat problem är att en motoreffekt på 250 watt kan vara för låg om en förare har hög vikt alternativt tung packning. Då finns risken att fordonet inte orkar fortsätta framåt eller uppför en backe. Detta har bland annat bidragit till att eldrivna enpersonsfordon parkeras på ett olämpligt sätt när användaren överger fordonet utan att kunna nå sitt färdmål.

Genom att effektbegränsningen inte möjliggör att fordon kan utrustas med större batterier som ökar sträckan som fordonen kan föras så hindras även utvecklingen av hållbarare fordon. Kan fordonen användas av fler och användas även för längre sträckor så kan ett hållbarare resande stimuleras. Effektbegränsningen medför även att fordonen inte kan utrustas med robustare motorer, vilket skulle kunna bidra till att livslängden förlängs för

[91] Se avsnitt 4.3.

fordonen. Detta på grund av att motorer med högre effekt bättre kan hantera vikten av fordonet och föraren.

Dessutom finns det ingen reglerad testmetod för hur märkeffekten ska kontrolleras. Motorn i sig begränsar inte effekten, utan andra komponenter på fordonet såsom batterier, styrelektronik och kablar är också viktiga för att avgöra vilken effekt ett eldrivet enpersonsfordon kan leverera. Det går alltså inte att använda enskilda komponenters märkning för att avgöra den kontinuerliga märkeffekten.Vad ska uppnås?

Ändringsförslaget ska möjliggöra teknisk utveckling och utveckling för trafiksäkrare, hållbarare och ändamålsenligare fordon som även underlättar användningen av dem. Avsikten med förslaget är att ett eldrivet enpersonsfordon ska kunna utvecklas till att vara ett alternativ för fler användare och i fler situationer. Det blir också enklare för användaren om det blir samma regler för alla cyklar utan tramp- eller vevanordning att förhålla sig till, det vill säga en hastighetsbegränsning på 20 kilometer per timme.

[redacted] Vilka är lösningsalternativen?

Effekter om ingenting görs

Om inget görs finns det fortsatt ett regelverk som kan upplevas som rörigt av konsumenten, med en hastighetsbegränsning och en effektbegränsning för icke-självbalanserande fordon och endast en hastighetsbegränsning för självbalanserande sådana. Det finns också en risk att det hindrar teknikutveckling och utveckling mot trafiksäkrare och ändamålsenligare fordon, eftersom motoreffekten är för låg.

Alternativ som inte innebär reglering

Det finns inget alternativ till reglering. Men förslaget till regleringsalternativ bör kombineras med informations- och utbildningsinsatser över tid för att säkerställa förändringar i normer, attityder och beteenden i trafiken. Men att endast genomföra dessa åtgärder utan regeländringar skulle inte ge effekt, eftersom det fortfarande skulle medföra en hindrad teknikutveckling.

Regleringsalternativ
De alternativ som finns:

- Sätta en ny gräns för maxeffekt på till exempel 350, 500, 750, 1 000 eller 1 400 watt. Det finns kanske fler exempel men ovanstående är vad vi har hittat i det här utredningsarbetet.
- Ta bort maxeffekten helt för cyklar utan tramp- eller vevanordning.

[redacted] Vilka är berörda?

Förslaget berör tillverkare och försäljare av eldrivna enpersonsfordon samt uthyrare av elsparkcyklar. Det påverkar även de privatpersoner som äger de fordon som omfattas av bestämmelserna, eftersom personerna kan nyttja eldrivna enpersonsfordon som tidigare inte har varit tillåtna på allmän väg. Det kan också komma att påverka Arbetsmiljöverket, Elsäkerhetsverket, Polismyndigheten och Åklagarmyndigheten.

[redacted] Vilka konsekvenser medför regleringen?

Företag
Regleringen gör att reglerna inom EU blir något mer lika varandra. Det blir lättare att tillverka och sälja fordon och tjänster med liknande krav i Sverige som i övriga EU. Det ger också större möjligheter till teknisk utveckling och utveckling mot trafiksäkrare fordon.

Hur många företag berörs, i vilka branscher och hur stora är företagen?

Ett tiotal företag hyr ut elsparkcyklar Sverige. Exempel är Voi, Bird, Lime, Vosh, Moov, Ozon, Tier, Ayo, Circ och Aimo. Dessutom finns ett antal mindre företag som endast opererar i enstaka städer. Vissa utvecklar också sina egna fordon. Vilka företag som säljer olika modeller av elsparkcyklar är svårt att sammanställa, eftersom det sker mycket försäljning via internet och det finns ingen gemensam branschorganisation. Vissa av företagen som hyr ut elsparkcyklar säljer dem vidare efter att deras livslängd för uthyrning är uppnådd. Det finns också exempel på bilföretag (till exempel Audi och Volkswagen) som har utvecklat elsparkcyklar.

Vissa av företagen som bedriver uthyrning av elsparkcyklar är organiserade i branschorganisationen Nordic Micromobility Association.[92] Det finns också en europeisk koalition, micromobility for Europe[93].

Det finns flera andra fordon som är eldrivna enpersonsfordon. Självbalanserande sådana, som monowheel och ståhjulingar, påverkas inte eftersom de redan är reglerade på detta sätt i dag. Dessutom föreslås också

[92] Nordic Micromobility Association – Nordic Micromobility Association
[93] Home - Micro-mobility for Europe

reglering där möjligheten att framföra cykelfordon på gångbana och trottoar som kan minska attraktiviteten för vissa eldrivna enpersonsfordon.

Fatbikes och Rawbikes är mestadels moped klass I och klass II i dag, men mopedliknande fordon med en hastighetsbegränsning på 20 kilometer per timme och högre motoreffekt än 250 watt kan komma att finnas på gatorna i Sverige. Men tekniska krav som förtydligar vad som är cykel och moped kommer att sättas och förtydligas i arbetet med att uppdatera föreskrifterna (TSFS 2009:31).

Vilken tidsåtgång medför regleringen för företagen och vad innebär regleringen för företagens administrera kostnader?

Förslaget medför vissa lättnader och därför behöver inte företag vidta några åtgärder. Företagen kan på sikt införa nya fordon med högre effekt och som är bättre anpassade och trafiksäkrare. Förändringen som föreslås innebär inga tvingande förändringar för företagen, eftersom det är frågan om lättnader. Vi bedömer att det inte medför några tvingande förändringar för företagen, men många av dem kommer förmodligen att genomföra förändringar av sina fordon.

Vilka andra kostnader medför regleringen och vilka förändringar i verksamheten kan de behöva vidta?

Transportstyrelsen bedömer att företagen inte skulle ha några extra kostnader eller behöva genomföra några förändringar av betydelse i verksamheten till följd av regleringsförslaget. Förslaget är att begränsningen på 250 watt tas bort. Det betyder att företagen kan utveckla nya fordon som är ändamålsenligare och trafiksäkrare. Förändringen medför även en enklare hantering av fordonen mellan olika europeiska länder. Eftersom Sverige har en väldigt sträng gräns för effekten på fordonen, har det varit svårt för företag att importera fordon som används i övriga Europa till Sverige: man har varit tvungen att utveckla fordon specifikt för den svenska marknaden. Genom förslaget kan företagen enklare anpassa sina produkter för den svenska marknaden. Den högsta konstruerade hastigheten kan uppdateras via mjukvaruuppdateringar och kräver i vissa fall ingen fysisk förändring av produkterna. På samma sätt som med de administrativa kostnaderna medför förslaget inga åtgärder som företagen måste åstadkomma, men som de förmodligen kommer att genomföra. **Medborgare**
Den bedömning som gjorts i den här utredningen är att det blir enklare för medborgaren att förstå och förhålla sig till regelverket, eftersom det blir enklare när samma regler gäller för icke-självbalanserande och självbalanserande fordon. I användarstudien har det framkommit att det finns en stor okunskap kring hur regelverket ser ut. Det kan också bli användarvänligare, eftersom ett fordon med högre motoreffekt orkar högre

vikt, kan färdas längre avstånd i och med en högre batterikapacitet och kan utvecklas till större trafiksäkerhet.

Staten, regioner eller landsting och kommuner
Förslaget kommer att både förenkla och försvåra kontroller av fordon för Polisen. Förslaget för med sig en enklare kontroll av vissa fordon, då Polisen inte behöver fastställa fordonens effekt – ibland via separat fordonsinspektion av specialist – utan kan fokusera på hastigheten som fordonet är konstruerat för. Detta kommer dock att innebära att Polisen behöver kontrollera den konstruerade hastigheten för varje fordon för att säkerställa att fordonet inte är konstruerat för en högre hastighet än 20 kilometer per timme.

Polisen och Åklagarmyndigheten ställer sig tveksam till att ta bort effektbegränsningen då de menar att risk finns att det blir svårare att lagföra förare i fall av olovlig körning, rattfylleri eller vårdslöshet i trafik enligt lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

De viktigaste punkterna som lyfts i dialog med Polisen är att

- fordonet är tydligt märkt med vad som gäller
- det viktigaste är att kunna särskilja cykelfordon från moped (detta är tänkt att hanteras i föreskrifter)
- hitta en lösning på hur manipulation kan detekteras för att beivra trimning i form av hastighetsökning.

Att kunna lagföra för rattfylleri är en annan nackdel som lyfts i dialog med Polisen om effekten tas bort. Dock finns regelverk i dagsläget, både när det gäller cykel och moped. Fordonets hastighet är sannolikt lika avgörande som effekten när det kommer an på vilket regelverk en brottsmisstänkt ska dömas i enlighet med. Kontinuerlig märkeffekt som mått är inte något som enkelt kan avläsas på ett fordon utan detta måste kontrolleras via fordonsinspektion.

Polisen anser även att om de föreslagna bestämmelserna införs, kommer det att finnas behov och efterfrågan av tydlig information om trafik- och fordonsregler för allmänheten, företag och myndigheten. Behovet behöver tillgodoses för att bland annat förvaltningslagen ska uppfyllas.

Åklagarmyndigheten har i ett tiotal rättsfall använt effektgränsen för att påvisa olovlig körning, alltså framförande av fordon som betraktas som moped utan förarbevis. Gränsdragningen för vad som är cykel och moped kan inte ske med hjälp av effekt i och med förslaget. Detta kan påverka Åklagarmyndigheten i ett inledande skede, eftersom de behöver använda hastighet i stället vid rättsprövning. Men det finns också exempel på att

hastigheten har använts för att påvisa olovlig körning i rättsfall i Sverige. Transportstyrelsen bör ges förutsättningar att genomföra en informationsinsats för att informera allmänheten, företag, kommuner och myndigheter om de föreslagna författningsändringarna. Tidigare har myndigheten genomför informationsinsatser – ett exempel är sluta rattsurfa – men tillskott av medel krävs för att genomföras motsvarande insatser. Vi bedömer att kostnaden för insatsen blir 2 miljoner kronor per år i tre år utöver myndighetens normala budget.

Externa effekter

Den bedömning som gjorts i den här utredningen är att det här förslaget får få externa effekter. Det blir varken lättare eller svårare att höja fordonets hastighet genom trimning om motoreffektens begränsning på 250 watt tas bort. Dock påverkar motorns effekt den möjliga topphastigheten som ett fordon kan komma upp i vid trimning. Det har inte utarbetats färdiga föreskriftsförslag inom det här uppdraget. Men förändringar på föreskriftsnivå tillkommer och behöver göras i samband med att begränsningen tas bort. Exempel på sådant som behöver utredas är vikt, belysning, manipulationsdetektion och manövrerbarhet.

Behovet av att skilja till exempel cykel och moped åt behöver utredas och hanteras inom ramen för föreskriftsändringar kopplat till regelförändringar i det här uppdraget.

Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

Vår bedömning är att regelförslaget inte kommer att påverka den fria rörligheten för personer, varor, tjänster eller kapital inom EU negativt, vilket gör att vi uppfyller de EU-rättsliga reglerna. Det kommer dock att finnas fortsatta krav på tillgänglig information till övriga EU-medborgare om Sveriges trafikregler för att underlätta den fria rörligheten. I och med att förslaget medför ändringar av bestämmelser behöver informationen uppdateras. Transportstyrelsen bör fortsätta att bidra med information till EU:s gemensamma informationsplattform ”Åka utomlands”[94].

[94] Going abroad - European Commission (europa.eu).

[redacted] Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Bestämmelserna bör träda i kraft i samband med att Transportstyrelsens cykelföreskrifter uppdaterats med bland annat en viktbegränsning för att inte för tunga fordon ska färdas på cykelbanor. Föreskrifterna behöver utredas och notifieras till EU-kommissionen. Fastställande av lagändringar har även den en vis handläggningstid. Ikraftträdandet av förändringen av lag om vägtrafikdefinitioner bör därför ske efter den 1 januari 2023.

[redacted] Transportpolitisk måluppfyllelse

Funktionsmålet
Förslaget bidrar till funktionsmålet genom att det kan leda till ökad tillgänglighet för allmänheten och möjliggöra utveckling av mikromobila lösningar såsom eldrivna enpersonsfordon. Det förbättrar också tillgängligheten mellan Sverige och andra EU-länder med ett regelverk som stämmer bättre överens.

Hänsynsmålet
Hänsynsmålet (säkerhet, hälsa och miljö) påverkas i någon större omfattning av föreslagen ändring.

Förslaget utökar möjligheten till att utveckla eldrivna enpersonsfordon mot större trafiksäkerhet och möjliggör kanske därmed också att man byter ut bilen mot ett annat aktivt sätt att transportera sig. Detta eftersom det finns möjlighet att utveckla ett robustare och lätthanterligare fordon som kan färdas även längre sträckor. Det här är en mycket ny bransch där stora möjligheter till utveckling finns.

[redacted] Samråd

Under arbetet har vi fört en dialog med Arbetsmiljöverket, Konsumentverket, Polisen, Trafikverket, Åklagarmyndigheten, kommuner, Sveriges Kommuner och Regioner, företag som bedriver försäljning och uthyrning av elsparkcyklar, intressegrupper och branschorganisationer. Vi har även haft erfarenhetsutbyten med våra motsvarande myndigheter i Danmark, Estland, Norge och Kalifornien (USA) och samverkat med organisationer och myndigheter i andra länder.

[redacted] Hur kan regleringen i andra avseenden komma att påverka företagen?

Vi gör bedömningen att mindre företag inte kommer att påverkas i någon större omfattning av förordningsförslaget. Mindre företag kan ha en nackdel av att de inte har lika mycket kapital att investera i utveckling av nya egna fordon, vilket gör att större etablerade företag kan få nya egna fordon fortare

på marknaden. Värt att beakta är att det redan finns fordon med en högre effekt än 250 watt på marknaden, vilket gör att det finns fordon tillgängliga men att de eventuellt kräver mjukvaruuppdateringar för att uppfylla kraven på den högsta konstruktionshastigheten.

6.2 Ändring av gående på gångbana i trafikförordningen

[redacted] Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Våra och flera andra studier visar att det råder otrygghet och en osäkerhet kring var eldrivna cyklar utan tramp- eller vevanordning får köras. Det finns också osäkerhet kring var elcykel får köras. Detta skapar en dålig framkomlighet, trygghet och trafiksäkerhet för gående på gångbanor. Flera utsatta grupper meddelar att de påverkas negativt av hur eldrivna fordon utan tramp- eller vevanordning parkeras och körs på gångbanor. Dessutom vill vi sätta fokus på behovet av beteendeförändring och att utveckla cykelinfrastrukturen.

[redacted] Vad ska uppnås?

Regleringen ska bidra till att

- tydliggöra och renodla var eldrivna cykelfordon utan tramp- eller vevanordning ska användas i vägmiljön
- tydliggöra att cykel generellt ska köras på cykelbana
- tydliggöra att endast den som kör en cykel utan tramp- eller vevanordning som är avsedd för personer med rörelsehinder får tillämpa regler för gångtrafikanter
- öka tryggheten, framkomligheten och säkerheten på gångbanor för gående.

Förslaget till förordningsändring är ett av flera förslag som ska bidra till att tydliggöra var cyklister och gående ska befinna sig i trafikmiljön, att trafikantgrupperna särskiljs tydligare samt att öka trafiksäkerhet, framkomlighet, trygghet och hälsa.

[redacted] Vilka är lösningsalternativen?

Effekter om ingenting görs?
Fortsatt dålig framkomlighet, otrygghet och osäkerhet kring var eldrivna enpersonsfordon utan tramp- eller vevanordning får köras.

Alternativ som inte innebär reglering
Förslaget till regleringsalternativ bör kombineras med informations- och utbildningsinsatser över tid för att säkerställa förändringar i normer, attityder och beteenden i trafiken. Men att genomföra dessa åtgärder utan

regeländringar skulle inte ge effekt, eftersom det fortsatt skulle vara tillåtet att föra de aktuella fordonen på gångbanor.

Regleringsalternativ
Trafikförordningen förändras genom att punkt två i andra stycket till 1 kap. 4 § specificeras så att det framgår att det är fordon som är avsedda att nyttjas av personer med fysisk funktionsnedsättning som även kan anses som gående och som därmed kan föra fordonen på gångbana i gångfart.

[redacted] Vilka är berörda?

De grupper som berörs direkt är de som nyttjar eldrivna fordon utan tramp- eller vevanordning som anses vara cykel, till exempel elsparkcyklar och gångtrafikanter. Indirekt kommer övriga medborgare att påverkas, eftersom det sker förändringar i trafikbestämmelserna som varje person har skyldighet att känna till när man färdas inom transportsystemet, med andra ord gående, övriga cyklister och förare av motorfordon.

[redacted] Vilka konsekvenser medför regleringen?

Företag
Vi bedömer att det finns risk att förslaget kommer att medföra att företag som hyr ut och säljer elsparkcyklar påverkas, eftersom det kan minska fordonens attraktivitet. Dessutom finns risk att andra varianter av eldrivna enpersonsfordon blir mindre attraktiva att använda.

Hur många företag berörs, i vilka branscher är de verksamma och hur stora är företagen?

Antalet företag som arbetar med uthyrning av elsparkcyklar är ett tiotal i Sverige. Några exempel är Voi, Bird, Lime, Vosh, Moov, Ozon, Tier, Ayo, Circ och Aimo. Dessutom finns det ett antal mindre företag som endast opererar i enstaka städer. Det är svårt att sammanställa de företag som bedriver försäljning av olika modeller av elsparkcyklar, eftersom det sker mycket försäljning via internet och det förkommer ingen gemensam övergripande branschorganisation. Vissa företag som hyr ut elsparkcyklar säljer även vidare fordonen efter att livslängden för uthyrning är uppnådd. Andra varianter av eldrivna enpersonsfordon finns i mycket liten utsträckning i trafiken så de bör inte påverkas nämnvärt, eftersom marknaden är så liten i Sverige. Fordon som hoverboard, hoverkart eller monowheel används inte i någon större utsträckning till pendling.

Vilken tidsåtgång medför regleringen för företagen och vad innebär regleringen för företagens administrativa kostnader?

Den administrativa åtgärd som detta kan komma att leda till är att företagen kan vara tvungna att uppdatera viss kundinformation. Många av företagen

som hyr ut elsparkcyklar informerar sina kunder om vilka trafikregler som gäller och hur kunderna ska använda företagens fordon. Om denna regelförändring införs, kommer företagen att vara tvungna att uppdatera den informationen.

Värt att poängtera är att företagen arbetar med att sprida kunskap om trafikregler till sina kunder för att bidra till en förbättrad trafikregelförståelse, trafiksäkerhet och framkomlighet. Det arbetet skulle kunna förstärkas i samverkan om trafiksäkerhet mellan olika aktörer.

Vilka andra kostnader medför regleringen för företagen och vilka förändringar i verksamheten kan de behöva vidta?

Elsparkcyklar är konstruerade för att vara lättmanövrerade. Därför är framkomligheten hög för dessa fordon. Denna framkomlighet riskerar att försämras i och med det här förslaget. Det kan medföra en viss minskning i användning av dessa fordon och framför allt hyrda sådana kan minska i attraktivitet. Vi har lyft frågan till ett antal olika företag och har inte fått indikationer på att de ser detta som ett problem. I dialogmöten har företagen uttryckt att de anser att elsparkcyklar ska användas i samma miljö som övriga cyklar och inte på gångbanor. Dock har enstaka företag uttryckt att de tycker att kommunerna borde få välja vilka regler som ska tillämpas inom deras kommun.

I vilken utsträckning kan regleringen komma att påverka konkurrensförhållandena för företagen?

Eftersom samtliga eldrivna enpersonsfordon omfattas av förslaget, bedömer vi att konkurrensförhållandena mellan företagen inte kommer att påverkas. Vi har under uppdraget haft ett brett samråd och samverkan med företagen som arbetar med uthyrning av elsparkcyklar. Vi har bland annat gjort en gemensam problemanalys, fått information om åtgärder som företagen vidtar, diskuterat åtgärder som de ser behov av, olika regelförändringsförslag och konsekvenser av regelförändringar.

Hur kan regleringen i andra avseenden komma att påverka företagen?

På sikt hoppas vi att regelförändringarna kommer att bidra till ett ökat användande av olika cyklar, vilket kan få effekten att fler medborgare vill börja nyttja även elsparkcyklar och kanske också andra eldrivna enpersonsfordon. Det kan bidra till att öka företagens lönsamhet.

Behöver särskilda hänsyn tas till små företag vid reglernas utformning?

Vi gör bedömningen att mindre företag inte kommer att påverkas i någon större omfattning med förordningsförslaget. Den största påverkan ser vi

inom de administrativa åtgärderna i form av kundinformation som företagen kan komma att vilja uppdatera men som de inte är tvingade till.

Medborgare

Medborgare som nyttjar eldrivna enpersonsfordon utan tramp- eller vevanordning som inte är avsedda för användning av personer med fysiskt funktionshinder påverkas genom att de kommer att behöva känna till att de inte längre får köra fordonen på gångbanor i gångfart. De behöver dessutom tillämpa ett annat körmönster när de kör fordonen. Om de inte får köra på gångbana utan hänvisas till cykelbanor, kan de när cykelbanor saknas behöva köra fordonen bland motordrivna fordon. Detta sätter förarna av eldrivna enpersonsfordon i en liknande situation som övriga cyklister och en beteendeförändring kan vara nödvändig då studier visat att de som framför dessa fordon kan upplevas inte visa hänsyn. Dessutom har dessa fordon upplevs öka otryggheten i trafiken för alla. I och med att fordonen kan komma att behöva framföras på en körbana ökar även risken för att det sker konflikter eller olyckor med motorfordon där cykelbana saknas. Detta gäller dock inte barn upp till och med 8 år som fortsatt får köra på gångbana.

Vår förhoppning är att förslaget ska renodla och tydliggöra regelverket och därigenom bidra till en tryggare och säkrare trafikmiljö för personer på gångbanor. Dessutom bör förslaget öka framkomligheten för de gående. Framkomligheten kommer att påverkas något för förare av till exempel elsparkcyklar när de inte längre kan nyttja gångbanor, även om det endast har kunnat ske i gångfart enligt dagens regelverk.

Vår bedömning är att möjligheten till att cykla på gångbana i gångfart med fordonen bidrar till att förarna kan hoppa mellan olika trafikmiljöer för att ta sig fram på ett effektivt sätt. Det är inte förandet på gångbanor i gångfart i sig som möjliggör en effektiv framkomlighet. Att fordonen framförs på gångbanor skapar otrygghet för gångtrafikanter. Dessutom finns risk för dålig förutsägbarhet av förarens beteende för övriga trafikanter. När elsparkcyklar körs på gångbanor upplevs det som att de kommer väldigt snabbt och att det är svårt att förutspå var de kommer att köra. Detta indikerar att de i flera fall förs i en hastighet som är högre än gångfart på gångbanor. I användarstudien har företrädare för både gående och cyklande lyft behov om att gående och cyklande behöver särskiljas på ett tydligare sätt i trafikmiljön. Genom förslaget blir det inte tillåtet att föra elsparkcyklar på gångbana. Därför kan personer som bryter mot förbudet få påföljd på 800 kronor genom en ordningsbot[95] eller genom den påföljd som beslutas av domstol.

[95] Riksåklagarens föreskrifter om ordningsbot för vissa brott, bilaga 1, punkt 2.5

Staten, regioner eller kommuner
Staten kommer att påverkas i och med att Polismyndighetens personal kommer att behöva uppdatera sin kunskap för att de ska kunna genomföra en övervakning av de nya bestämmelserna. Det leder till kostnader för utbildning och administration.

I dialog med Polisen har det framkommit att dagens bestämmelser om att det är tillåtet att föra bland annat elsparkcyklar på gångbana i gångfart medför flera olika bedömningar vid övervakning av bestämmelserna. Först behöver det fastställas om det är frågan om ett fordon som får föras på gångbana, och sedan ska det fastställas om fordonet förs fortare än gångfart. Bedömningen kan variera beroende på var, när och i vilket sammanhang fordonet användas på gångbanan. Det är en bedömning som kan vara utmanande. Förslaget till förordningsändring bidrar till att övervakningen av trafiken på gångbanor underlättas för de rättsvårdande myndigheterna. Polisen kommer att behöva utbilda sin personal kring regelförändringen.

Om de föreslagna bestämmelserna införs, kommer det att finnas ett behov av och en efterfrågan på tydlig information om trafik- och fordonsregler för allmänheten, företag och myndigheten. Detta behov behöver tillgodoses för att bland annat förvaltningslagen ska uppfyllas.

Transportstyrelsen bör ges förutsättningar att genomföra en informations-insats för att informera allmänheten, företag, kommuner och myndigheter om de föreslagna författningsändringarna. Tidigare har myndigheten genomfört informationsinsatser – såsom sluta rattsurfa –tillskott av medel krävs för att genomföras motsvarande insatser. Vi bedömer att kostnaden för insatsen blir 2 miljoner kronor per år i tre år utöver myndighetens normala budget.

Externa effekter
Personer i utsatta grupper – som barn, äldre och personer med funktionsnedsättning – kommer att kunna använda gångbanor utan att behöva dela utrymmet med personer som kör elsparkcyklar och andra eldrivna enpersonsfordon utan tramp- eller vevanordning. Det bidrar till att konflikter minskar och att tryggheten, trafiksäkerheten och framkomligheten förbättras för dessa gående.

Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?

Avsikten med förslaget till regelförändring är att det ska bli en tydligare gränsdragning mellan cyklande och gående i vägtrafikmiljön. Förhoppningsvis leder den till en tryggare och säkrare trafikmiljö för de gående. Dessa åtgärder är inte möjliga att vidta på ett annat sätt än via

reglering, eftersom det inte är möjligt att hänvisa trafikanter till andra miljöer än gångbana när de via förordningen har rätt att vistas på gångbanor.

[redacted] Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

Trafik och förande av fordon regleras inte via EU-rättslig reglering utan via konventioner i United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) om trafikregler[96] samt vägmärken och trafiksignaler[97]. Vi bedömer att de föreslagna bestämmelserna är förenliga med dessa konventioner.

Vår bedömning är att regelförslaget inte kommer att påverka den fria rörligheten för personer, varor, tjänster eller kapital inom EU. Det kommer dock att finnas fortsatta krav på tillgänglig information till övriga EU-medborgare om Sveriges trafikregler för att underlätta den fria rörligheten. I och med att förslaget medför ändringar av bestämmelser, behöver informationen uppdateras. Transportstyrelsen bör fortsätta att bidra med information till EU:s gemensamma informationsplattform ”Åka utomlands”[98].

[redacted] Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Bestämmelserna bör träda i kraft i samband med övriga förändringar i trafikförordningen som föreslås inom uppdraget. Detta för att underlätta en informationsinsats om de nya bestämmelserna. Vi bedömer att det inte finns någon specifik tidpunkt då bestämmelserna behöver träda i kraft på grund av internationella åtaganden.

[redacted] Transportpolitisk måluppfyllelse

Hur påverkar regleringen funktionsmålet?
Ändringen i trafikförordningen kommer att bidra till en ökad tillgänglighet och framkomlighet för gående på gångbanor, speciellt för särskilt utsatta trafikantgrupper som unga, äldre och personer med fysiskt funktionsnedsättning.

Förslaget renodlar var i trafikmiljön trafikantgruppen cyklister ska föra sina fordon och bidrar på sikt till att skapa en bättre ordning och reda i trafiken, vilket kan öka tillgänglighet och framkomlighet generellt. Det kan också synliggöra behovet av en tydlig cykel- och gånginfrastruktur.

[96] Convention on road traffic, Done at Vienna on 8 November 1968.
[97] Convention on road signs and signals, Done at Vienna on 8 November 1968.
[98] Going abroad - European Commission (europa.eu).

Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?
Förslaget medför att elsparkcyklar inte längre får köras på gångbana, vilket ökar trafiksäkerheten för de som använder gångbanor. På kort sikt kan trafiksäkerheten för dem som använder eldrivna enpersonsfordon utan tramp- eller vevanordning försämras, eftersom de hänvisas till körbanan för motordrivna fordon när det inte finns en cykelbana eller ett cykelkörfält.

Förslaget är en del av flera olika regeländringar som ska bidra till att öka tydligheten för användning av eldrivna enpersonsfordon. Förhoppningen är att på sikt bidra till en ökad användning av olika slags cyklar, vilket i sin tur kan bidra till en ökad hälsa och minska miljöpåverkan inom transportsektorn i städer av olika storlek i Sverige.

Samråd

Under arbetet har vi fört en dialog med Polisen, Trafikverket, Konsumentverket, Arbetsmiljöverket, kommuner, Sveriges Kommuner och Regioner, företag som bedriver försäljning och uthyrning av elsparkcyklar, intressegrupper och branschorganisationer. Vi har även haft erfarenhetsutbyten med våra motsvarande myndigheter i Danmark, Estland, Norge och Kalifornien (USA) och samverkat med organisationer och myndigheter i andra länder.

6.3 Ändring av cykelpassage i vägmärkesförordningen

Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

I studier som gjorts, av både oss och andra, finns tecken på att det råder otrygghet och en osäkerhet kring delade utrymmen mellan oskyddade trafikanter, och mellan oskyddade trafikanter och skyddade trafikanter på vissa ställen i infrastrukturen. Det finns också osäkerhet kring hur cyklister (och mopedister som kör moped klass II) ska agera vid cykelpassager. Detta orsakar en brist på trygghet och trafiksäkerhet för gående på gångbanor, cyklister på cykelbanor och förare av motorfordon på körbanor. Flera undersökningar visar på en otydlighet kring hur trafikreglerna ska tillämpas, vad som är det förväntade beteendet vid cykelpassager och även hur cykelpassager ska vara utformade.

Inom uppdraget har det även påvisats brister vad det gäller tillgång, underhåll och utformning av infrastrukturen för cyklister och gående.

Under den samverkan som har genomförts inom uppdraget har det även framkommit att väghållare anser att bestämmelserna om cykelpassage och cykelöverfart är svåra att hålla isär och att man förespråkar att endast använda cykelöverfarter.

[redacted] Vad ska uppnås?

Regleringen ska bidra till att

- tydliggöra och renodla hur samspelet ska ske mellan trafikanter i passager där oskyddade och skyddade trafikanter befinner sig
- tydliggöra infrastrukturen för cyklister
- öka tryggheten, framkomligheten och säkerheten för cyklister.

Förslaget till förordningsändring är ett av flera förslag som ska bidra till att tydliggöra var cyklister och gående ska befinna sig i trafikmiljön, att trafikantgrupperna särskiljs tydligare och högre trafiksäkerhet, framkomlighet, trygghet samt ökad hälsa.

[redacted] Vilka är lösningsalternativen?

Effekter om ingenting görs?
Om inget görs blir effekten mindre tydlighet, fortsatt otrygghet och osäkerhet vid cykelpassager.

Alternativ som inte innebär reglering
Ett alternativ till att ta bort bestämmelserna om cykelpassager skulle kunna vara en informationsinsats och att sprida kunskap om cykelpassager till både allmänheten, väghållare och andra myndigheter. Vi ser dock att mycket av problematiken skulle kvarstå och att flera av fördelarna med regleringen inte kommer att uppnås. Vi ser inte detta alternativ som realistiskt.

Regleringsalternativ
Transportstyrelsen föreslår förändringar i vägmärkesförordningen, vilket medför att cykelpassager på sikt fasas ut från trafikmiljön.

[redacted] Vilka är berörda?

De grupper som berörs är samtliga trafikanter, väghållare och de företag samt konsulter som arbetar med vägutformning, vägmärken och vägmarkeringar i Sverige.

[redacted] Vilka konsekvenser medför regleringen?

Företag
Förslaget kan komma att påverka företag som upphandlas av väghållare för att utforma, underhålla och bygga vägpassager och cykelöverfarter genom att det kommer nya bestämmelser som de behöver ha kunskap om. Övergångsperioden medför även att det under en period kommer att finnas behov av att ta bort eller ersätta cykelpassager.

Men i och med övergångsperioden kommer företagen inte att påverkas i någon större omfattning. Påverkan kommer framför allt att ske genom att de behöver sätta sig in i de nya bestämmelserna. Förändringarna kommer att kunna ske i det normala underhållet av vägmarkeringar under övergångsperioden.

Hur många företag berörs, i vilka branscher är de verksamma och hur stora är företagen?

Antalet företag som arbetar med att utforma, underhålla och bygga vägpassager och cykelöverfarter är svårt att fastställa, eftersom det finns såväl stora bolag med många anställda som små konsultföretag som endast har en anställd.

I vilken utsträckning kan regleringen komma att påverka konkurrensförhållandena för företagen?

Vi bedömer att förslaget inte kommer att påverka företagens konkurrensförhållande i någon större utsträckning. Större företag kan enklare avsätta personal till att undersöka de nya reglerna men har samtidigt fler personer som ska informeras.

Hur kan regleringen i andra avseenden komma att påverka företagen?

På sikt hoppas vi att regelförändringarna kommer att bidra till en förenklad situation för företagen, när det endast kommer att finnas en typ av passage för cyklister att utforma.

Medborgare

Förslaget kommer att påverka både gående och cyklister genom att infrastrukturen blir tydligare och att det blir enhetligare bestämmelser som ska tillämpas vid korsningar med motordrivna fordon. Säkerheten förbättras för de platser som kommer att ändras från cykelpassager till cykelöverfarter, eftersom hastigheten för fordonen på körbanan ska säkerställas till 30 kilometer per timme.

Förslaget påverkar även trafikanter som kör motordrivna fordon på körbana.

Vid cykelöverfarter blir bestämmelser mer enhetliga för oskyddade trafikanter. Framkomligheten kan komma att försämras för motordrivna trafikanter, eftersom

- korsningar kan komma att byggas om till cykelöverfart. Då anpassas så att den högsta hastigheten för passagen blir 30 kilometer per timme. Men en minskad snitthastighet leder till minskade utsläpp och en lugnare trafikmiljö.

- en del cykelpassager kan komma att tas bort. Men cyklister kan korsa en gata, utan att en cykelpassage finns.

Vår förhoppning är att förslaget ska bidra till enhetligare bestämmelser vid korsningar

- mellan gående och cyklister
- förare av andra fordon, till exempel personbilar.

I och med borttagande av cykelpassage ska förare av fordon på körbanan tillämpa väjningsplikt där cyklister ska passera. Förhoppningen är även att bestämmelserna ska bli tydligare för cyklister, eftersom de liksom förare av motorfordon på körbana ska tillämpa väjningsplikt mot gående på övergångställen.

Förhoppningen är även att väghållare kommer att använda cykelöverfarter i större utsträckning och påskynda arbetet med en utökad infrastruktur för cyklister och andra oskyddade trafikanter.

Även om vissa cykelpassager inte kommer att ersättas av cykelöverfarter, kommer cyklister och förare av moped klass II att ha samma möjligheter att passera på platserna, vilket gör att framkomligheten inte försämras. Avsikten är att det ska bli tydligare att cyklister som ska korsa en körbana har väjningsplikt mot de gående och motorfordonen på körbanan, vilket ska bidra till en ökad trafiksäkerhet och tryggheten på platserna.

Vägföreningar som ansvarar för vägar kan komma att behöva ändra eller ta bort cykelpassager i och med förslaget. Eftersom vi föreslår en övergångsperiod, kommer skiftet att kunna genomföras inom ramen för det normala underhållet av vägmarkeringar. Om föreningen vill bygga om en cykelpassage till en cykelöverfart, kan det medföra en högre kostnader än för att upprätta en cykelpassage. Detta är dock frivilligt.

En nackdel som kan uppkomma till följd av förslaget är vid bevakade cykelpassager som är signalreglerade. Vid en till exempel en signalreglerad fyrvägskorsning kommer kommuner att behöva ersätta cykelpassagerna med cykelöverfarter eller släcka ner signalregleringen för cykelpassager om de väljer att ta bort passagerna. Detta får i så fall konsekvensen att framkomligheten för cyklisterna försämras, eftersom de kommer att behöva korsa körbanor på ett övergångställe om det förekommer ett sådant. Om kommunen väljer att behålla signalregleringen, kan det skapas en falsk trygghet för cyklisten när den får grönt ljus samtidigt som en högersvängande bilist har fått en grön högerpil. Bilisten i detta fall har då inte väjningsplikt mot cyklisten. Detta är dock redan fallet i dag men det blir tydligare i och med att passagen är borttagen men inte signalregleringen för cyklisten. Om en bevakad cykelpassage ersätts med en cykelöverfart,

kommer trafiksäkerheten öka för den cyklande, eftersom bilister kommer att ha väjningsplikt mot de cyklande på överfarten, även vid en bevakad sådan .

Staten, regioner eller kommuner

Kommuner som ansvarar för vägar kan komma att behöva ändra eller ta bort cykelpassager på grund av förslaget. Eftersom vi föreslår en lång övergångs-period, kommer skiftet att kunna genomföras inom ramen för det normala underhållet av vägmarkeringar.

Om kommunen väljer att bygga om en cykelpassage till en cykelöverfart, kan det medföra högre kostnader, eftersom det ställs andra krav på utformningen av platsen än vid cykelpassage. Men det är inte tvingande för kommunerna . En övergångsperiod på 7 år anser vi ger kommunerna förutsättningar att inom ramen för den ordinarie verksamheten för nybyggnation, ombyggnation och underhåll av cykelinfrastrukturen ta bort cykelpassagerna.

I och med att markeringar för cykelpassage kommer att behöva tas bort på sikt, kommer även trafiksignaler för bevakade cykelpassager att behöva släckas ner om markeringen tas bort. Om en bevakad cykelpassage ersätts med en bevakad cykelöverfart, tillkommer endast kostnader för den mer utförliga utmärkningen av överfarten för kommunen.

Polisen kommer att behöva utbilda sin personal kring denna regelförändring, vilket kommer att leda till kostnader för utbildning och administration.

Om förslaget införlivas, kommer Transportstyrelsen att behöva ta fram en framställan om ändringar i trafikförordningen och vägmärkesförordningen, vilket kommer att kräva resurser för myndigheten.

Det kommer också att finnas behov och efterfrågan av tydlig information om trafik- och fordonsregler för allmänheten, företag och myndigheten om förslaget införs. Detta rör bland annat information om den övergångsperiod som föreslås och vilka krav som ställs för att en plats ska anses vara en cykelöverfart.

Transportstyrelsen bör ges förutsättningar att genomföra en informations-insats för att informera allmänheten, företag, kommuner och myndigheter om de föreslagna författningsändringarna. Tidigare har myndigheten genomför informationsinsatser – såsom sluta rattsurfa – men tillskott av medel krävs för att genomföras motsvarande insatser. Vi bedömer att kostnaden för insatsen blir 2 miljoner kronor per år i tre år utöver myndighetens normala budget

[redacted] Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

Trafik och förande av fordon regleras inte via EU-rättslig reglering utan via konventioner i United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) om trafikregler[99] samt vägmärken och trafiksignaler[100]. Vi bedömer att de föreslagna bestämmelserna är förenliga med dessa konventioner.

Vår bedömning är att regelförslaget inte kommer att påverka den fria rörligheten för personer, varor, tjänster eller kapital inom EU. Det kommer dock att finnas fortsatta krav på tillgänglig information till övriga EU-medborgare om Sveriges trafikregler för att underlätta den fria rörligheten. I och med att förslaget medför ändringar av bestämmelser, behöver informationen uppdateras. Transportstyrelsen bör fortsätta att bidra med information till EU:s gemensamma informationsplattform ”Åka utomlands”[101].

[redacted] Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?

Förhoppningen är att regleringen kommer att bidra till att öka tydligheten i trafikreglerna, öka trafiksäkerheten, öka framkomligheten för cyklister och mopedister som kör moped klass II samt öka incitamentet för att utveckla cykelinfrastrukturen. För att göra reglerna tydligare ser vi inget alternativ till att ändra bestämmelserna. Oavsett regeländring eller inte så kommer det att behövas en insats för att informera allmänheten, företag, kommuner, myndigheter och andra organisationer om bestämmelserna.

[redacted] Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Förändringarna som föreslås i steg ett bör träda i kraft i samband med övriga lag- och förordningsförslag som föreslås inom uppdraget för att underlätta en informationsinsats. Bestämmelserna som föreslås i det andra steget behöver införas omkring 7 år efter införandet av bestämmelserna i steg ett.

För att underlätta ytterligare för kommuner så föreslår vi att ändringarna av vägmärkesförordningen bör träda ikraft ett år efter ändringarna i trafikförordningen, det vill säga den 1 januari 2023. Vi vill skapa förutsättningar för kommuner som har planerat underhåll av vägmarkeringar innan övergångsperioden startar. En senare ikraftträdande skulle skapa

[99] Convention on road traffic, Done at Vienna on 8 November 1968.
[100] Convention on road signs and signals, Done at Vienna on 8 November 1968.
[101] Going abroad - European Commission (europa.eu).

möjligheten att underhålla vissa markeringar som är i direkt behov av underhåll och som redan är planerat.

[redacted] Transportpolitisk måluppfyllelse

Hur påverkar regleringen funktionsmålet?
En avsikt med förslaget till ändringen i trafikförordningen kommer att bidra till en ökad framkomlighet för cyklister och förare av moped klass II där cykelpassager kommer att ersättas med cykelöverfarter.

Genom att förslaget renodlar var i trafikmiljön trafikantgruppen cyklister ska föra sina fordon bidrar det på sikt till att skapa en bättre ordning och reda i trafiken, vilket också kan bidra till en ökad tillgänglighet och framkomlighet generellt.

Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?
Genom att bestämmelserna kring korsningspunkter för cyklister och förare av moped klass II kommer att renodlas och blir tydligare bedömer vi att trafiksäkerheten ökar för dessa trafikanter. Om det på sikt blir fler cykelöverfarter och det ställs krav på att dessa platser är anpassade för en högsta hastighet av 30 kilometer i timmen kommer även det att bidra till ökad säkerhet. Vid de platser där cykelpassager tas bort blir det även tydligare vilka regler som gäller, vilket också bidrar positivt till trafiksäkerheten.

Förslaget till regeländring är en del av flera olika regeländringar som ska bidra till att öka användbarheten och tydligheten för användning av eldrivna enpersonfordon. Förhoppningen är att förändringen kommer att bidra till att användning av fordonen är ett alternativ för fler personer. Detta kan på sikt bidra till en ökad användning av eldrivna enpersonsfordon och andra cyklar, vilket i sin tur kan bidra till en ökad hälsa för medborgare och minska miljöpåverkan inom trafiksektorn.

[redacted] Samråd

Under arbetet har vi fört en dialog med Polisen, Åklagarmyndigheten, Trafikverket, Konsumentverket, Arbetsmiljöverket, kommuner, Sveriges kommuner och regionen, företag som bedriver försäljning och uthyrning av elsparkcyklar, intressegrupper och branschorganisationer. Vi har även samverkat med våra motsvarande myndigheter i Danmark och Norge samt med organisationer och myndigheter i andra länder.

6.4 Ändringar av undantag för cyklister att cykla på körbana i trafikförordningen

Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Våra studier och flera andra visar på att det råder osäkerhet kring var i trafikmiljön cyklar ska köras. I och med förslaget att ta bort möjligheten att använda körbana även när cykelbana finns blir cykelreglerna enklare att förhålla sig till. Dock kvarstår möjligheten att använda körbanan om det är lämpligare på grund av färdmålets läge och med hänsyn till fordonets bredd. Det blir trafiksäkrare för cyklister, och fokus sätts på att utbyggnad av cykelinfrastruktur är nödvändig för att skapa utrymme för cyklister i det offentliga rummet, i stället för att hänvisa dem till körbanan och då kunna skjuta behovet av att utveckla infrastrukturen på framtiden ytterligare. Särlagstiftning av det här slaget kan dessutom göra det svårare att förstå de bestämmelser som redan finns.

Inom uppdraget har det även påvisats brister vad det gäller tillgång, underhåll och utformning av infrastrukturen för cyklister och gående.

Vad ska uppnås?

Syftet med förslaget är att skapa en tydlighet kring var man som cyklist ska köra sitt fordon. Dessutom vill vi synliggöra behovet av att utöka och förbättra infrastrukturen för cykel. Förslaget är också tänkt att bidra till en ökad trafiksäkerhet för cyklister.

Vilka är lösningsalternativen?

Effekter om ingenting görs?

Det blir mindre tydlighet kring var cyklister ska köra sina fordon och en fortsatt särlagstiftning som inte sätter fokus på att utveckla cykelinfrastrukturen.

Alternativ som inte innebär reglering

Det finns inget förslag som inte innebär reglering, eftersom detta är reglerat redan i dag. Förslaget bör kombineras med informations- och utbildningsinsatser över tid för att säkerställa förändringar i normer, attityder och beteenden i trafiken. Men att genomföra dessa åtgärder utan regeländringar skulle inte ge effekt, eftersom det fortsatt skulle vara tillåtet att använda både cykelpassager och cykelöverfarter i infrastrukturen.

Regleringsalternativ

Trafikförordningen föreslås ändras genom att möjligheten för cyklister och förare av moped klass II att cykla på en körbana trots att det finns en närliggande cykelbana under 3 kap. 6 § tas bort. Förslaget medför en återgång till den tidigare formuleringen i förordningen

Vilka är berörda?

De grupper som berörs är samtliga trafikanter, men mer specifikt cyklister, gående och förare av motorfordon i Sverige. Dock berörs cyklister och förare av moped klass II särskilt, eftersom möjligheten att använda körbanan i stället för cykelbanan påverkas.

Vilka konsekvenser medför regleringen?

Företag
Vi bedömer att företag som använder cykel eller moped klass II för transporter av varor eller för olika tjänster inte kommer att påverkas i och med att om körbanan är lämpligare med hänsyn till fordonets bredd kan denna användas i stället. I annat fall kan de nyttja näraliggande infrastruktur för cykel.

Medborgare
Cyklister och förare av mopeder av klass II kommer att påverkas: de kommer inte att kunna nyttja en körbana om en näraliggande cykelbana finns. Det kan leda till en minskad framkomlighet, samtidigt som trafiksäkerheten ökar för cyklisterna. Majoriteten av de dödsolyckor som sker med cyklister sker i kollision med motordrivna fordon. Konflikter mellan olika cyklister och gående kan komma att öka i och med att de cyklister som tidigare har valt att använda en körbana på grund av att de vill hålla en högre hastighet nu kommer att behöva använda en cykelbana eller en gemensam gång- och cykelbana. Här är det viktigt att poängtera att alla trafikanter ska visa hänsyn till sina medtrafikanter. Hastigheten ska anpassas efter förhållandena på platser, och man ska inte hindra andra trafikanter i onödan. Det kan till exempel vara olämpligt att cykla i hög hastighet i en trång miljö eller där sikten är begränsad, att cykla flera cyklister i bredd eller promenera med flera barnvagnar i bredd på en gemensam gång- och cykelbana.

Vår förhoppning är att infrastrukturen för cykel och moped klass II och för gående på sikt kommer att byggas ut och att denna åtgärd ska bidra till att behovet av cykelinfrastruktur tydliggörs ytterligare. Vilket i förlängningen kommer att minska konfliktpunkterna mellan cyklister och förare av moped klass II samt gående på cykelbanor.

Staten, regioner eller kommuner
Regleringsförslaget kommer att bidra till att sätta fokus på det ökade behovet av en väl utformad och underhållen gång- och cykelinfrastruktur som finns redan i dagsläget. Vår förhoppning är att regleringen kommer att bidra till ökade incitament för väghållare att investera mer resurser i att utveckla och underhålla en bättre infrastruktur för gående och cyklister.

Regleringsförslaget i sig medför inte några direkta kostnadsökningar för väghållare.

Polisen kommer att behöva utbilda sin personal om denna förändring, vilket orsakar kostnader för utbildning och administration.

Om de föreslagna bestämmelserna införs, kommer det att finnas behov och efterfrågan av tydlig information om trafik- och fordonsregler för allmänheten, företag och myndigheten. Informationsbehovet behöver tillgodoses för att bland annat förvaltningslagen ska uppfyllas.

Transportstyrelsen bör ges förutsättningar att genomföra en informationsinsats för att informera allmänheten, företag, kommuner och myndigheter om de föreslagna författningsändringarna. Tidigare har myndigheten genomför informationsinsatser – sluta rattsurfa – men tillskott av medel krävs för att genomföras motsvarande insatser. Vi bedömer att kostnaden för insatsen blir 2 miljoner kronor per år i tre år utöver myndighetens normala budget

Externa effekter

Regleringsförslaget ska bidra till att öka fokus på infrastruktur för gående och cykel och tydliggöra behov av en utökad gång- och cykelinfrastruktur. Det ska bidra till ökade möjligheter till att nyttja alternativa transportmedel framför till exempel personbil i vardagen. På sikt ska det kunna bidra till de miljömål som Sverige har satt upp, till exempel genom Agenda 2030 eller att Sverige ska vara ett koldioxidneutralt land 2045.[102]

Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

Trafik och förande av fordon regleras inte via EU-rättslig reglering utan via konventioner i United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) om trafikregler[103] samt vägmärken och trafiksignaler[104]. Vi bedömer att de föreslagna bestämmelserna är förenliga med dessa konventioner.

Vår bedömning är att regelförslaget inte kommer att påverka den fria rörligheten för personer, varor, tjänster eller kapital inom EU. Det kommer dock att finnas fortsatta krav på tillgänglig information till övriga EU-medborgare om Sveriges trafikregler för att underlätta den fria rörligheten. I och med att förslaget medför ändringar av bestämmelser, behöver informationen uppdateras. Transportstyrelsen bör fortsätta att bidra med

[102] Sverige ska bli ett fossilfritt välfärdsland - Regeringen.se.
[103] Convention on road traffic, Done at Vienna on 8 November 1968.
[104] Convention on road signs and signals, Done at Vienna on 8 November 1968.

information till EU:s gemensamma informationsplattform ”Åka utomlands”[105].

[redacted] Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?

Förhoppningen är att regleringen kommer att bidra till en ökad tydlighet av trafikreglerna, ökad trafiksäkerhet och ökat fokus på investeringar i infrastruktur för cyklister och mopedister som kör moped klass II samt för gående. För att göra reglerna tydligare ser vi inget alternativ än att ändra bestämmelserna. Oavsett regeländring eller inte så kommer det att behövas en insats för att informera allmänheten, företag, kommuner, myndigheter och andra organisationer om bestämmelserna.

[redacted] Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Förändringarna som föreslås bör träda i kraft i samband med övriga förändringar i trafikförordningen som föreslås inom uppdraget. Detta för att underlätta en informationsinsats om de nya bestämmelserna.

Vi bedömer att det inte finns någon specifik tidpunkt då bestämmelserna behöver träda i kraft på grund av internationella åtaganden.

[redacted] Transportpolitisk måluppfyllelse

Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Förslaget till ändringen i trafikförordningen riskerar att orsaka en minskad framkomlighet för de cyklister som i dag nyttjar en körbana i stället för en närliggande cykelbana. Framkomligheten kan komma att minska för dem som använder en cykelbana som i och med förslaget kommer att nyttjas av fler cyklister.

Genom att renodla var i trafikmiljön trafikantgruppen cyklister ska framföra sina fordon kommer det på sikt att bidra till att skapa en bättre ordning och reda i trafiken, vilket kan bidra till en ökad tillgänglighet och framkomlighet generellt.

En förhoppning är att regleringen även ska öka incitamentet för utveckling och underhåll av gång- och cykelinfrastruktur, i så fall kan regleringen i förlängningen bidra till en ökad framkomlighet för både de gående och cyklande.

[105] Going abroad - European Commission (europa.eu).

Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?
Genom förslaget kommer trafiksäkerheten att höjas för de cyklister som i dag nyttjar en körbana i stället för en närliggande cykelbana. Tryggheten kan dock försämras för gående och cyklister på grund av överflytten från körbanan till gångbanan.

En förhoppning är att regleringen även ska öka incitamentet för utveckling och ett underhåll av gång- och cykelinfrastruktur, i så fall kan regleringen bidra till en ökad säkerhet och trygghet för både de gående och cyklande.

Förslaget till regeländring är en del av flera olika regeländringar som ska bidra till att öka förutsättningarna för användning av eldrivna enpersonfordon och förhoppningen är att förändringen kommer att bidra till en enklare användning av fordonen. Detta kan på sikt bidra till en ökad användning av eldrivna enpersonsfordon och andra cyklar, vilket som i sin tur kan bidra till en ökad hälsa för medborgare och minskad miljöpåverkan inom trafiksektorn.

[redacted] Samråd

Under arbetet har vi fört en dialog med Polisen, Trafikverket, Konsumentverket, Arbetsmiljöverket, kommuner, Sveriges kommuner och regionen, företag som bedriver försäljning och uthyrning av elsparkcyklar, intressegrupper och branschorganisationer. Vi har även samverkat med våra motsvarande myndigheter i Danmark och Norge samt med organisationer och myndigheter i andra länder.

7 Författningskommentar

7.1 Förslaget till ändring lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner

2 §

Ändringen i fjärde punkten avser eldrivna cyklar utan tramp- eller vevanordning och som inte är avsedda för användning av personer med fysisk funktionsnedsättning, och inte är självbalanserande. För dessa fordon tas bestämmelsen om att de ska ha en elmotor vars kontinuerliga märkeffekt inte överskrider 250 watt bort så att samma gäller för icke-självbalanserande och självbalanserande fordon – att de ska vara konstruerade för 20 kilometer per timme.

7.2 Förslaget till ändring i trafikförordningen (1998:1276)

1 kap. 4 §

Ändringen i tredje stycket innebär en begränsning av de fordon som definieras som cykel som får föras på gångbana när färden sker i gångfart. Genom ändringen gäller regeln endast den som själv för en rullstol eller ett annat fordon, utan tramp- eller vevanordning, som är en cykel och är avsett för användning av personer med fysisk funktionsnedsättning. Jämför definitionen av cykel i 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

3 kap. 6 §

Bestämmelsen handlar om fordons plats på väg. Enligt huvudregeln ska cyklande och förare av tvåhjuliga mopeder klass II vid färd på väg föras på cykelbana om sådan finns. I andra stycket finns bestämmelser som i vissa angivna fall medger undantag från huvudregeln. Den nya lydelsen av andra stycket motsvarar lydelsen som det hade mellan den 1 september 2014 och den 31 juli 2018 enligt förordningen SFS 2014:1035. Den äldre lydelsen som nu återinförs bedöms vara lättare att förstå och tillämpa och den ger cyklande och förare av tvåhjuliga mopeder klass II tillräckliga möjligheter att använda körbanan i stället för cykelbanan. Det vill säga i fall när det är lämpligt med hänsyn till färdmålets läge eller fordonets bredd.

7.3 Förslaget till ändring i vägmärkesförordningen (2007:90)

4 kap. 8 §

I föreskrifterna till vägmarkeringen M16, *Cykelpassage eller cykelöverfart*, införs en bestämmelse om att efter den 1 januari 2023 får markeringen inte utföras eller underhållas för att märka ut en cykelpassage. Därefter får markeringen endast användas för att märka ut cykelöverfarter. Syftet med bestämmelsen är att inga nya cykelpassager ska anordnas och att de befintliga ska fasas ut.

8 Litteraturlista

Alkohol och cykling - En multidisciplinär studie, Henriette Wallén Warner, Åsa Forsman, Susanne Gustafsson, Jonas Ihlström och Jonna Nyberg, VTI rapport 945, 2017, Diarienummer: 2015/0450-7.3

Alkohol- och drogprevalens hos cyklister - En enkätstudie, Henriette Wallén Warner, Per Henriksson och Christopher Patten, VTI PM, 2018-12-18, Diarienummer: 2016/0626-8.4

Allmänhetens syn på trafiksäkerhet, Resultat från Trafiksäkerhetsenkäten 2020, Trafikverket, 2020

Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2019 – Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020, Trafikverket, 2020, ISBN: 978-91-7725-651-9

Bicycle Helmets: Systematic Reviews on Legislation, Effects of Legislation on Cycling Exposure, and Risk Compensation, Jake Olivier, Mahsa Esmaeilikia, Raphael Grzebieta, School of Mathematics and Statistics Transport and Road Safety, Australia´s global university, Sydney

Cycling and alcohol, Anna-Lena Andersson och Olle Bunketorp, Injury, Int. J. Care Injured 33 (2002) 467–471, Elsevier.

Cykelhjälmsanvändning i Sverige 1988–2017, Trafikverket, ISBN: 978-91-7725-349-5

Delrapport två – Redovisning olyckor och tillbud, TSV 2019-5394, Transportstyrelsen

En modell för säker cykling, VTI rapport 979, Henriette Wallén Warner, Anna Niska, Sonja Forward, Gunilla Björklund, Jenny Eriksson, Katja Kircher, Christopher Patten, Susanne Gustafsson och Sara Nygårdhs, Diarienummer: 2015/0449-7.3

En nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling - som bidrar till ett hållbart samhälle med hög livskvalitet i hela landet, Näringsdepartementet, N2017.19

EU-förordning 168/2013, Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknadstillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar, punkt 35 under artikel 3 Definitioner.

Folkmängd i riket, län och kommuner 30 juni 2019 och befolknings-förändringar 1 januari–30 juni 2019. www.scb.se, 2021-01-22

Förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket, 2 § punkt 3

Förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket, 3 §

Förslag till Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:XX) om egenskapskrav för vägar, gator, spårvägar och tunnelbanor (byggregler) - Transportstyrelsen, https://transportstyrelsen.se/sv/Regler/Remisser/forslag-till-transportstyrelsens-foreskrifter-och-allmanna-rad-tsfs-2021xx/

Gemensam inriktning för säker trafik med cykel och moped 2018, Trafikverket, 2018,

Going abroad - European Commission (europa.eu), http://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/index_sv.htm

Information sheet: Personal Mobility Device Study, Transport Research Laboratory, rsharp@trl.co.uk

Kartläggning av olyckor med elsparkcyklar och hur olyckorna kan förhindras, Helena Stigson och Maria Klingegård, Folksam, 2020

Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjandes (NTF) årliga mätningar av cykelhjälmsanvändning (2014-2020), agneta.berlin@ntf.se

Nationell strategi för ökad och säker cykeltrafik, www.trafikverket.se, 2020-12-22

Nationellt cykelbokslut 2019: Hur utvecklas cyklandet i Sverige och vart är det på väg? Trafikverket, 2020, ISBN digital: 978-91-7725-668-7

Nordic Micromobility Association, http://nordicmicromobility.com/

Ohlin M, Strandroth J, Tingvall C. 2017b. The combined effect of vehicle frontal design, speed reduction, autonomous emergency braking and helmet use in reducing real life bicycle injuries. Safety Science, 92, 338-344.

Olivier J, Creighton P. 2017. Bicycle injuries and helmet use: a systematic review and meta-analysis. Int J Epidemiol, 46(1), 278-292.

Remiss av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om egenskapskrav för vägar, gator, spårvägar och tunnelbanor (byggregler), Diarienummer TSF 2020-163

Resultat från Trafikverkets mätningar av hjälmanvändning år 2019. Nationellt cykelbokslut 2020. Trafikverket. 2020.

Rizzi M, Stigson H, Krafft M. 2013. Cyclist Injuries Leading to Permanent Medical Impairment in Sweden and the Effect of Bicycle Helmets, IRCOBI Conference 2013.

Sverige ska bli ett fossilfritt välfärdsland - Regeringen.se, https://www.regeringen.se/artiklar/2018/04/sverige-ska-bli-ett-fossilfritt-valfardsland/

Trafiksäkerhet och information, En undersökning genomförd av Origo Group, Eva Lagercrantz, Trafikverket, 2020-04-03

Uppdrag att genomföra informations- och kunskapshöjande insatser inom områdena Mobilitet som en tjänst respektive Medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken, N2019/01343/TIF N2018/04033/TIF

Uppdrag att leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbete för vägtrafik, N2016/05493/TS

Vägmärkesförordningen (2007:90) 4 kap. 8 §, *M16 Cykelpassage och cykelöverfart*

Bilaga 1 – Points presentation

POINT!



ELDRIVNA ENPERSONSFORDON

Rapport,Transportstyrelsen, september 2020

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Bakgrund	3
Metod	4
Upplägg	5
Datakällor	6
Inledning	7
Kort sammanfattning av insikter	8
Område 1: Identitet	9
Insikter – Identitet elcykel	20
Insikter – Identitet elsparkcykel	29
Område 2: Attityd	30
Insikter - Attityd elcykel	40
Insikter – Attityd elsparkcykel	52
Område 3: Drivkraft & nytta	53
Insikter – Drivkraft & nytta elcykel	60
Insikter – Drivkraft & nytta elsparkcykel	66
Område 4: Regler & kommunikation	67
Insikter - Regler & kommunikation elcykel	78
Insikter - Regler & kommunikation elsparkcykel	88
Område 5: Trafiksäkerhet & olyckor	89
Insikter – Trafiksäkerhet & olyckor elcykel	98
Insikter – Trafiksäkerhet & olyckor elsparkcykel	107
Avslutande diskussion	108

BAKGRUND

Resandet håller på att förändras i samhället. Digitalisering och ny teknik möjliggör helt nya lösningar för kortare persontransporter. Personbil och lätt lastbil står för 71 % av växthusgasutsläpp från inrikes transporter, kan de minskas kommer vi en bra bit på vägen till att nå klimatmålen.

De nya mobilitetsformerna kan medföra både möjligheter och risker, beroende på hur de utformas och vilka slags resor de ersätter.

Exempel på möjligheter:

- Minskat bilresande
- Större tillgänglighet
- Minskade klimatpåverkan
- Förbättrad luftkvalitet i stadsmiljöer

Exempel på risker:

- Minskad marknadsandel för kollektivtrafiken
- Ersätter aktivt resande såsom gång och cykel
- Tjänsterna förbättrar endast mobiliteten där tillgängligheten redan är god
- Låg trafiksäkerhet

Regeringen har gett Transportstyrelsen i uppdrag att utreda behovet av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon, som är en snabbt växande del i den nya mobiliteten. Begreppet omfattar en flora av olika fordon, men den här studien fokuserar på elcyklar och elsparkcyklar.

Eldrivna enspersonsfordon kan vara privatägda men också tillhandahållas genom uthyrning. Datadelning och ny teknik ger mobilitetstjänster såsom friflytande elsparkcyklar nya möjligheter att anpassa kollektivtrafik och resande med delade färdmedel till hur flödena i samhället ser ut.

Transportstyrelsen behöver öka sin kunskap inom flera olika områden, t.ex. kring hur de nya mobilitetsformerna påverkar villkoren för utformning av infrastruktur och stadsplanering, men också i förhållande till trafiksäkerhet och olyckstillbud.

Denna studie är ett led i arbetet med att se till att de nya mobilitetsformerna lever upp till löftet att förbättra mobiliteten i samhället, och att utvecklingen av mikromobilitet inte sker på bekostnad av gång, cykel och kollektivtrafik.

METOD

Projektet har genomförts i tre delar;

I en förstudie där Point tagit del av en rad studier på området, som Transportstyrelsen identifierat som intressanta.

Nästa del i projektet bestod av samskapande workshop där Point och Transportstyrelsen gemensamt definierade relevanta områden för de semi-strukturerade intervjuer som genomfördes med både användare av elcyklar och elsparkcyklar, såväl som icke-användare. Intervjuerna har genomförts både spontant i stadsmiljön i Göteborg, Stockholm och Helsingborg, samt i form av djupintervjuer.

Resultatet av de kvalitativa intervjuerna låg till grund för att ta fram en webbenkät för insamling av kvantitativ data. Framtagandet av webbenkäten skedde i samråd med Transportstyrelsen.

Den sammanlagda mängden insamlad data har sedan analyserats i flera steg, bl.a. i två analysworkshops, där Point och Transportstyrelsen arbetat med olika frågeställningar tillsammans..

UPPLÄGG

Den här rapporten är strukturerad kring de fem områden som studien identifierat som intressanta ur kunskapssynpunkt, och de insikter som studien gett upphov till på respektive område.

Områdena och de viktigaste insikterna presenteras först i en sammanställning – för den som har begränsad tid för att läsa rapporten rekommenderar vi att börja med denna sida, och sedan dyka djupare i det som känns mest relevant.

Rapporten går sedan igenom de fem områdena var för sig, först i ett avsnitt kring elcyklar, och sedan för elsparkcyklar. I varje avsnitt underbygger och visar vi på den data som lett fram till insikterna för området. Varje område utgör ett kapitel och varje del i kapitlet (elcykel/elsparkcykel) avslutas med en sammanfattning av insikterna.

Sist i rapporten finns en avslutande diskussion där vi ser till de större perspektiven kring eldrivna enpersonsfordon, och identifierar bakomliggande mönster och tendenser.

Rapporten redovisar insikter för fyra primära målgrupper;

- Allmänheten
- Användare av elcykel respektive elsparkcykel
- Medarbetare inom Hemtjänsten Helsingborg som använder elcykel i sitt arbete
- Yrkesförare som kör i stadstrafik

De fyra ovanstående grupperna har för den kvantitativa datan olika många genomförda intervjuer. Dessutom förekommer det specifika frågor där endast de med ett visst svar på en tidigare fråga svarar. I vissa fall är antalet intervjuer lågt, och vi uppmanar till att tolka dessa resultat med försiktighet.

I tabellen på efterföljande sida finns en genomgång av antalet intervjuer för respektive steg och delgrupp.

Hemtjänsten och yrkesförare saknar för några enstaka frågor alternativet ”vet ej” på grund av ett tekniskt fel. Detta finns noterat bredvid de aktuella diagrammen.

DATAKÄLLOR

Typ av datakälla	Antal
Spontana interaktioner med elcyklister, elsparkcyklister, fotgängare och cyklister	60
Djupintervjuer med elcyklister, elsparkcyklister, fotgängare och cyklister, barn ca 10 år gamla, samt människor med funktionsnedsättning	21
Webbintervjuer riktade mot allmänheten, med en tyngdpunkt på Stockholm, Göteborg och Malmö	1 108
Webbintervjuer med yrkesförare	538
Webbintervjuer med medarbetare inom hemtjänsten Helsingborg (använder elcyklar i sin arbetsvardag)	33
Totalt antal intervjuer (kvalitativa och kvantitativa)	1 649

INLEDNING

Samhällets assimilering av nya fenomen och beteenden sker gradvis, och utan omfattande longitudinella studier är det ofta svårt att i detalj förstå vilka variabler och drivkrafter som varit avgörande i etableringen av ett system.

Vårt beteende i trafiken beskrivs ofta som ett samspel. Ett samspel är delvis regelstyrt men också en ömsesidig påverkan – andras beteende avgör hur du reagerar, och dina reaktioner påverkar i sin tur dina medtrafikanters beteende. De normer som gäller för ett samspel är inte samma sak som regler, men regler kan fungera som ett stöd; både i etableringen av normer och upprätthållandet av dem.

Samspelet i trafiken kan liknas vid samtalets samspel. Ett samtal styrs av vissa givna normer – strävan efter koherens, turtagning, erbjudande-/ accepterande-strukturer, och reparens d.v.s. att i efterhand korrigera sitt beteende.

När nya fenomen introduceras i ett samspel finner de inte omedelbart sin plats. Det tar tid innan det skapats nya normer, och de nya fenomenen blivit en naturlig del i samspelet. I arbetet med den här studien har det blivit tydligt att både elcyklar och elsparkcyklar befinner sig i en sådan process – nya normer för hur de nya fordonen ska passas in i samspelet i trafiken håller på att etableras.

Vi vill med den här rapporten peka på vikten av att regler och kommunikation tar ömsesidigheten i normbildningen i beaktande, och pekar ut en hållbar riktning för samspelet att utvecklas i.

IDENTITET

En av tre har testat att cykla **elcykel** men knappt en av tio använder elcykel regelbundet. Trots en utbredd uppfattning om att elcykel främst är för äldre eller de som har svårt att röra sig, är bara hälften av elcyklisterna är över 45 år och resten är relativt jämnt spridda över åldersgrupperna. Det finns en utbredd uppfattning om att många **elsparkcyklister** är unga killar som gillar att köra fort och ta risker. Statistiken i den här rapporten pekar dock på att det endast är något fler män än kvinnor som kör elsparkcykel, och att ungefär en tredjedel är under 25 år. Strax över 40 % anser att elsparkcykel räknas som något annat än en cykel. För **elcykel** är samma siffra strax under 40 %.

ATTITYD

Attityden till **elcyklar** är i huvudsak positiv – de anses underlätta för äldre och de som har svårt att använda vanlig cykel. Elcyklar anses också bidra till ett mer hållbart resande i samhället. För **elsparkcyklar** är attityden övervägande negativ – de ses som onödiga och trafikfarliga, och utmaningar kring parkerings synliggör problemet. De anses i relativt låg utsträckning bidra till ett mer hållbart resande. Samtidigt finns det tydliga indikationer på motsägelsefullhet mellan attityd och beteende vad gäller elsparkcyklar – många har negativa åsikter, och samtidigt går det att påvisa en dragningskraft och en lockelse, ibland hos samma personer.

DRIVKRAFTER & NYTTA

Både **elcykel och elsparkcykel** karaktäriseras av att de ses som lustfyllda sätt att transportera sig. För **elcykel** är övriga drivkrafter att slippa uppförsbackar, att det är lugnare än kollektivtrafik och att spara tid jämfört med att resa kollektivt eller gå. Arbetspendling och resor till fritidsaktiviteter är de dominerande resorna med elcykel. **Elsparkcykel** ses som ett sätt att spara tid, hinna i tid eller som ett bekvämt alternativ när man är trött och inte vill gå. Elsparkcyklar ses av användarna som ett komplement till och en förlängning av kollektivtrafiken. Ungefär var fjärde elsparkcyklist kombinerar elsparkcykel med kollektivtrafik minst en gång i veckan.

KOMMUNIKATION

Det råder stor brist på kunskap kring vilka regler som gäller, både för **elcykel och elsparkcykel**. För **elcykel** uppger nära 40 % av användarna att de inte vet vilken maxeffekt/-hastighet som gäller. För **elsparkcykel** är samma siffra nära 60 %. Vad gäller var man får färdas med **elcykel** går uppfattningarna tydligt isär vad det gäller vägbana och gångfartsområde. För **elsparkcykel** är bilden än mer splittrad; det enda man är ense om är att det är ok att köra elsparkcykel på cykelbana. Vad gäller att söka information kring vilka regler som gäller för **elcykel och elsparkcykel**, uppger störst andelar att man skulle vända sig till Trafikverket till Google eller ”internet”.

TRAFIKSÄKERHET

Bland allmänheten anser över hälften att **elcyklar** bidrar till ökad otrygghet i trafiken. Brist på kunskap om trafikregler, för hög topphastighet och hänsynslösa förare anses vara de viktigaste orsakerna. Runt 2 % av allmänheten har varit med om olycka som involverade en elcykel, och ca 15 % har varit med om ett olyckstillbud med elcykel. För **elsparkcyklar** anser ca 75 % bland allmänheten att de bidrar till ökad otrygghet i trafiken. Även bland elsparkcyklisterna själva anser hela 64 % att de bidrar till otrygghet. Ca 5 % av allmänheten har varit med om en olycka som involverade en elsparkcykel, och ca 15 % uppger att de har varit med om ett olyckstillbud med elsparkcykel.

OMRÅDE 1:

IDENTITET

VILKA ÄR ELCYKLISTERNA / ELSPARKCYKLISTERNA?



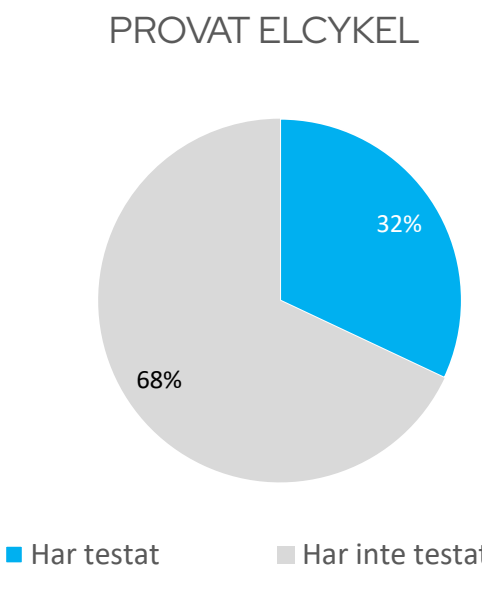
IDENTITET

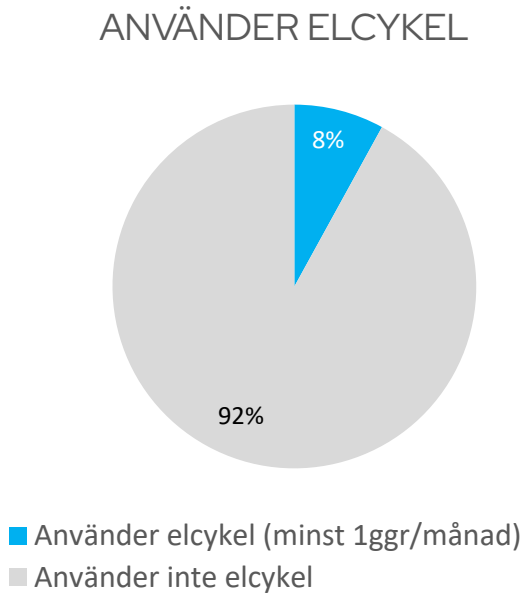
VEM ÄR ELCYKLISTEN?



EN AV TRE HAR TESTAT ELCYKEL

- Bland allmänheten i Sverige har ca en tredjedel någon gång provat elcykel
- Knappt en av tio är en någorlunda regelbunden användare av elcykel, dvs. använder elcykel minst en gång per månad





Bas: 1 108

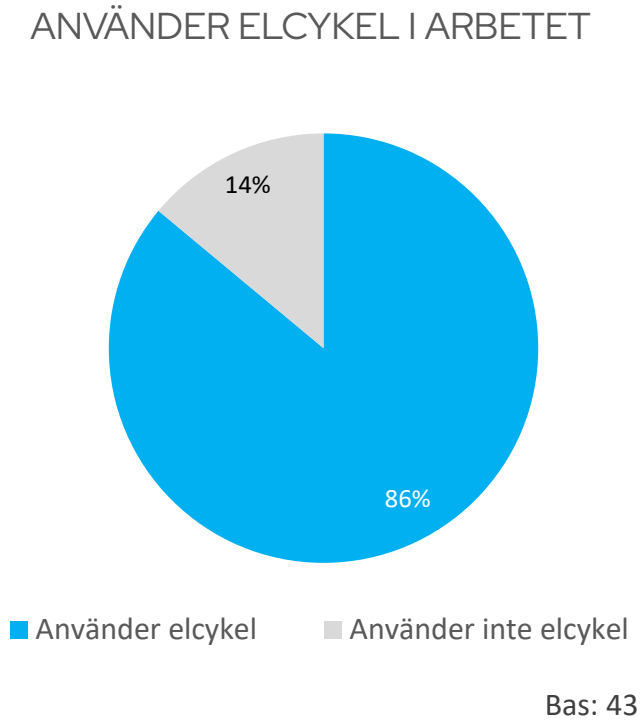
IDENTITET

VEM ÄR ELCYKLISTEN?



ELCYKELN ÄR VANLIG INOM HEMTJÄNSTEN HELSINGBORG

- Bland tillfrågade medarbetare inom hemtjänsten i Helsingborg svarar 86 % att de använder elcykel i sin arbetsvardag



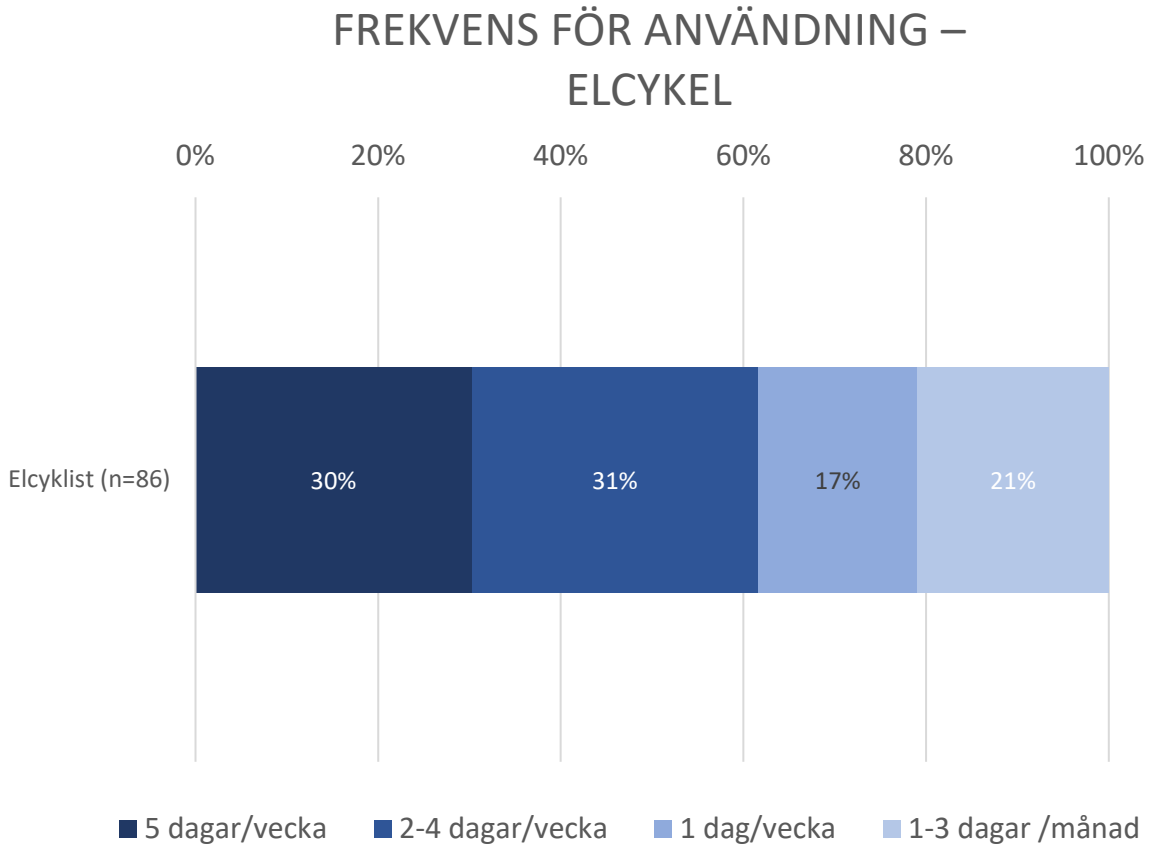
IDENTITET

VEM ÄR ELCYKLISTEN?



NÄRA 80 % AV ANVÄNDARNA CYKLAR ELCYKEL VARJE VECKA

- 30 % använder elcykel minst 5 dagar/vecka
- 78 % använder tredjedelar använder elcykel minst 1 dag/vecka
- För elsparkcykel är det endast 7 % som använder fordonet 5 dagar/vecka eller oftare



Bas: 86

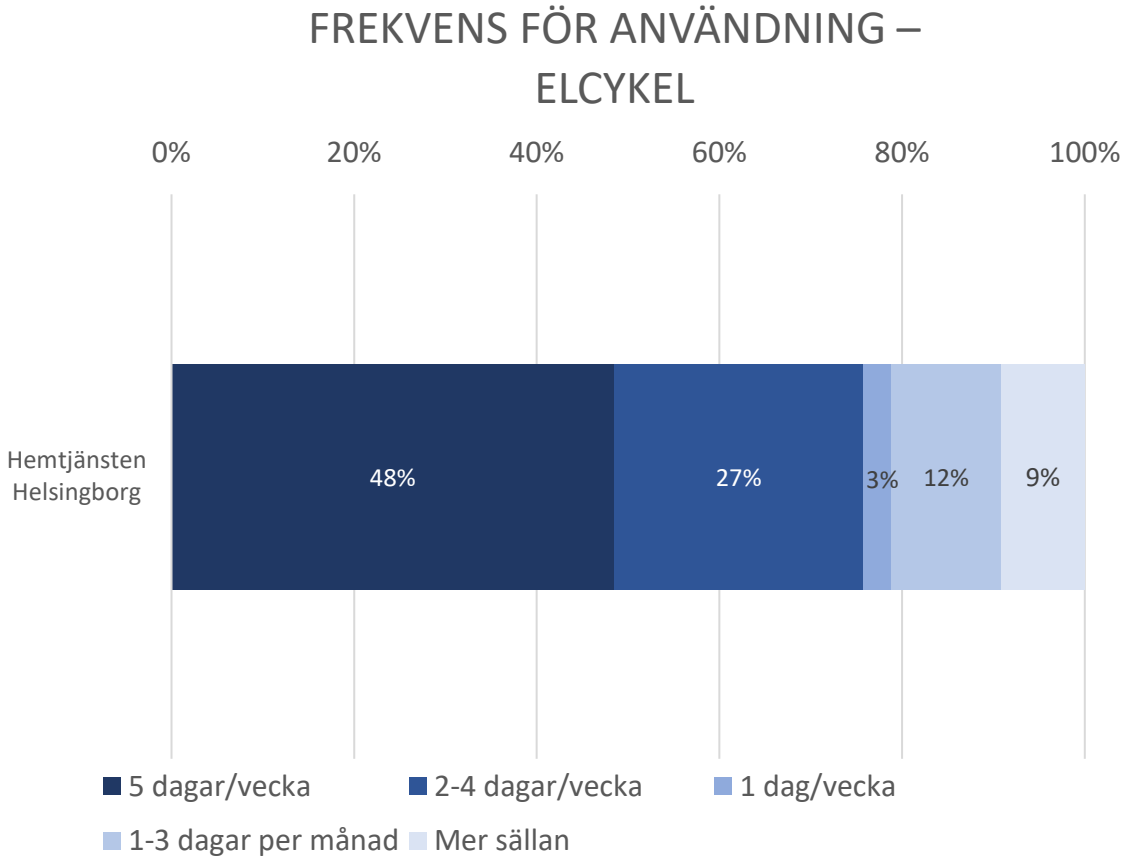
IDENTITET

VEM ÄR ELCYKLISTEN?



75 % I HEMTJÄNSTEN CYKLAR ELCYKEL I JOBBET VARJE VECKA

- Nästan hälften av de som svarat inom Hemtjänsten Helsingborg uppger att de använder elcykel i arbetet minst 5 dagar i veckan.
- Tre av fyra cyklar elcykel i arbetet 75 % cyklar minst 2 dagar/vecka.



Bas: 33

IDENTITET

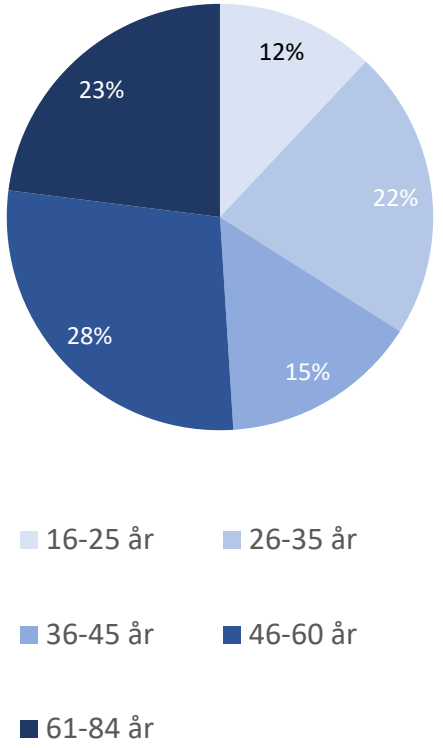
VEM ÄR ELCYKLISTEN?



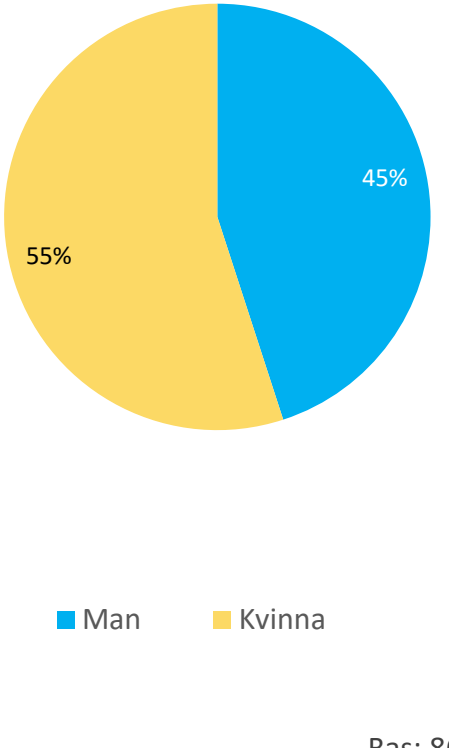
NÄRA HÄLFTEN AV ELCYKLISTERNA ÄR UNDER 45 ÅR

- Elcyklisterna är relativt jämnt spridda över åldersgrupper, men med en tyngdpunkt på 46 år och uppåt
- 16-25 åringar utgör den minsta åldersgruppen bland elcyklister på 12 % av användarna
- Även könsfördelningen är relativt jämn, men något fler kvinnor än män använder elcykel

ANVÄNDER ELCYKEL – ÅLDERGRUPP



ANVÄNDER ELCYKEL – KÖN



Bas: 86

IDENTITET

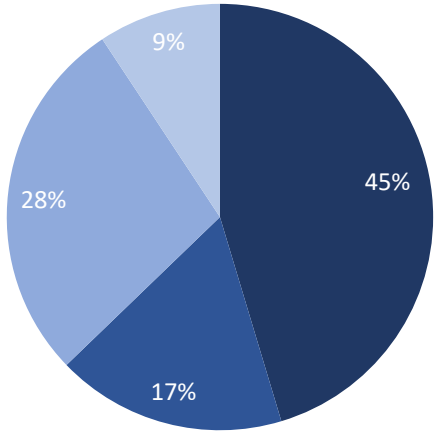
VEM ÄR ELCYKLISTEN?



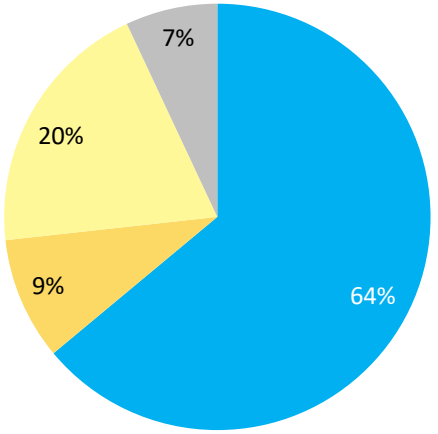
ELCYKLISTER ÄR TILL STOR DEL HÖGUTBILDADE OCH YRKESAKTIVA

- Ca två tredjedelar av elcyklisterna är yrkesarbetande.
- 20 % är pensionärer.
- 45 % har eftergymnasial utbildning från högskola eller universitet, och totalt 62 % har eftergymnasial utbildning.

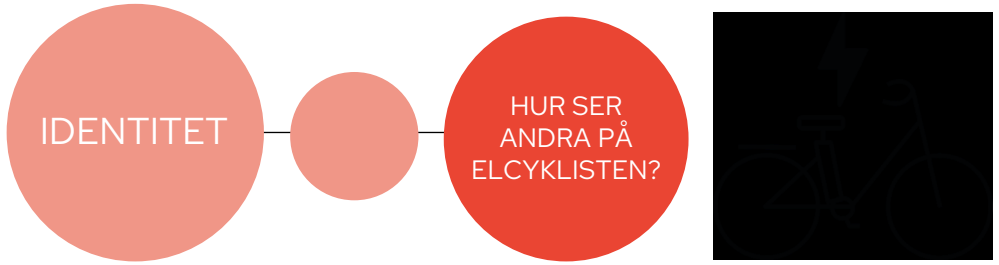
ANVÄNDER ELCYKEL – UTBILDNINGSNIVÅ



ANVÄNDER ELCYKEL – SYSSELSÄTTNING



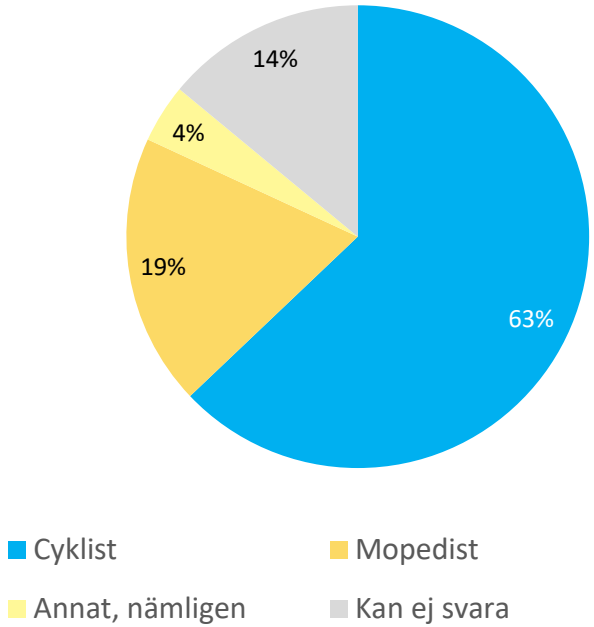
Bas: 86



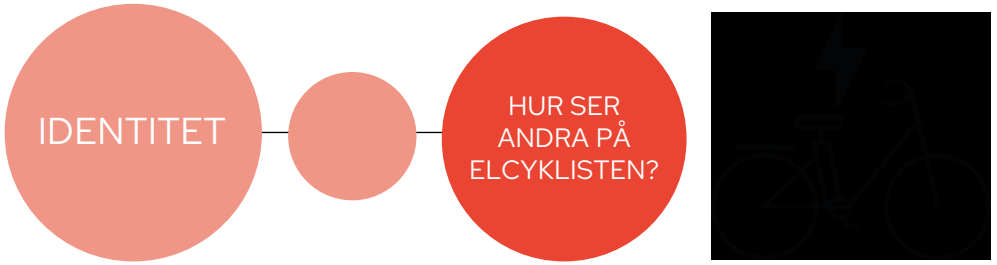
EN BETYDANDE ANDEL SER ELCYKEL SOM MOPED

- Bland allmänheten ser en av fem den som färdas med elcykel som en mopedist som en moped
- Ungefär 4 % ser de som färdas med elcykel som något annat än cykel eller moped
- Nära en av sex uppger att det inte kan svara på frågan om vilken typ av trafikant man är när man färdas med elcykel.

TYP AV TRAFIKANT ELCYKEL – **ALLMÄNHETEN**



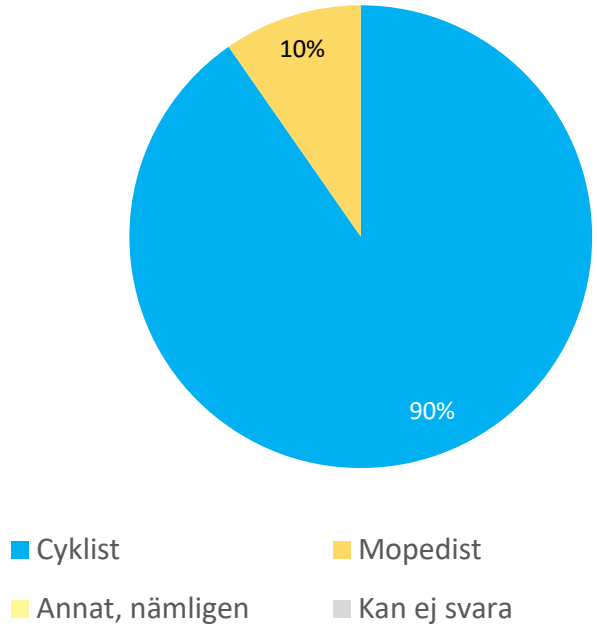
Bas: 1 108



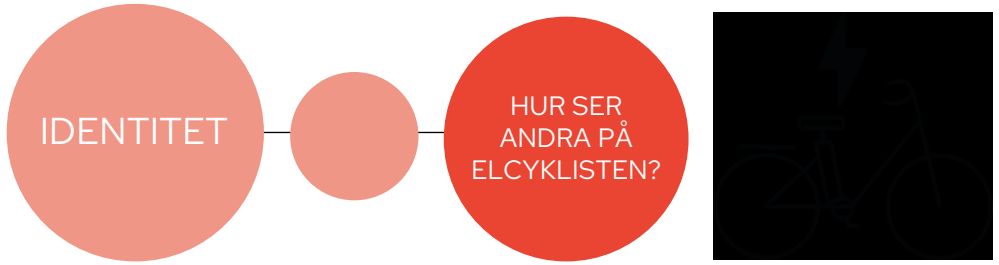
HEMTJÄNSTEN: VAR TIONDE SER ELCYKEL SOM MOPED

- Bland användarna i Hemtjänsten Helsingborg ser 10 % elcykel som moped.
- Inga andra svar förekommer bland elcykelanvändare i Hemtjänsten Helsingborg.

TYP AV TRAFIKANT ELCYKEL – **HEMTJÄNSTEN**



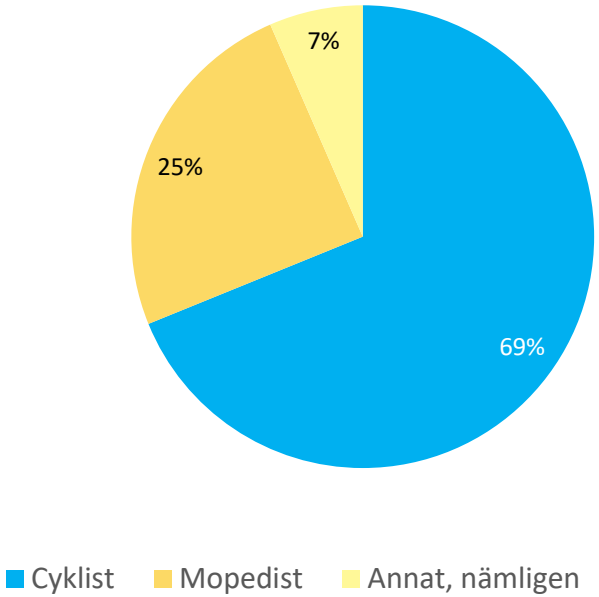
Bas: 33



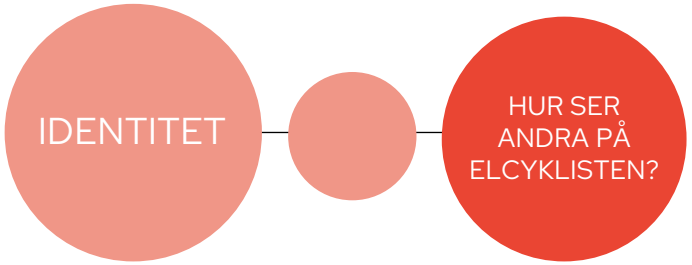
VAR FJÄRDE YRKESFÖRARE RÄKNAR ELCYKEL SOM MOPED

- Nära 70 % av yrkesförarna anser att elcykel räknas som cykel i trafiken.
- 25 % anser dock istället att elcykel räknas som moped – yrkesförarna är den grupp med högst procentandel för moped (jfr. Allmänheten 19 % och Hemtjänsten 10 %).
- 7 % anser att elcykel varken räknas som cykel eller moped, utan är något annat.

TYP AV TRAFIKANT ELCYKEL – **YRKESFÖRARE**



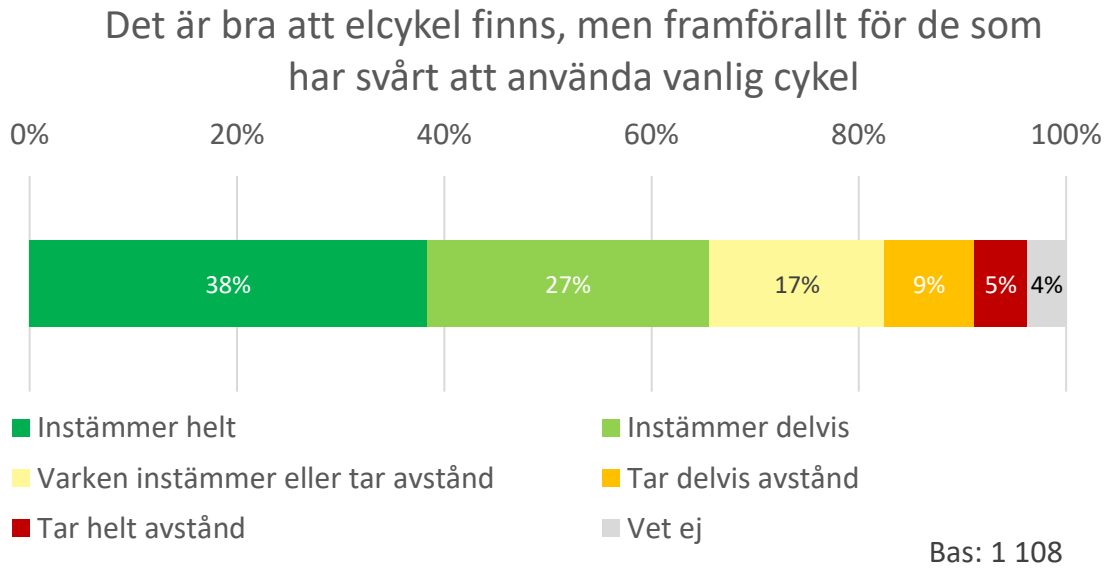
Bas: 504





ELCYKEL - FÖR VEM?

- Tre av fyra anser att elcykel främst är för de som inte kan använda vanlig cykel
- I det kvalitativa materialet framgår det tydligt att bilden av elcyklisten ofta är en medelålders eller äldre person, som ”behöver elcykel”, eftersom han eller hon på något sätt har svårigheter med att gå eller använda vanlig cykel.
- I flera av de kvalitativa intervjuerna framgår också att elcyklar ses som ”vardagliga” – de är ett naturligt inslag i gatubilden. Flera pratar om att man ofta inte vet om en ett fordon är en cykel eller en elcykel.



Bas: 1 108

"Elcyklister är folk som tycker om att cykla, **men har för långt för vanlig cykel**. Med elcykel kan de krympa avståndet."

"Det är ofta **lite äldre** som kör elcyklar."

"**Jag har inte upplevt att man ser skillnad** mellan elcyklist och cyklist."



IDENTITET — INSIKTER



INSIKTER

IDENTITET ELCYKEL

- En tredjedel av allmänheten uppger att de provat elcykel, och intrycket från de kvalitativa intervjuerna är att elcykeln ses som ett naturligt inslag i trafikmiljön i Sverige.
- Det är dock bara 8 % som färdas med elcykel med någon större regelbundenhet (minst 1 ggr/månad).
  - Däremot är användningsfrekvensen hög för de elcyklar som används; 30 % av använder elcykel minst 5 dagar/vecka.
- Elcyklisterna uppvisar en spridning över ålders-grupper, men med en tyngdpunkt hos de över 45 år.
  - Åldersfördelningen matchar dock inte den bild som framkommit i de kvalitativa intervjuerna, d.v.s. att de allra flesta elcyklister är äldre med någon svårighet att röra sig; ca 50 % av elcyklisterna är under 45 år.
- Kvinnor utgör en något högre andel av elcykel-användarna jämfört med män.
- Trots en utbredd uppfattning om att elcykel främst är till för äldre alternativt de som inte kan använda vanlig cykel, är 65 % av elcykelanvändarna yrkesarbetande och 9 % studerande.
- Själva fordonets identitet i allmänhetens ögon, kan bäst beskrivas som otydlig:
  - Även om drygt 60 % ser elcykeln som just en cykel, så uppger nära 20 % att de istället ser elcykeln som en moped.
  - De sista 20 % upplever sig inte kunna svara på vilken typ av fordon elcykeln är, eller anser att den varken är en moped eller en cykel.

IDENTITET

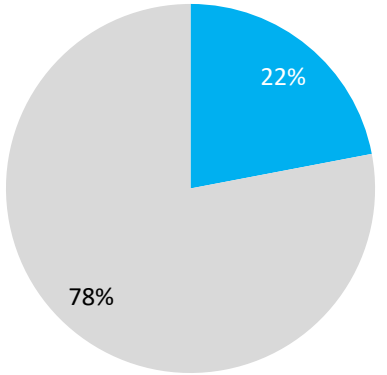
VEM ÄR ELSPARK-CYKLISTEN?



EN AV FEM HAR TESTAT ELSPARKCYKEL

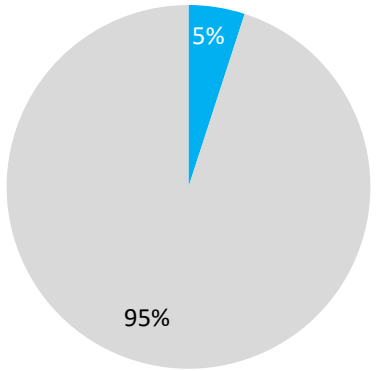
- Bland allmänheten har knappt en av fem någon gång provat elsparkcykel.
- På totalnivå uppger 5 % att de använder elsparkcykel minst en gång per månad.
- För Region Stockholm är siffran 7 %.

PROVAT ELSPARKCYKEL



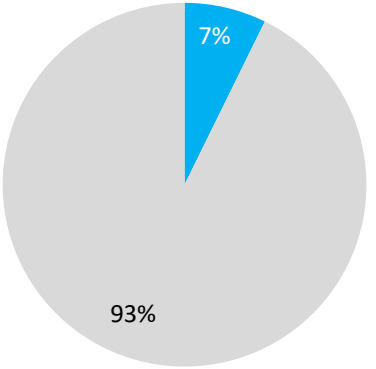
Har testat
Har inte testat

ANVÄNDER ELSPARKCYKEL - TOTAL



Använder elsparkcykel (minst 1 ggr/månad)
Använder inte elsparkcykel

ANVÄNDER ELSPARKCYKEL – REGION STOCKHOLM



Använder elsparkcykel (minst 1 ggr/månad)
Använder inte elsparkcykel

Bas: 1 108

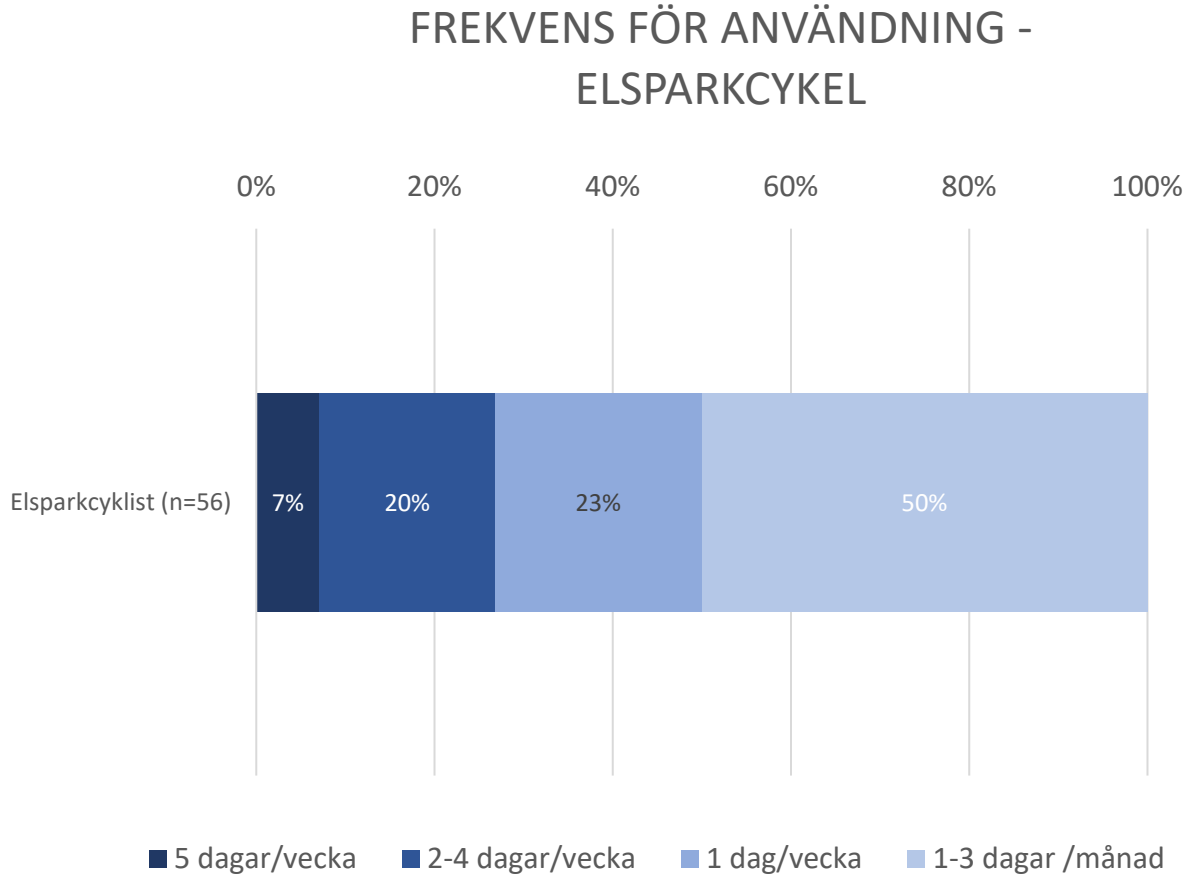
IDENTITET

VEM ÄR ELSPARK-CYKLISTEN?



RELATIVT LÅGFREKVENT ANVÄNDNING AV ELSPARKCYKLAR

- För elsparkcykel är det endast 7 % som använder fordonet 5 dagar/vecka eller oftare.
- Hälften använder elsparkcykel minst 1 dag/vecka.



IDENTITET

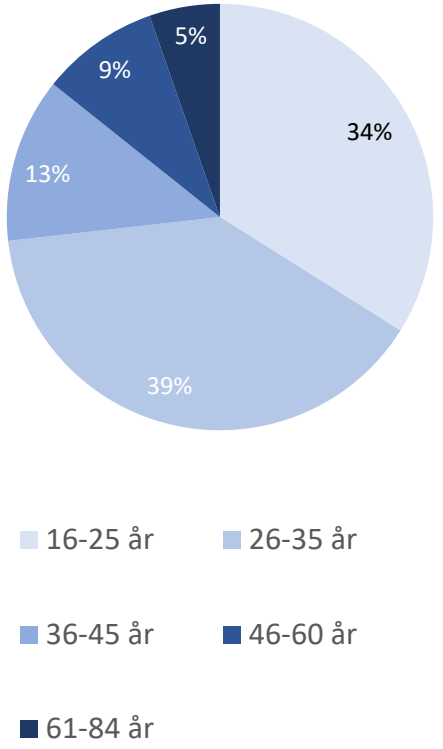
VEM ÄR ELSPARK-CYKLISTEN?



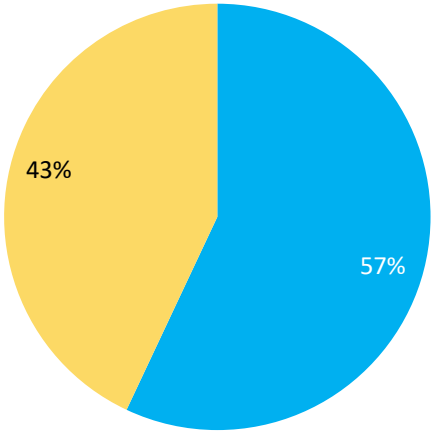
NÄRA TRE AV FYRA ELSPARK-CYKLISTER ÄR UNDER 35 ÅR

- 73 % av elsparkcyklisterna är 35 år eller yngre.
- 85 % är 45 år eller yngre.
- Åldersgruppen 61-85 utgör endast 5 % av användarna.
- Användarna består av något större andel är män jämfört med kvinnor.

ANVÄNDER ELSPARKCYKEL – ÅLDERSGRUPP



ANVÄNDER ELCYKEL – KÖN



Bas: 56

IDENTITET

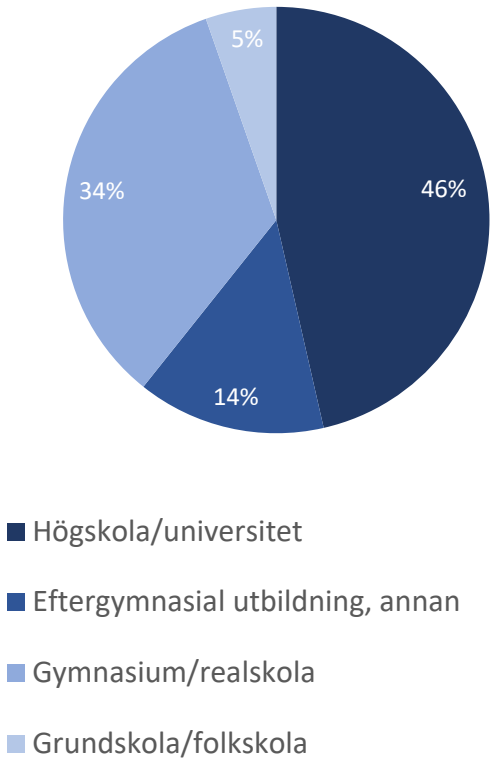
VEM ÄR ELSPARK-CYKLISTEN?



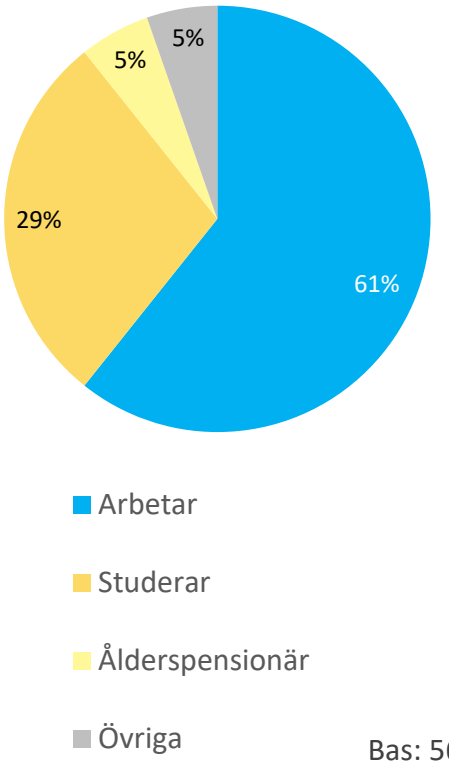
TVÅ AV TRE ELSPARKCYKLISTER YRKESARBETAR

- Ca två tredjedelar av elsparkcyklisterna arbetar.
- Ca en tredjedel studerar.
- 45 %, lika stor andel som för elcyklar, har utbildning från högskola eller universitet.
- En dryg tredjedel har endast utbildning upp till gymnasienivå, något som inte är förvånande med tanke på att ungefär lika stor andel av användarna finns i åldersgruppen 16-25 år.

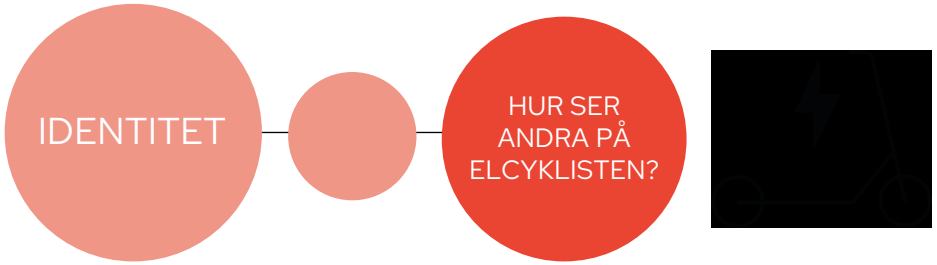
ANVÄNDER ELSPARKCYKEL – UTBILDNINGSNIVÅ



ANVÄNDER ELSPARKCYKEL - SYSSELSÄTTNING



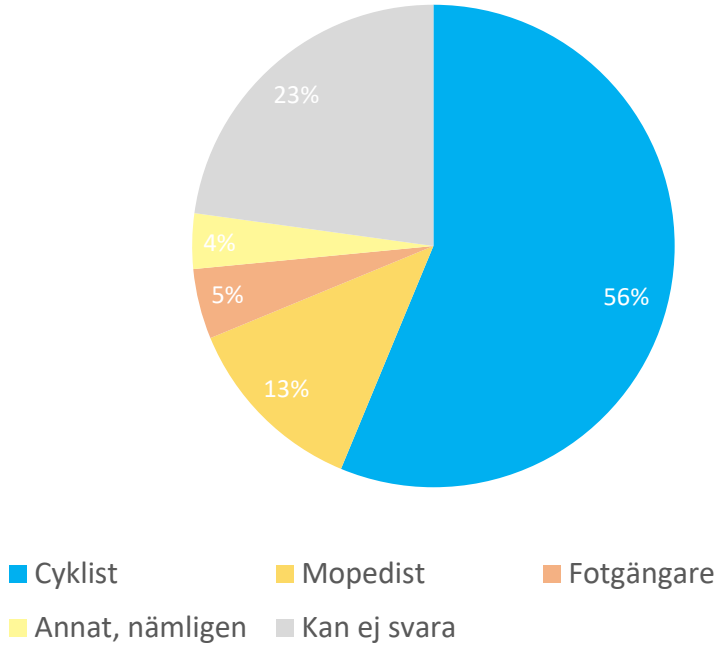
Bas: 56



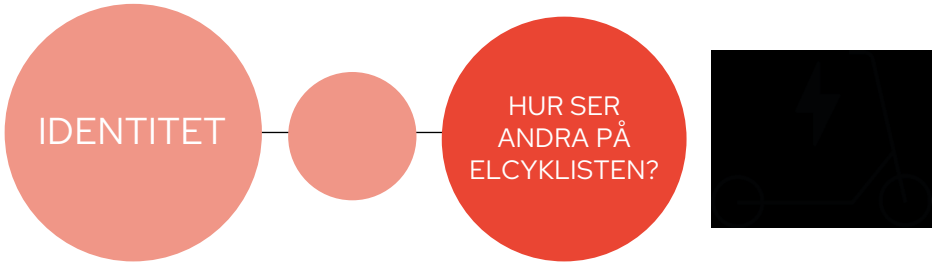
STRAX ÖVER HÄLFTEN SER ELSPARKCYKEL SOM EN CYKEL

- Allmänhetens åsikter om vilken typ av trafikant en elsparkcyklist är går isär.
- 56 % anser att den som använder en elsparkcykel ska ses som en cyklist.
- 13 % ser anser att det är en moped.
- 5 % ser räknar en elsparkcyklist som en fotgängare, och ytterligare 4 % anser att man är någon annan typ av trafikant när man färdas med elsparkcykel.
- 23 %, nära var fjärde, uppger att det inte kan svara på frågan om vilken typ av trafikant elsparkcyklisten är.

TYP AV TRAFIKANT
ELSPARKCYKEL - **ALLMÄNHETEN**



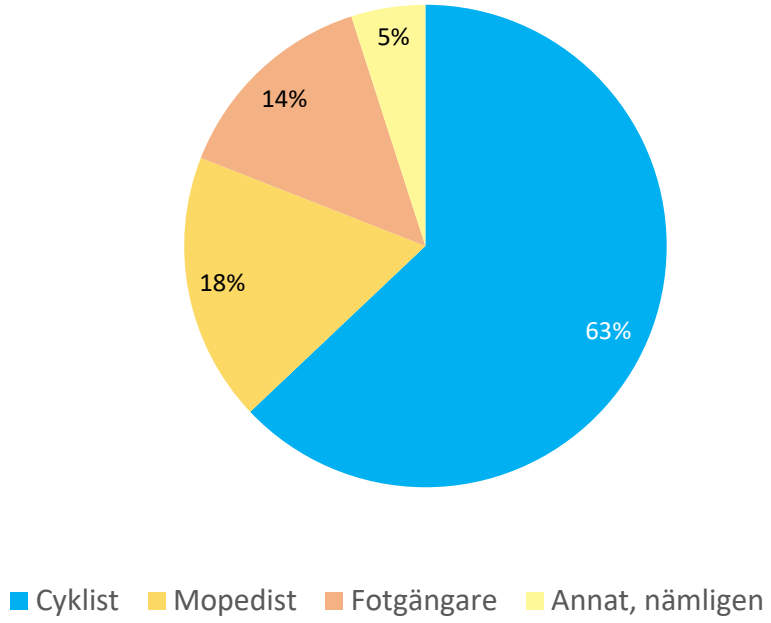
Bas: 1 108



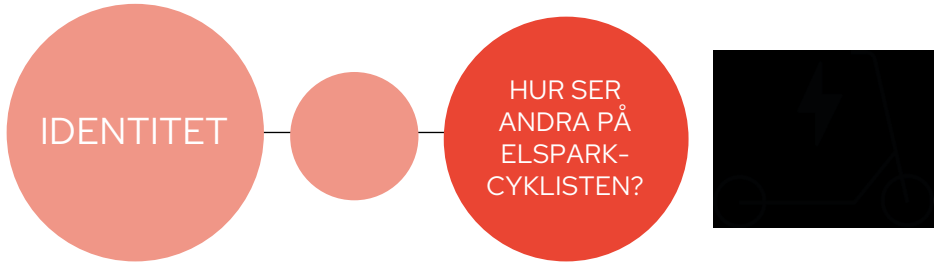
YRKESFÖRARE: SPLITTRING KRING VAD ELSPARKCYKEL RÄKNAS SOM

- Yrkesförare är i högre grad eniga om att elsparkcykel räknas som cykel, men åsikterna om vilket fordon elsparkcykel är ger ändå en relativt splittrad bild:
  - 63 % anser att den som använder en elsparkcykel ska ses som en cyklist.
  - 18 % anser istället att elsparkcykel är en moped.
  - 14 % räknar en elsparkcyklist som en fotgängare, och ytterligare 5 % anser att man är någon annan typ av trafikant när man färdas med elsparkcykel.

TYP AV TRAFIKANT ELSPARKCYKEL - **YRKESFÖRARE**

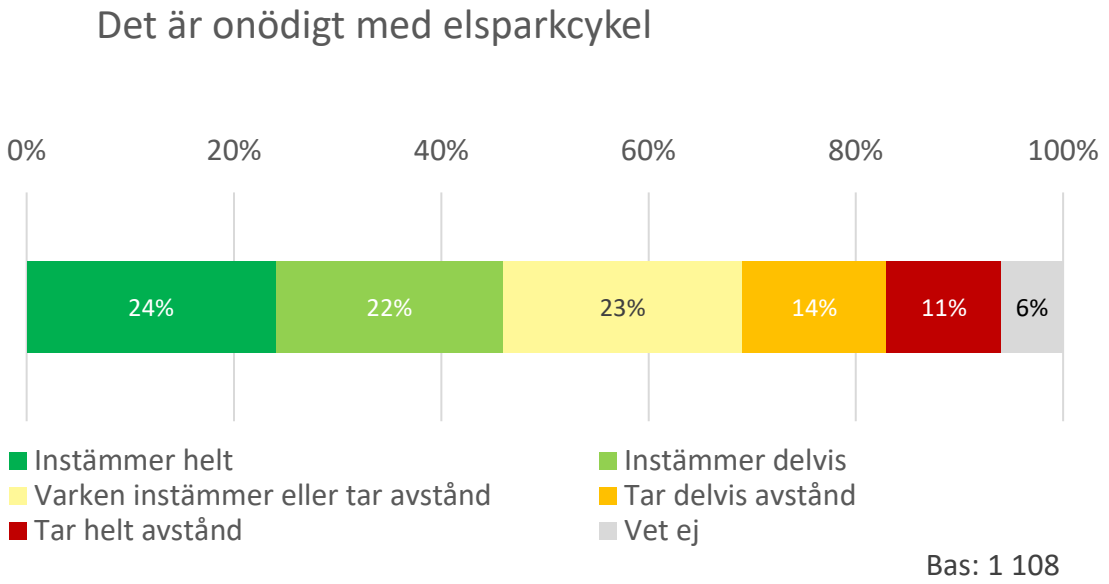


Bas: 567



ELSPARKCYKEL - FÖR VEM?

- Nära hälften bland allmänheten anser att det är onödigt med elsparkcykel, vilket återspeglas i de kvalitativa intervjuerna.
- Bilderna av de som kör elsparkcyklar handlar framförallt om;
  - Att de framförallt är ”ungdomar” – vad man lägger i begreppet ungdomar är givetvis individuellt, men siffrorna visar på att endast en tredjedel av användarna är under 25 år.
  - Att de är unga killar som gärna tar risker.
  - Att de är ”kostymnissar”; en karaktär som i likhet med 80-talets ”yuppies” ses som ”arrogant & urban”.





IDENTITET

HUR SER ELSPARK-CYKLISTEN PÅ SIG SJÄLV?



FÖR MODERNA LIVSPUSSLARE OCH KRASSA KARRIÄRISTER?

- Från de kvalitativa intervjuerna kan vi se att användarna ofta kopplar ihop elsparkcykeln med värden som ”modern” och ”urban”.
- Ett annat värde som många lyfter är ”lätthet” – att lätt kunna lösa sitt mobilitetsbehov, även spontant och i en stressad situation. Värdena kring lätthet skulle kunna sammanfattas med begreppet ”smart” - att lösa något på ett enkelt och effektivt sätt.
- Det finns också exempel i intervjuerna på att elsparkcyklister uppvisar en attityd av ”jag ska fram” – ett något självcentrerat perspektiv där man ser sig själv som en ”prioriterad trafikant”.

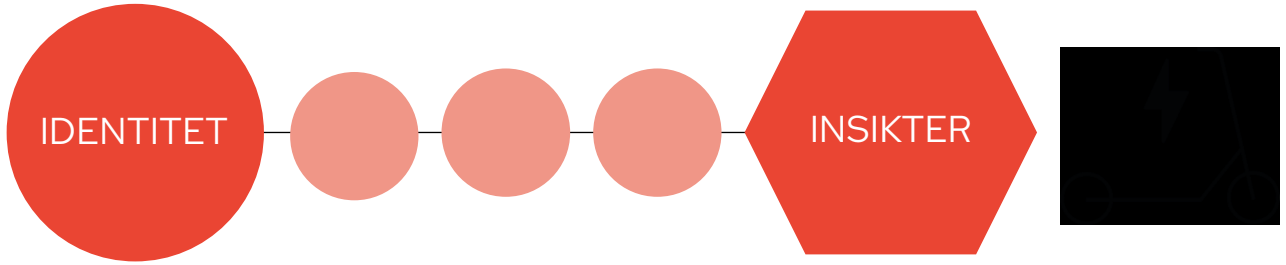
”När jag kör elspark-cykel är jag en **aggressiv trafikant** – man måste köra om folk, annars går det för sakta och då kunde jag lika gärna ha gått”

”**Jag känner mig töntig** när jag åker, det är inte jättecoolt. Man borde ha hjälm när man åker - jag är medveten om att något kan hända när jag åker.”

”**Jag känner jag mig cool** när jag åker. Känner mig som en tuff och ball person. Modern och hip.”

”**Jag känner mig som en modern medborgare**. Det är frihet. Lätt att ta sig fram.”





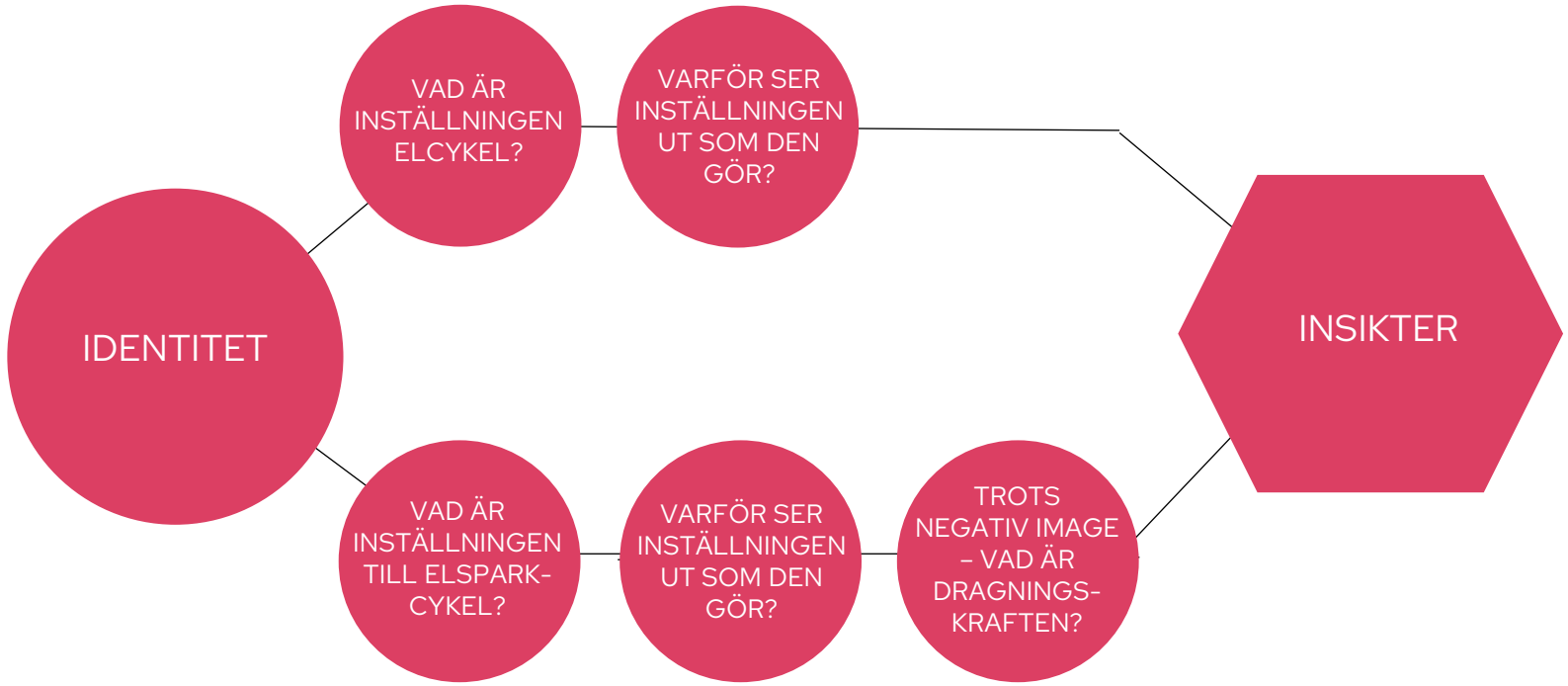
INSIKTER

IDENTITET ELSPARKCYKEL

- Bland allmänheten svarar drygt var femte att de provat elsparkcykel.
  - Intrycket från de kvalitativa intervjuerna är dock att elsparkcykeln ses som lite av ett ”problembarn” i trafiken – en övervägande del av de vi mött i intervjuer ser elsparkcyklen som ett oönskat inslag i trafikmiljön.
- Regelbundet användande (minst 1 ggr/månad) ligger på 5 % på totalnivå, och 7 % om vi bara tittar på Region Stockholm, där de boende rimligtvis har en betydligt högre exponering för elsparkcyklar.
- Tre av fyra elsparkcyklister 35 år eller yngre.
  - Dock är det viktigt att uppmärksamma att den största gruppen bland elsparkcyklisterna är de mellan 26 och 35 år – alltså inte de i övre tonåren/tidiga 20-års åldern.
- Något fler män än kvinnor använder elsparkcykel.
- 60 % av elsparkcyklisterna har eftergymnasial utbildning och 34 % har gymnasium som sin högsta avslutade utbildning.
- Drygt 60 % av elsparkcyklisterna yrkesarbetar och knappt 30 % studerar.
- 56 % anser att den som färdas med elsparkcykel är en cyklist, och 23 % kan inte svara på vilken typ av trafikant man är
  - De resterande 20 % är uppdelade övar moped, fotgängare och någon annan typ av trafikant.
- Bilden av elsparkcykeln som en ”onödig leksak” är utbredd - nästan hälften bland allmänheten instämmer i att det är onödigt med elsparkcykel.
- Elsparkcyklisterna själva ser sig som moderna, urbana och vissa ser sig som ”prioriterade” trafikanter.

ATTITYD

VAD ÄR INSTÄLLNINGEN TILL ELCYKEL / ELSPARKCYKEL?



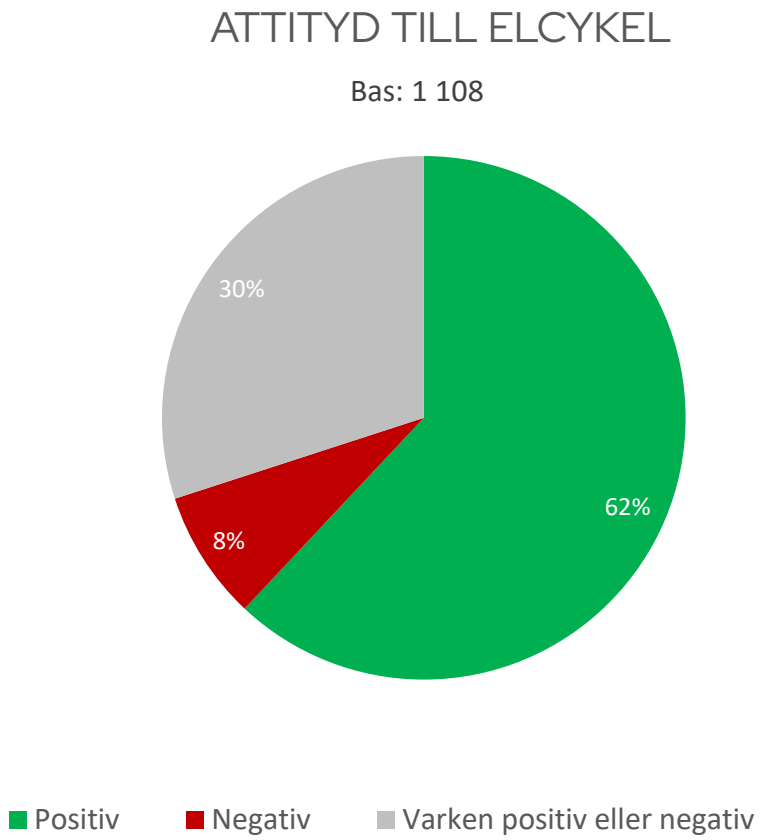
ATTITYD

VAD ÄR INSTÄLLNINGEN TILL ELCYKEL?



ATTITYDEN TILL ELCYKEL ÄR ÖVERVÄGANDE POSITIV

- Bland allmänheten har drygt 60 % en positiv attityd till elcykel.
- 30 % har varken en positiv eller negativ inställning till elcykel.
- 8 % uppger att de har en negativ inställning till elcykel.



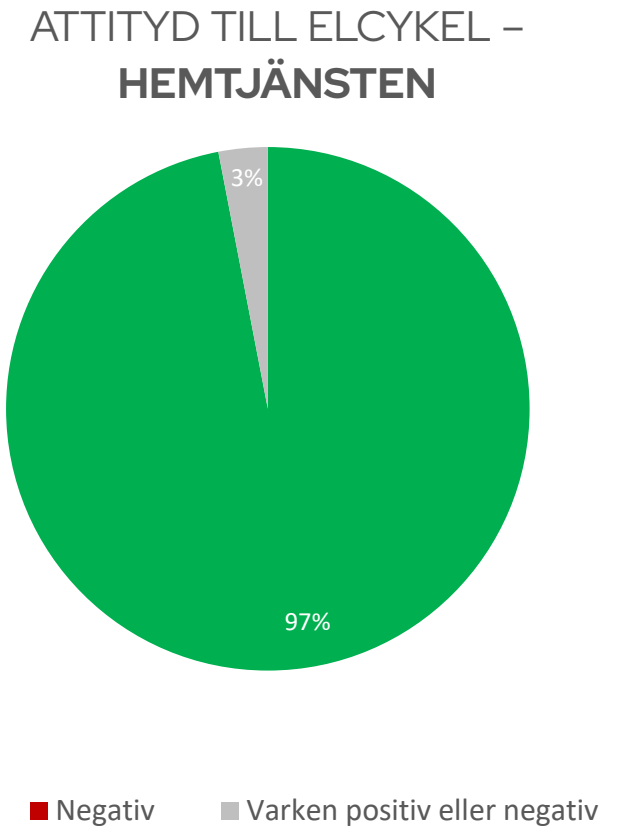
ATTITYD

VAD ÄR INSTÄLLNINGEN TILL ELCYKEL?



MEDARBETARE I HEMTJÄNSTEN STARKT POSITIVA TILL ELCYKEL

- 97 % bland medarbetare i Hemtjänsten Helsingborg har en i grunden positiv inställning till elcykel.
- Endast 3 % (motsvarande en person för en bas på 33) uppger sig ha en neutral inställning till elcykel.



ATTITYD

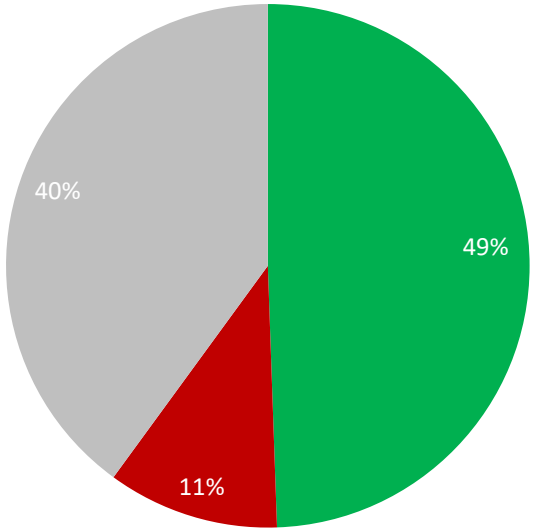
VAD ÄR INSTÄLLNINGEN TILL ELCYKEL?



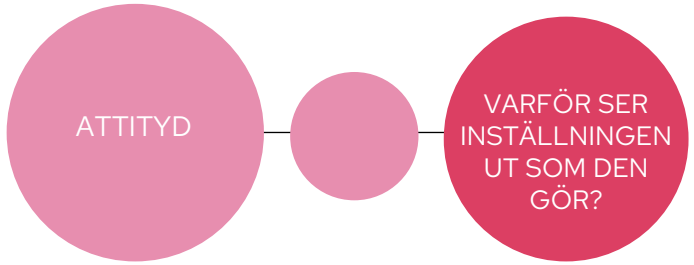
YRKESFÖRARE: KNAPPT HÄLFTEN ÄR POSITIVA TILL ELCYKEL

- Betydligt färre (49 %) yrkesförare är positiva till elcykel (jfr. 62 % för allmänheten)
- 11 % är negativa till elcykel.

ATTITYD TILL ELCYKEL – **YRKESFÖRARE**



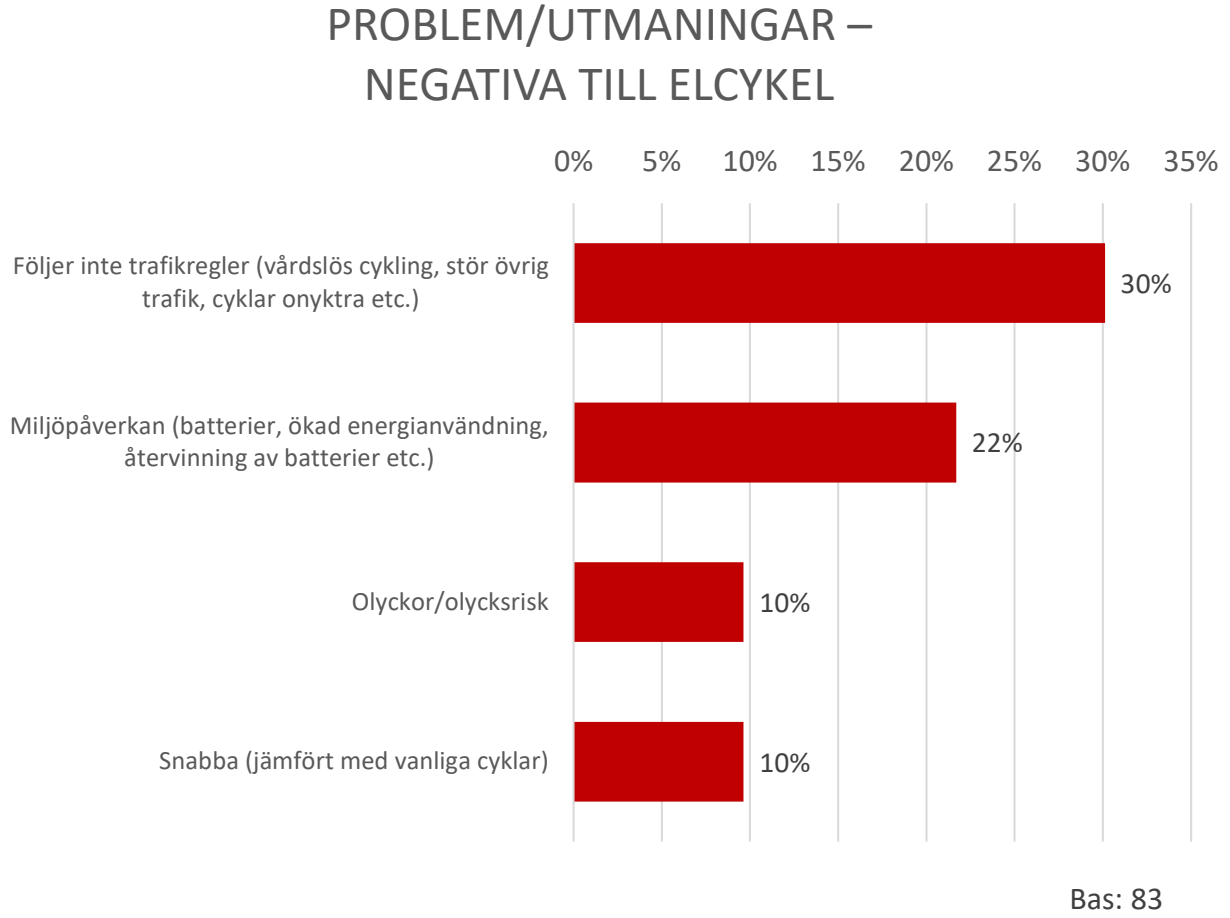
Bas: 538

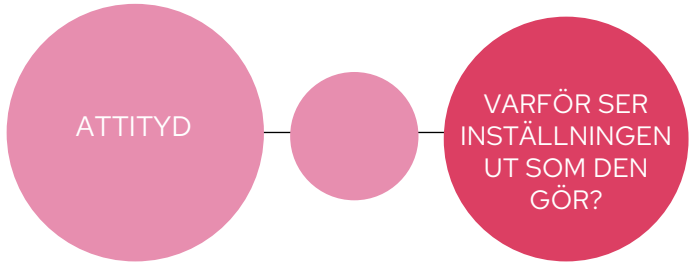




DE NEGATIVA SER FRÄMST PROBLEM MED TRAFIKSÄKERHET

- Den vanligaste invändningen bland de som har en negativ inställning är att elcyklister brister i trafiksäkerhet.
  - 30 % av de negativa anger detta som det största problemet med elcyklar.
- Negativ miljöpåverkan ses som det näst största största problemet.
  - 22 % anger miljöaspekter som det största problemet med elcyklar.
- Olycksrisk och för hög hastighet delar på tredjeplatsen med 10 % vardera.

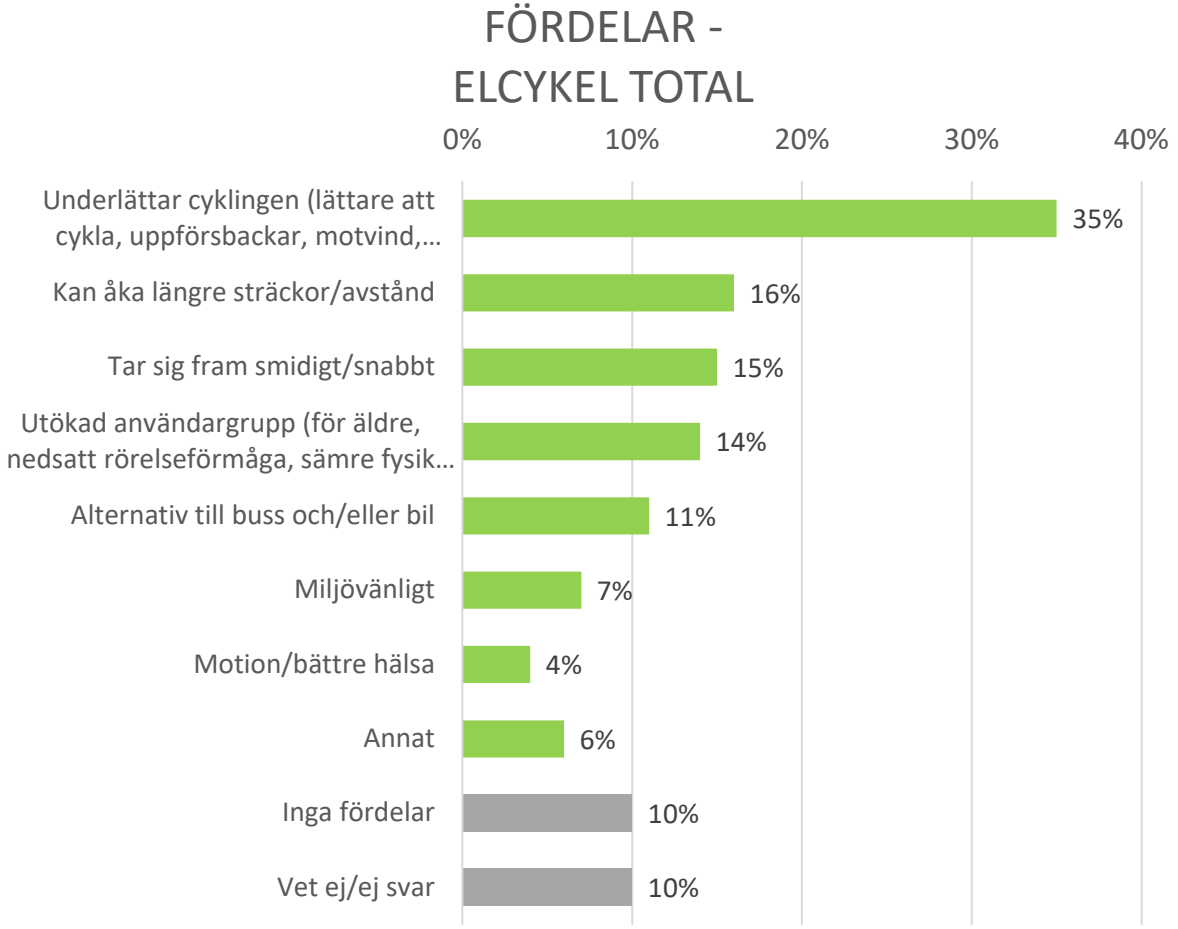




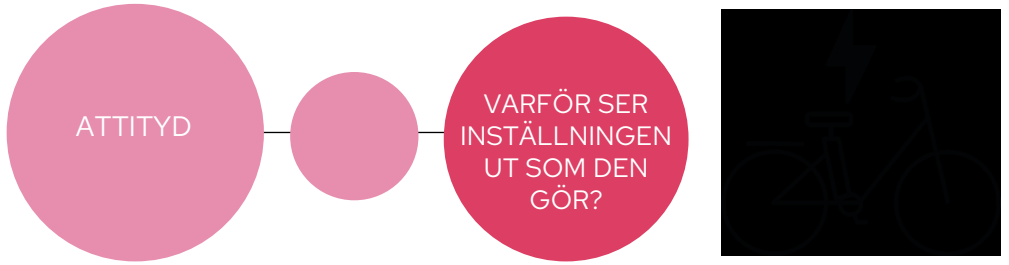


LÄTTARE/ENKLARE CYKLING ÄR ELCYKELNS STÖRSTA FÖRDEL

- Kanske verkar det självklart, men det allmänheten ser som den största fördelen med elcykel är att den underlättar cyklingen.
- Runt 15 % ser fördelar med att kunna förflytta sig längre sträckor, ta sig fram snabbt och att äldre eller att de med nedsatt rörelseförmåga har lättare att använda elcykel.
- Att elcykel kan ersätta bil eller buss, och innebära positiva effekter för miljön anges som fördelar av 11 % respektive 7 %.

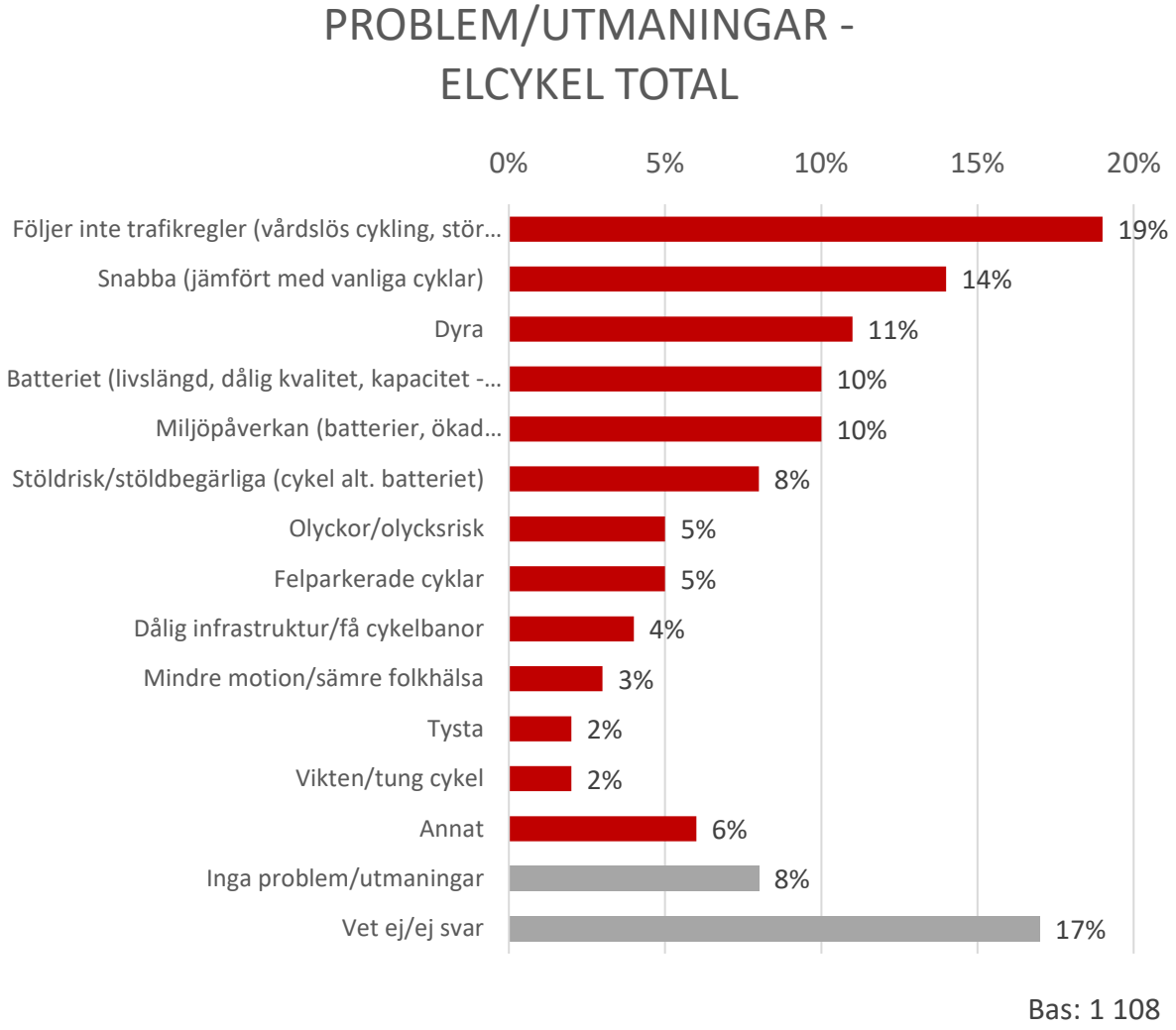


Bas: 1 108

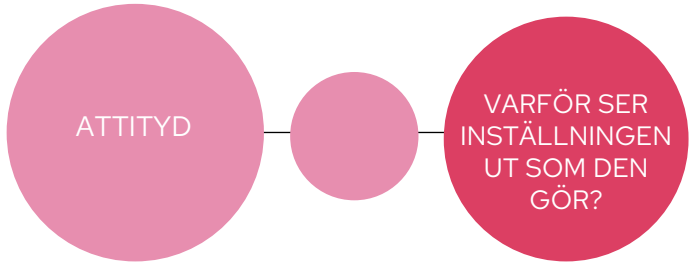


FÖR ALLMÄNHETEN ÄR BRIST PÅ TRAFIKVETT STÖRSTA PROBLEMET

- Sett till samtliga från allmänheten, anger störst andel bristande trafikvett som det främsta problemet med elcyklar.
  - 19 % anser att oförmåga att följa trafikregler, vårdslöshet eller likande är ett problem vad gäller elcyklar.
- Hastighet, pris, batteri-problem och miljöpåverkan anges som problem av 10 % eller högre andel av allmänheten
- På totalnivå bör siffrorna för problem/ utmaningar ses i ljuset av att drygt 62 % av allmänheten i grunden har en positiv inställning till elcyklar.



Bas: 1 108

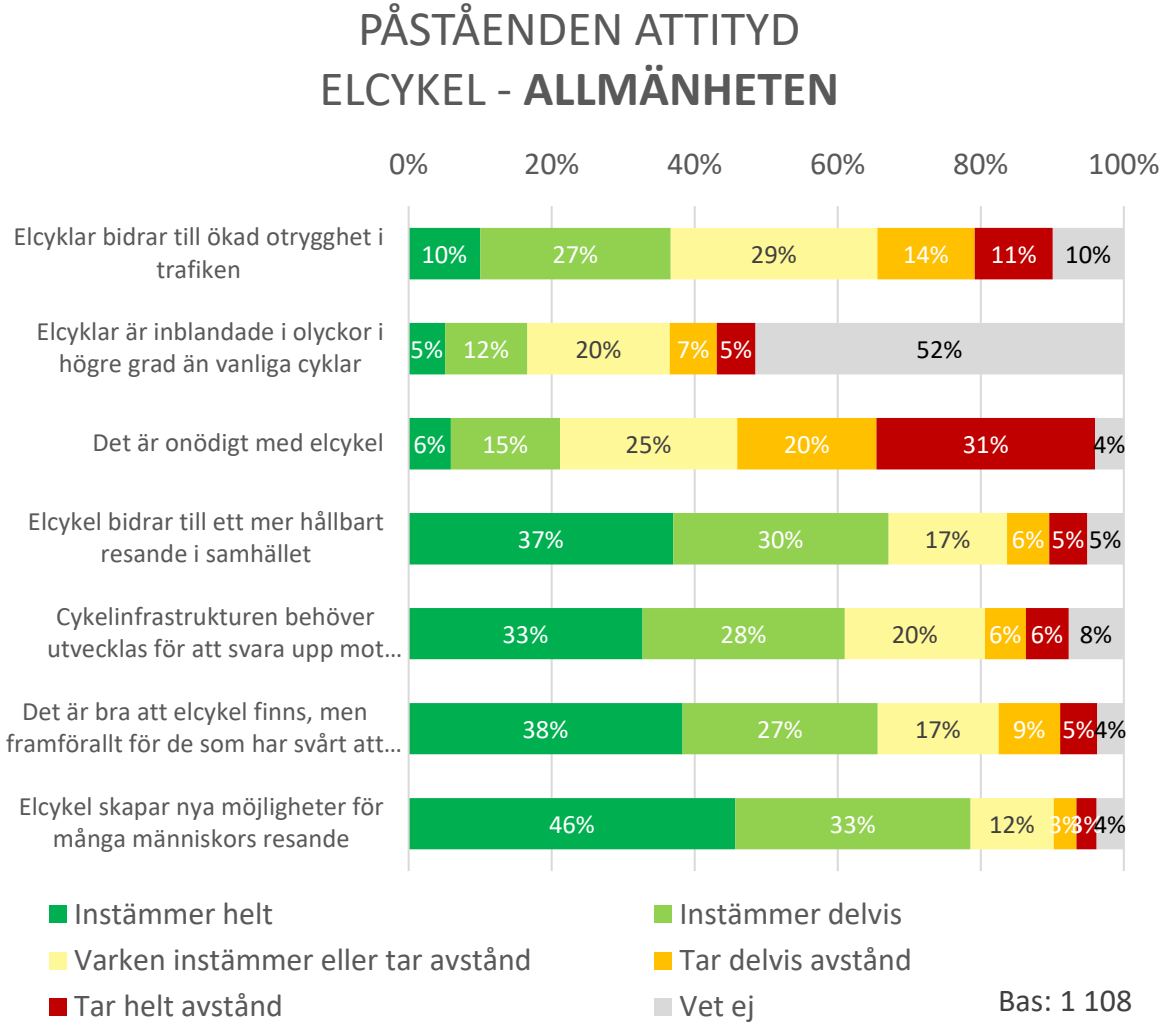


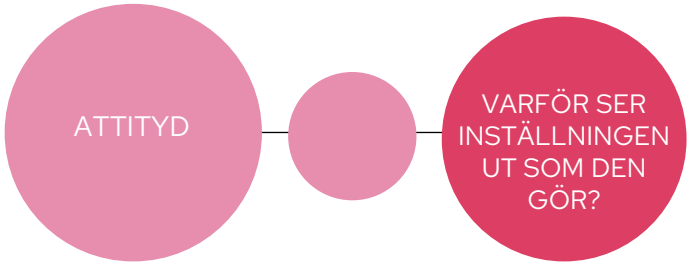


ELCYKEL SKAPAR MÖJLIGHETER OCH MER HÅLLBART RESANDE

Ett frågebatteri kring grunden till attityderna till elcyklar gav följande resultat:

- Högst andel instämmande får två positiva items:
  - 79 % instämmer i att elcyklar skapar nya möjligheter för resandet.
  - 67 % instämmer i att elcyklar bidrar till ett mer hållbart resande.
- För de negativa påståendena sticker två ut:
  - 37 % instämmer i att elcyklar bidrar till ökad otrygghet i trafiken.
  - 52 % svarar ”vet ej” på påståendet kring att elcyklar i högre grad är inblandade i olyckor.

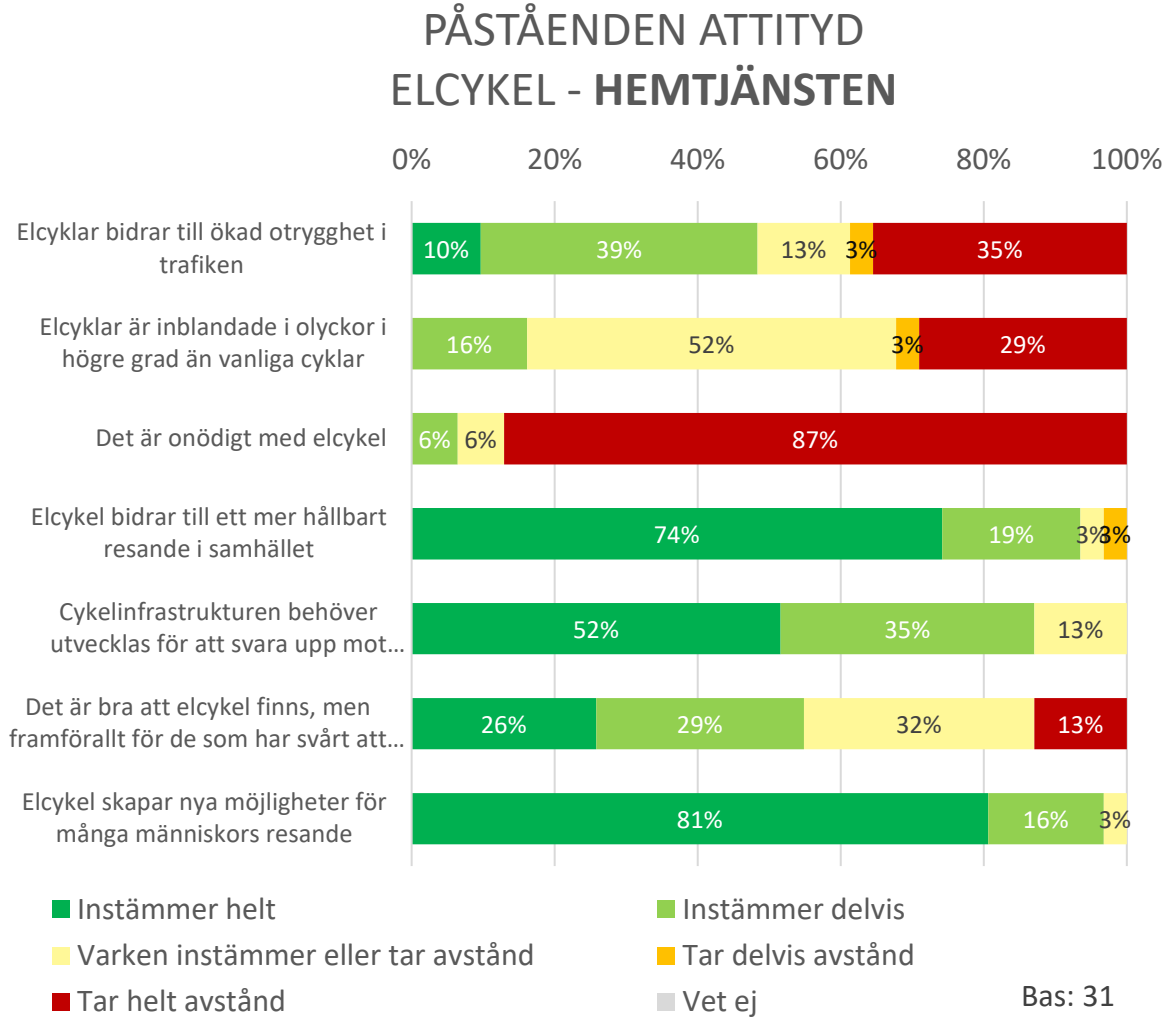


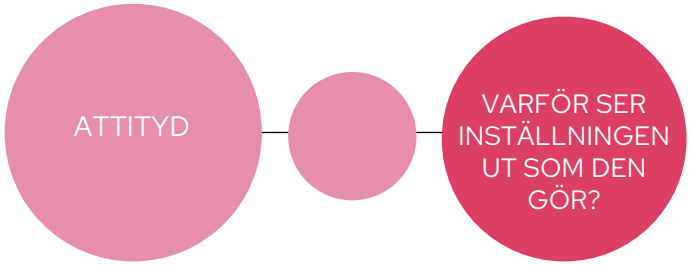




ANVÄNDARE I HEMTJÄNSTEN SER I HÖGRE GRAD FÖRDELAR

- Användarna i Hemtjänsten Helsingborg ser framförallt fördelar med elcykel:
  - 29 % tar helt avstånd från att elcyklar i högre grad är inblandade i olyckor (jfr 5 % för allmänheten).
  - 93 % instämmer i att elcyklar bidrar till ett mer hållbart resande (jfr 67 % för allmänheten).
  - 87 % tycker att cykelinfrastrukturen behöver byggas ut för att möta behoven från elcyklar (jfr . 61 % för allmänheten).
  - 87 % Tar helt avstånd från att elcykel är onödigt, vilket tyder på hög upplevd nytta bland medarbetarna.

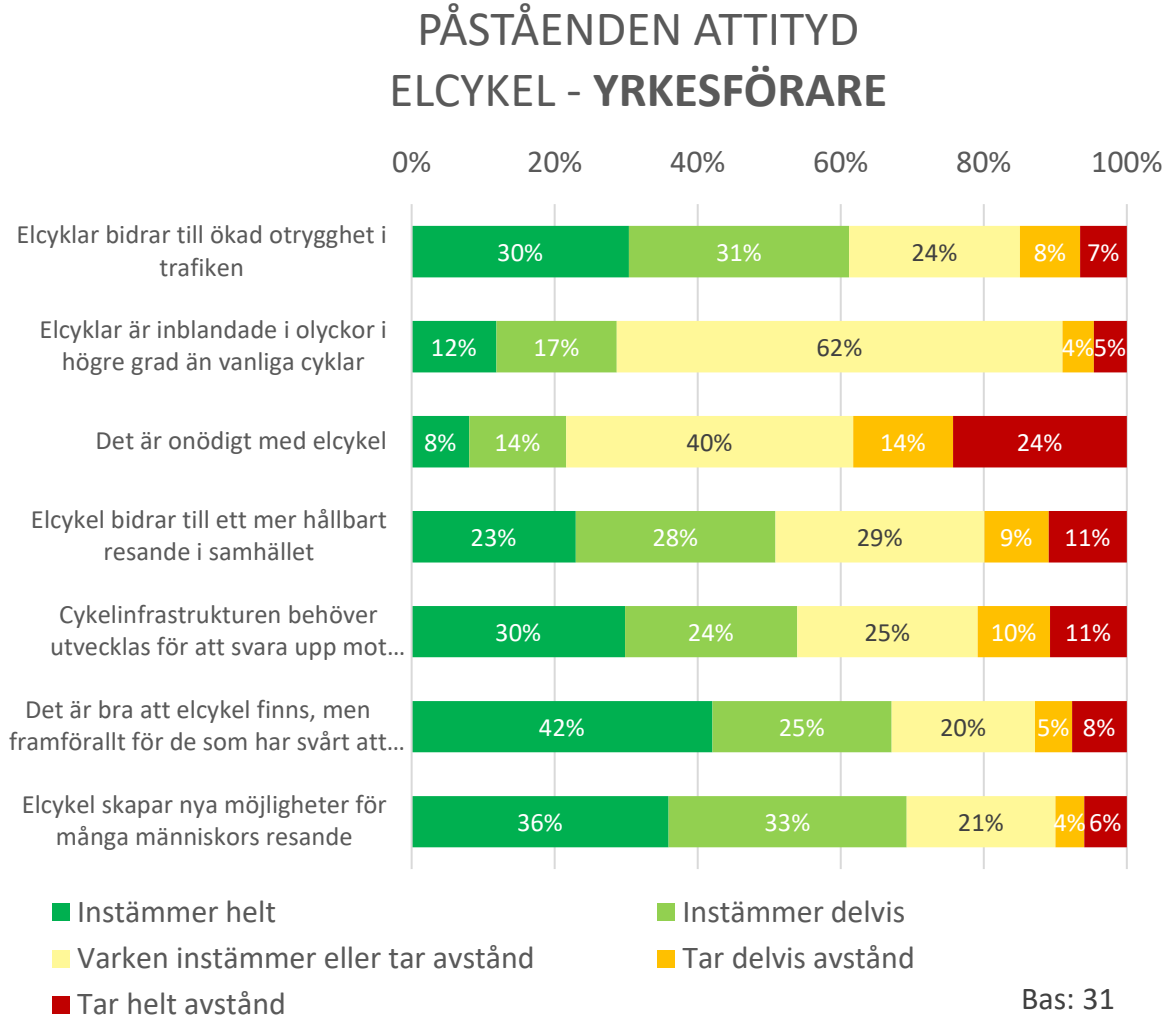


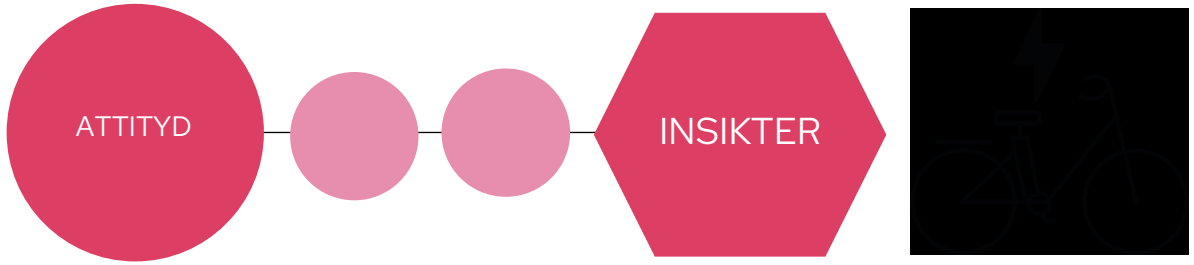




YRKESFÖRARE: NÅGOT MINDRE POSITIV SYN ÄN ALLMÄNHETEN

- Yrkesförarnas inställning till elcykel liknar allmänhetens, men det är värt att notera följande skillnader:
  - Betydligt högre andel, 61 %, instämmer i att elcyklar i högre grad bidrar till ökad otrygghet (jfr 37 % för allmänheten).
  - 29 % instämmer helt eller delvis i att elcyklar i högre grad är involverade i olyckor (jfr 17 % för allmänheten).





INSIKTER

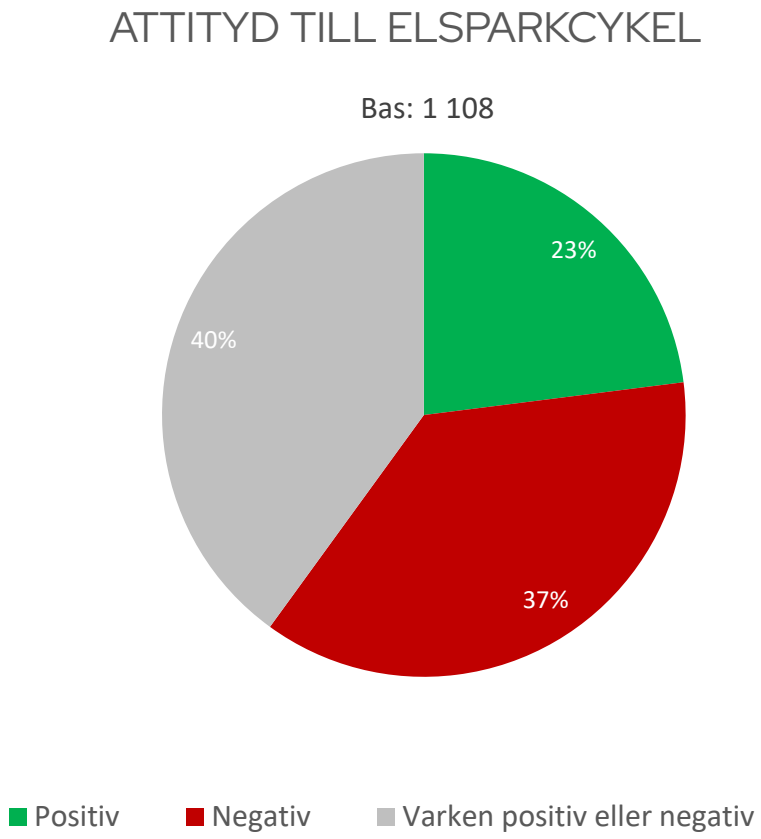
ATTITYD ELCYKEL

- Drygt 60 % av allmänheten har en generellt positiv inställning till elcykel. För yrkesförare är siffran 49 %.
- 8 % har en generellt negativ inställning.
  - De som är negativa upplever elcyklister som vårdslösa i trafiken och/eller ser elcyklar som ett miljöproblem.
- Även för allmänheten på totalnivå ses bristande trafikvett som det främsta problemet med elcyklar.
  - Hastighet, pris, batteriproblem och miljö-påverkan anges som problem av 10 % eller större andel av allmänheten.
- De aspekter kring elcyklar som störst andelar av allmänheten ser som positiva är att:
  - Elcyklar underlättar cyklingen – hjälper till i backar, motvind, gör att man slipper svettas.
  - Möjliggör att kunna färdas längre sträckor med cykel.
  - Möjliggör att ta sig fram snabbt och smidigt.
  - Det underlättar för äldre/de med nedsatt rörlighet.
- Trots en generellt positiv inställning anser drygt 40 % att elcyklar bidrar till ökad otrygghet i trafiken.
  - Däremot är det bara 17 % som instämmer i påståendet att elcyklar är inblandade i olyckor i högre grad än vanliga cyklar - 52 % svarar vet ej på samma påstående.
  - Elcykel ses som en möjliggörare för resandet som också bidrar till ett mer hållbart resande.
  - 61 % instämmer också i att cykelinfrastrukturen behöver utvecklas för att ta hänsyn till elcyklar.



ELSPARKCYKEL: ALLMÄNHETENS INSTÄLLNING ÄR SPLITTRAD

- Allmänhetens inställning till elsparkcyklar är splittrad:
  - 37 % en negativ attityd till elsparkcykel.
  - Något större andel, 40 %, har en neutral inställning till elsparkcykel.
  - 23 % uppger att de har en positiv inställning till elsparkcykel.



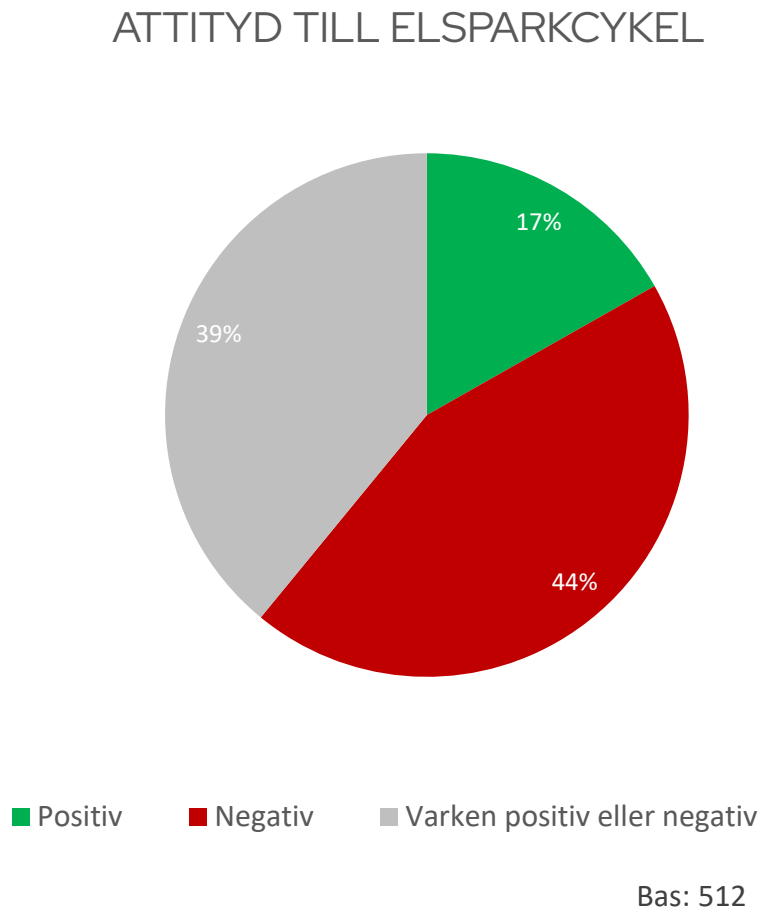
ATTITYD

VAD ÄR INSTÄLLNINGEN TILL ELCYKEL?



YRKESFÖRARE ÄR MER NEGATIVT INSTÄLLDA TILL ELSPARKCYKEL

- Yrkesförare är både i högre grad negativa och i lägre grad positiva till elsparkcykel, jämfört med allmänheten:
  - 44 % har en i grunden negativ attityd till elsparkcykel (jfr. 37 % för allmänheten).
  - 17 %, har en positiv inställning till elsparkcykel (jfr 23 % för allmänheten).
  - Ungefär lika stor andel som för allmänheten, 39 %, uppger att de har har en neutral inställning till elsparkcykel.



ATTITYD

VAD ÄR INSTÄLLNINGEN TILL ELSPARK-CYKEL?



ATTITYDEN TILL ELSPARKCYKEL PRÄGLAS AV NEGATIVITET

- I det kvalitativa materialet framgår det tydligt att många har en negativ inställning till elsparkcyklar;
  - Parkering fungerar inte – elsparkcyklar ”ligger och skräpar”.
  - Elsparkcyklister följer inte trafikregler och uppträder hänsynslöst och ”kör överallt”.
  - Många ser elsparkcyklar som en ”trendande leksak” och inte ett fortskaffningsmedel.
- I viss mån balanseras den negativa inställningen av;
  - Självinsikt kring eget beteende i trafiken – resonemanget får då ett inslag av att intervjupersonen blir medveten om sina egna fördomar mot elsparkcyklar.
  - Ett resonemang kring att det är vissa elsparkcyklister som beter sig illa, och att de då ”syns mer”.

”Min känsla är att elsparkcyklarna är **överallt** och att det inte är uppstyrt.”

"Hur man upplever elsparkcyklar i trafiken **beror helt på vem som kör** dem."

"Elsparkcyklar kör överallt. **Bara dyker upp**. Noll koll."

”Bilister, cyklister – alla stör sig på dem. De har **sina egna regler**."

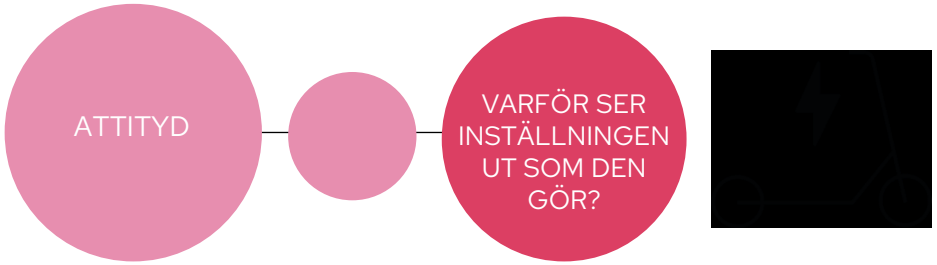
"Jag blir irriterad när [el]sparkcyklar inte visar hänsyn i trafiken, men märker att **jag inte heller visar hänsyn** när jag kör. När man har extra bråttom så kör man lite snabbare."

"Står **parkerade överallt**, man snubblar på dem."

”Jag tycker det är **bra så länge det sköts.** Det handlar om vem som finns bakom styret.”

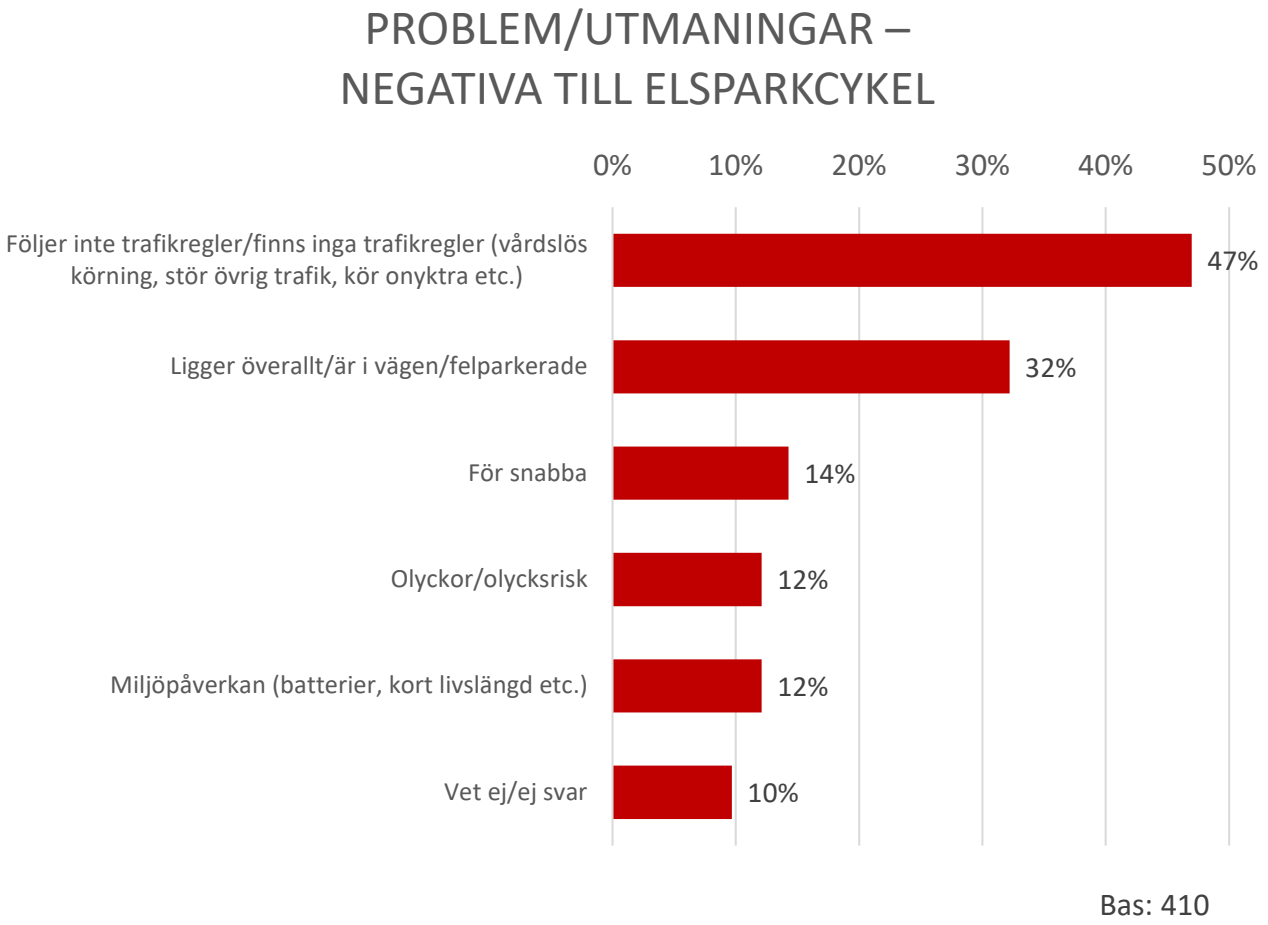
"Elspark-cyklar är en **trend**."

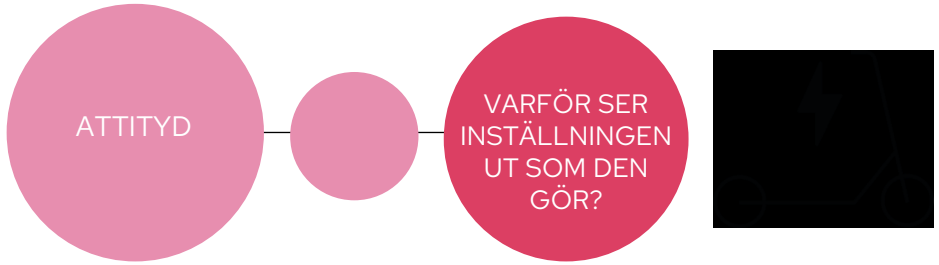




STÖRSTA PROBLEMEN: VÅRDSLÖS KÖRNING OCH FELPARKERING

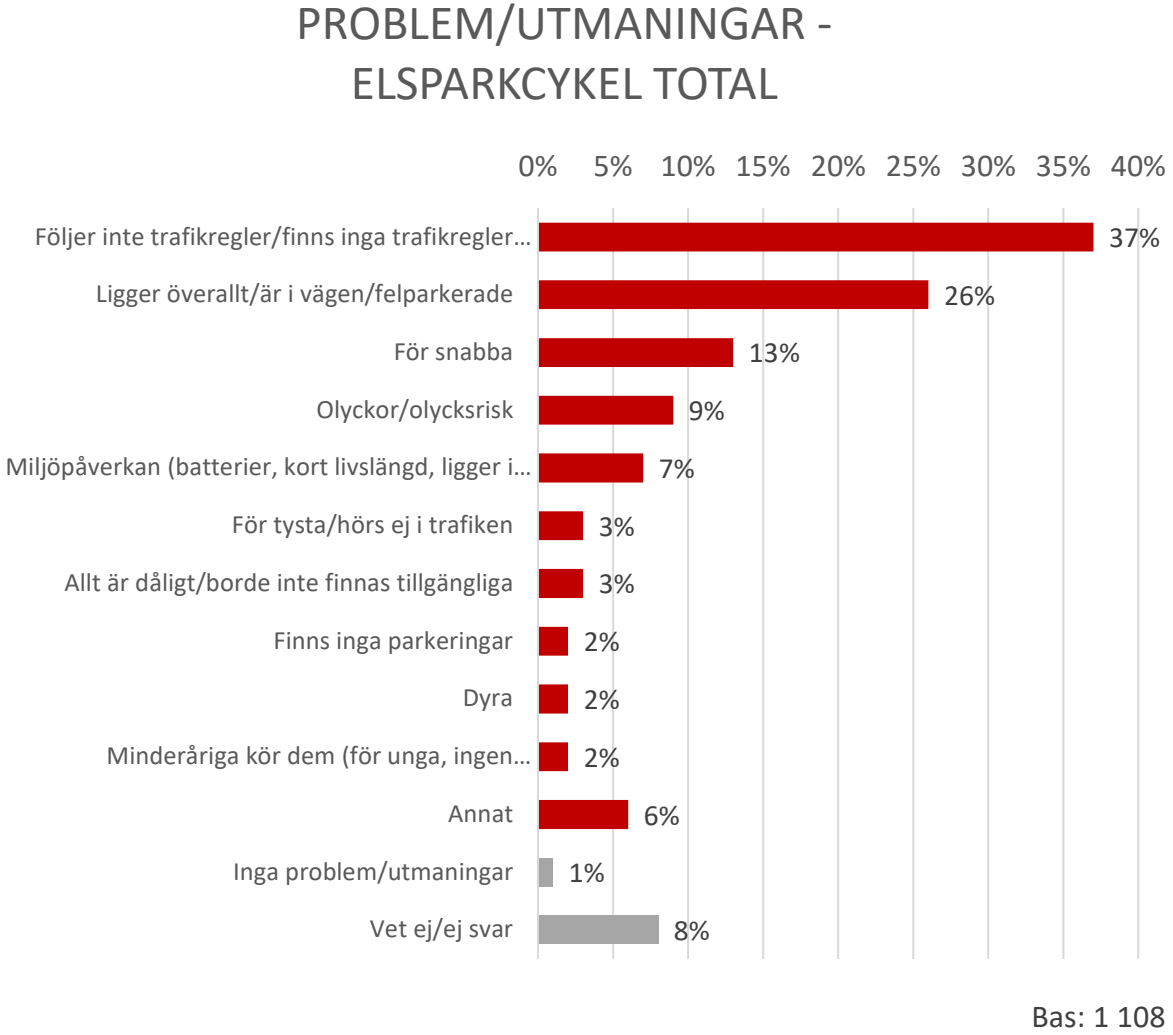
- Nära hälften av de som är negativa anser att elsparkcyklister är vårdslösa i trafiken.
- En tredjedel anger att felparkerade elsparkcyklar är ett problem.
- Hastighet, olycksrisk och negativ miljöpåverkan är andra problem som anges av mer än 10 %.



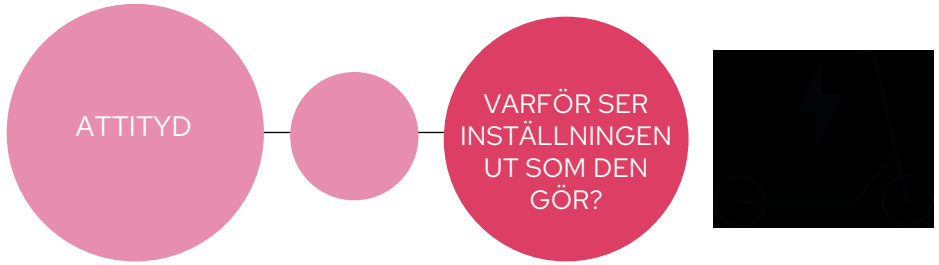


BRIST PÅ TRAFIKVETT OCH FEL-PARKERING STÖRSTA PROBLEMEN

- Även på totalnivå, anger störst andel bristande trafikvett som det främsta problemet med elsparkcyklar.
  - 37 % anser att vårdslöshet i trafiken eller likande är ett av de främsta problemen vad gäller elsparkcyklar.
- Problemen kring parkering är det näst största problemet på 26 %.
- Hastighet, olycksrisk och miljöpåverkan anges som problem av 5 % eller högre andel.
- Endast 1 % ser inga problem eller utmaningar med elsparkcyklar, och 8 % uppger att de inte kan eller vill svara.

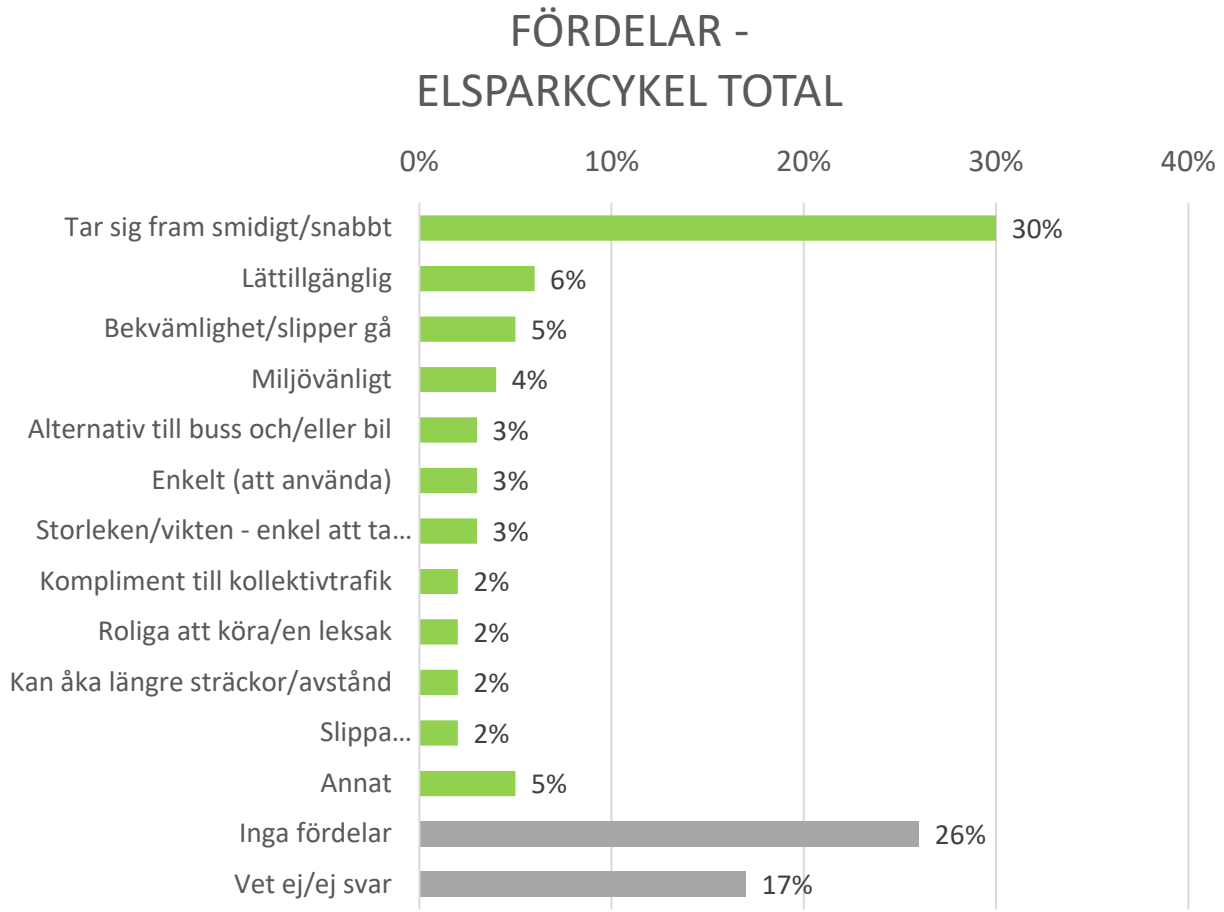


Bas: 1 108

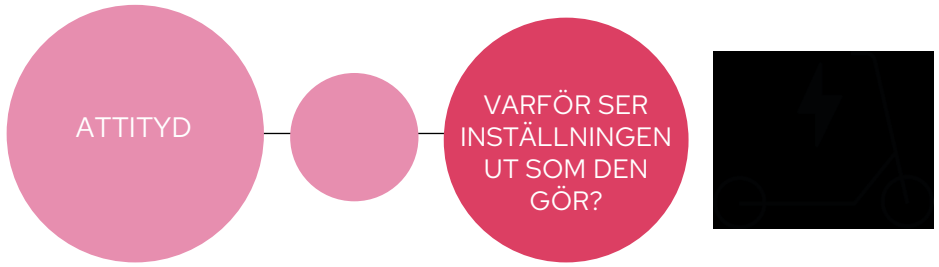


ENKELT ATT TA SIG FRAM ENDA FÖRDELEN FÖR ELSPARKCYKEL

- Den enda faktor som ses som en tydlig fördel med elsparkcykel är att de gör det enkelt att ta sig fram.
  - 30 % anger att kunna ta sig fram snabbt och smidigt som en fördel med elsparkcykel.
- I övrigt är lättillgänglighet den enda fördel som anges av mer än 5 %.
- Mer än var fjärde ser inga fördelar med elsparkcyklar, och 17 % kan eller vill inte besvara frågan.



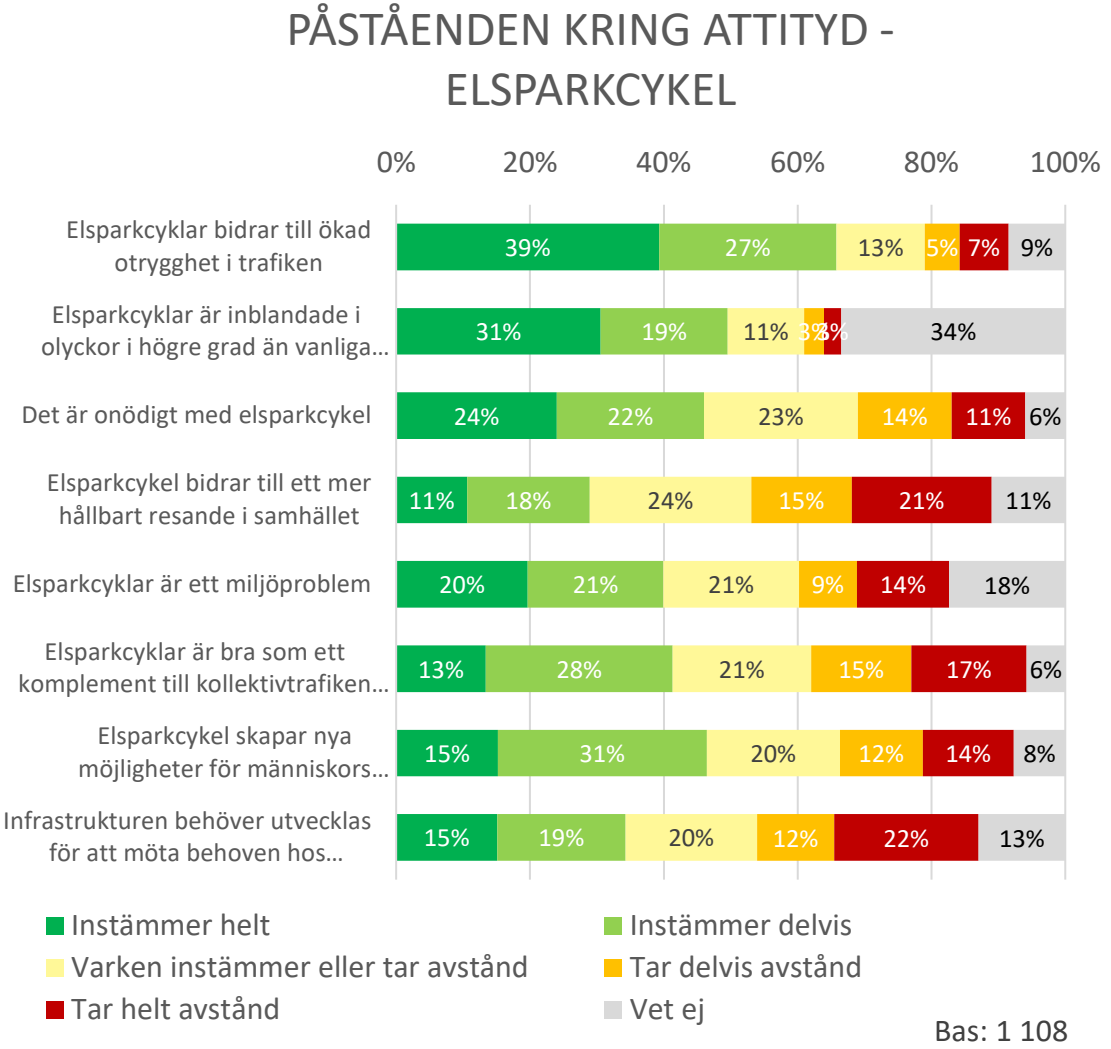
Bas: 1 108

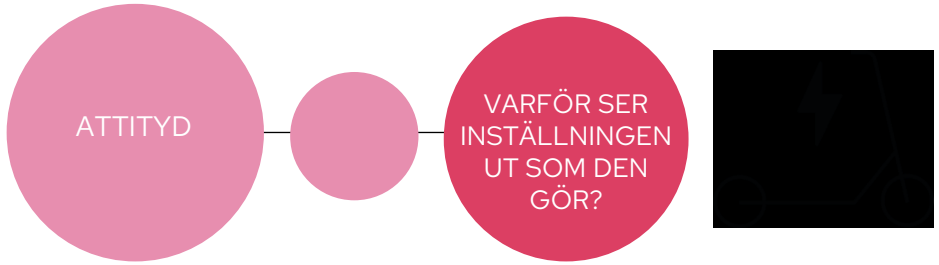


ELSPARKCYKLAR: ONÖDIGA, OTRYGGA OCH OMILJÖVÄNLIGA

Frågebatteriet kring grunden till attityderna till elsparkcyklar gav följande resultat:

- Högst andel instämmande får två negativa items:
  - 66 % instämmer i att elsparkcyklar bidrar till ökad otrygghet i trafiken;
  - 50 % instämmer i att elsparkcyklar i högre grad är inblandade i olyckor.
- 46 % tycker att elcyklar skapar nya möjligheter för människors resande.
- Endast 29 % instämmer i att elsparkcyklar bidrar till ett mer hållbart resande (jfr 67 % för elcyklar).
- 41 % ser elsparkcyklar som ett miljöproblem.

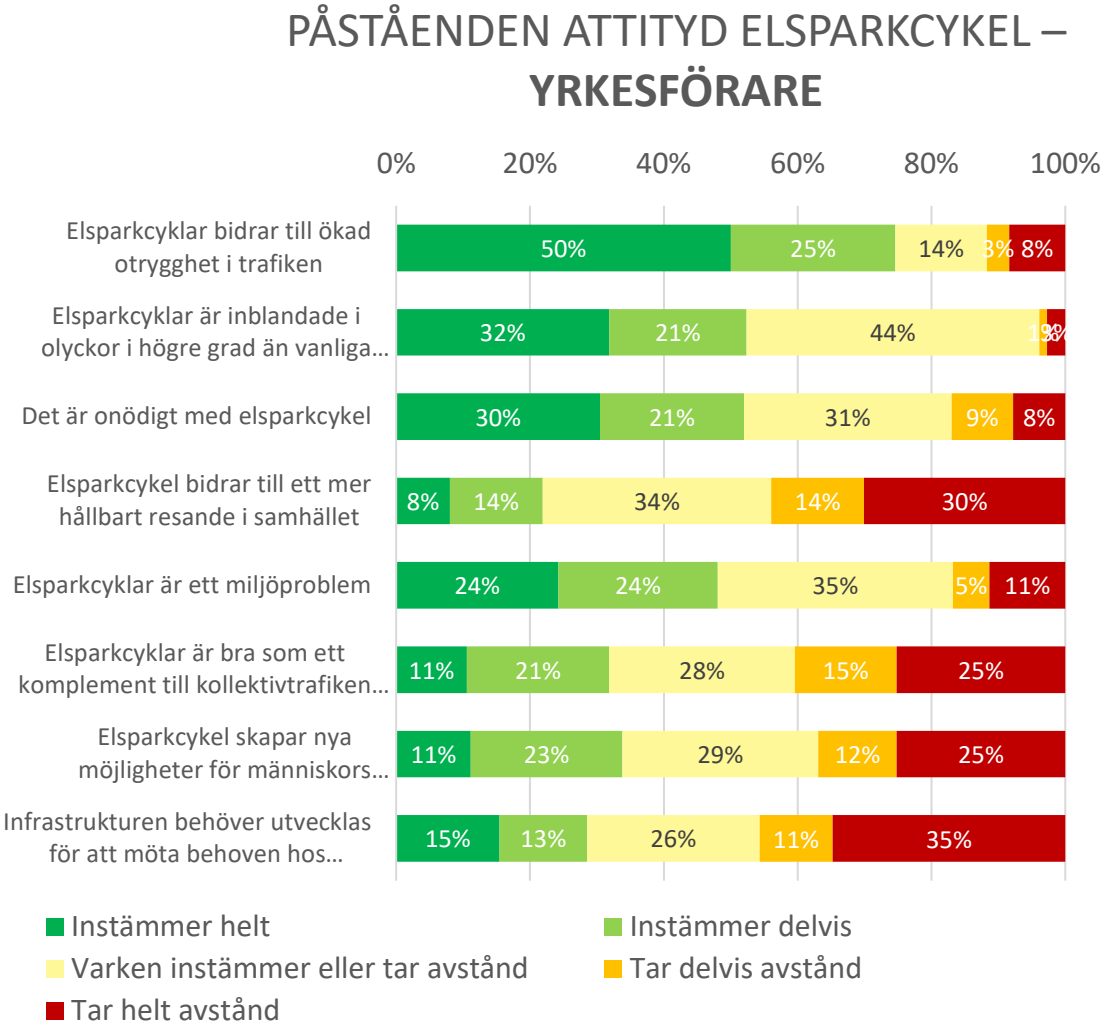




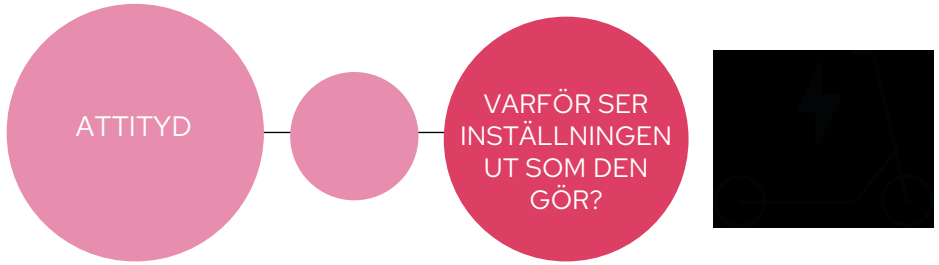
YRKESFÖRARE: ELSPARKCYKLAR SKAPAR OTRYGGHET I TRAFIKEN

Inställningen till elsparkcyklar hos yrkesförare liknar den hos allmänheten, men det är värt att notera följande:

- Högre andel instämmer i helt eller delvis i påståendet att elsparkcyklar bidrar till ökad otrygghet i trafiken.
  - 75 % instämmer (jfr. 66 % för allmänheten).
- 48 % tycker att elcyklar är ett miljöproblem (jfr . 41 % för allmänheten).
- Endast 22 % instämmer i att elsparkcyklar bidrar till ett mer hållbart resande (jfr 29 % för allmänheten).

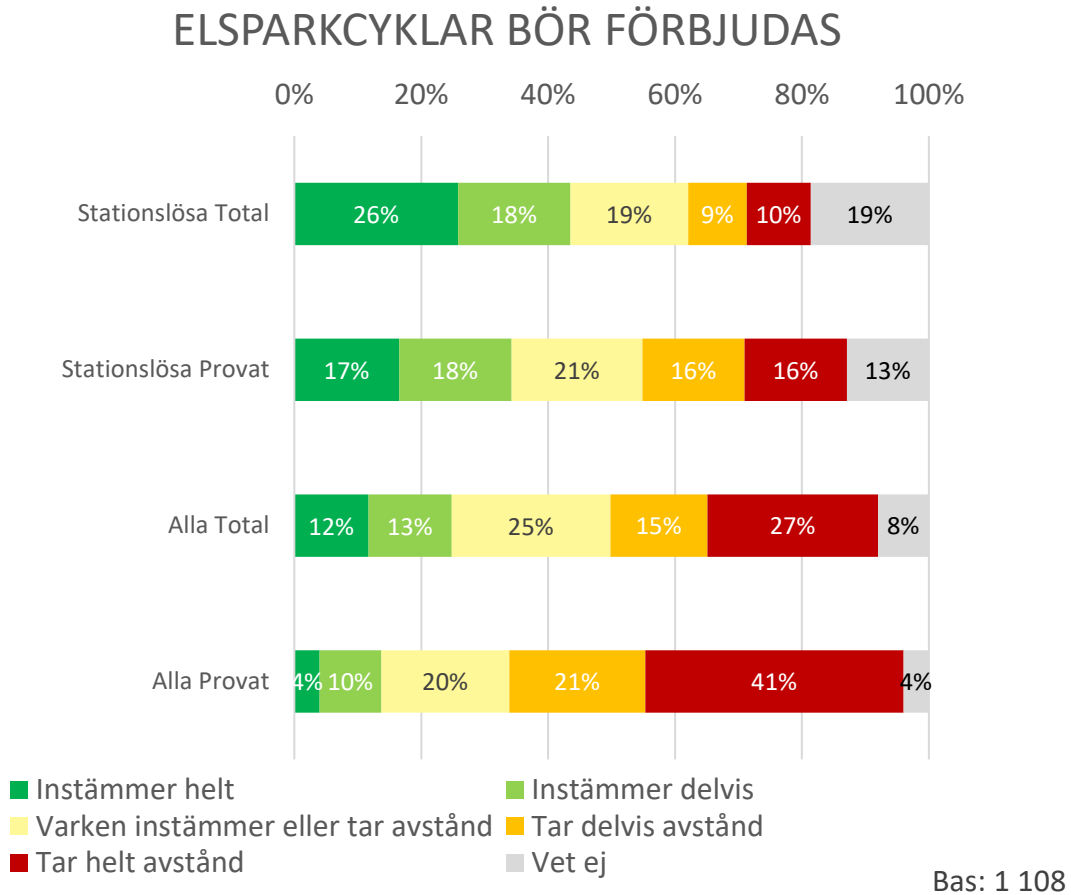


Bas: 512

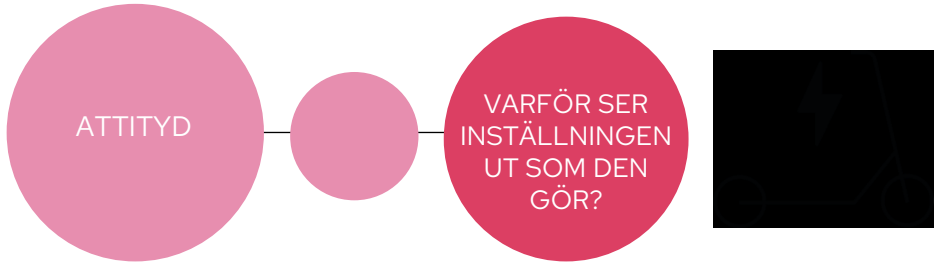


35 % AV DE SOM PROVAT ÄR POSITIVA TILL ETT FÖRBUD

- En förvånansvärt hög andel (44 %) bland allmänheten är positiva till ett förbud mot stationslösa elsparkcyklar
  - Endast 19 % tar avstånd från påståendet att stationslösa elsparkcykar bör förbjudas.
- Var fjärde tycker att alla elsparkcyklar bör förbjudas.
- Även bland de som provat att färdas med elsparkcykel finns det ett relativt utbrett stöd för ett förbud;
  - 35 % är för ett förbud mot stationslösa elsparkcyklar;
  - 14 % är för ett förbud mot alla elsparkcyklar.

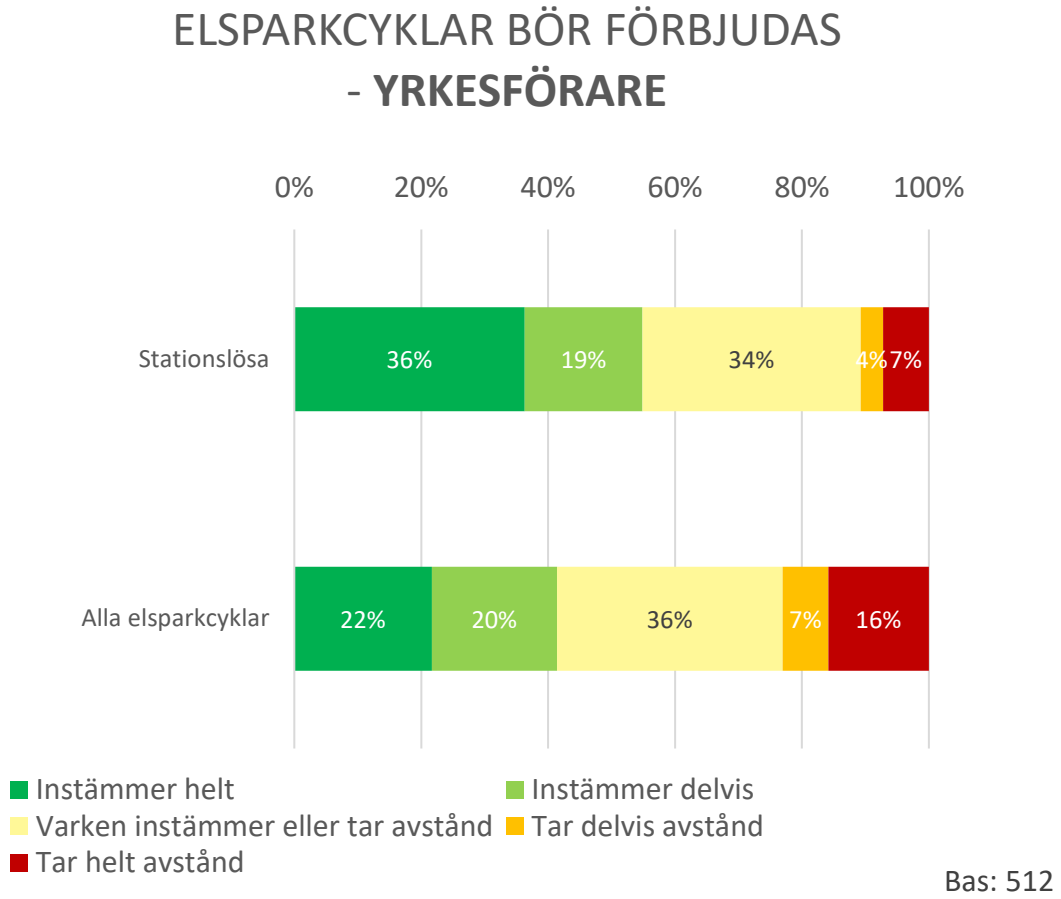


Bas: 1 108



YRKESFÖRARE: MER ÄN HÄLFTEN POSITIVA TILL ETT FÖRBUD

- Mer än hälften av yrkesförarna (55 %) är positiva till ett förbud mot stationslösa elsparkcyklar
  - Endast 11 % tar avstånd från påståendet att stationslösa elsparkcykar bör förbjudas.
- 42 % av yrkesförarna tycker att alla elsparkcyklar bör förbjudas.



Bas: 512

ATTITYD

TROTS NEGATIV IMAGE – VAD ÄR DRAGNINGS-KRAFTEN?



FRIHET OCH KÖRGLÄDJE BLANDAT MED LÄTTHET OCH NYTTA

- Trots en utbredd negativ inställning tycks elsparkcyklar ha en attraktionskraft – 22 % av allmänheten har trots allt provat att färdas med elsparkcykel.
- Utifrån både kvantitativt och kvalitativt material verkar en stor del av det som attraherar vara kopplat till frihet och lustfylldhet, men i viss mån också nytta;
  - Flera beskriver att köra elsparkcykel som att vara ”barn på nytt”
  - Många kopplar samman elsparkcykel med en frihetskänsla – både på grund av känslan att köra dem, men också på grund av att de är så lättillgängliga
  - En modern och urban image attraherar också
  - Möjligheten att resa dörr-till-dörr, och att täcka upp när kollektivtrafiken är bristfällig

”Det går snabbt och är billigt! Upplever den som storstads-anpassad. **Förstör inte kostymen** som cyklar kan göra.”

”Känner mig fri, och glad – som barn på nytt!”

”Det är praktiskt, frihet, snabbt. Man kommer fram direkt. Det är **roligt, som en hobby**.”

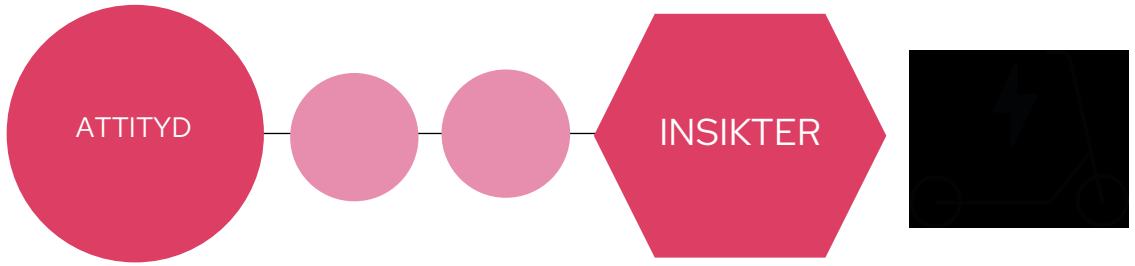
”Det känns **effektivt** och **miljövänligare** än taxi.”

”Frihet - man blir **uppiggad om man jämför med tunnelbana**. Roligt. Man får i sig frisk luft.”

”**Frihetskänsla blandat med panikkänsla**.”

”Trevligt, smart sätt att resa med. Kan bara hoppa på.”





INSIKTER

ATTITYD ELSPARKCYKEL

- Allmänheten är kraftigt splittrad i sin inställning till elsparkcyklar; ungefär lika stora delar är negativa eller neutrala, och endast 23 % är positiva.
- Det kvalitativa materialet visar att många har en reflexmässigt negativ inställning till elsparkcyklar;
  - Det som framförallt upprör är brist på trafikvett samt hänsynslöshet i trafiken, problem kring parkering och att elsparkcyklarna ”ligger slängda överallt”.
  - I vissa fall mildras det negativa något av att intervjupersonen reflekterar över att även de själva kan visa bristande omdöme i trafiken och att föraren, snarare än fordonet, är problemet.
  - För allmänheten är elsparkcykelns enda tydliga fördel att den erbjuder ett enkelt sätt att ta sig från A till B; 30 % anger detta som en fördel för elsparkcykel.
- 66 % anser att elsparkcyklar bidrar till ökad otrygghet i trafiken och 50 % anser att de i högre grad än vanliga cyklar är inblandade i olyckor.
- Elsparkcyklar anses i betydligt lägre grad (29 %) än elcyklar (67 %) bidra till ett hållbart resande.
- En betydande andel (44 %) av allmänheten är positivt inställda till ett förbud mot stationslösa elsparkcyklar.
  - För yrkesförare är stödet för ett förbud 55 %.
  - Det finns ett visst stöd (35 %) för ett förbud även bland de som provat elsparkcykel.
- Trots mångas negativa inställning har elsparkcyklen en tydlig attraktionskraft, något som många kopplar ihop med körglädje och frihetskänsla men också något som kompletterar kollektivtrafiken och en smart lösning på first/last mile.

DRIVKRAFT & NYTTA

VAD ÄR DRIVKRAFTERNA TILL ANVÄNDNING OCH DEN UPPLEVDA NYTTAN AV ELCYKEL / ELSPARKCYKEL?



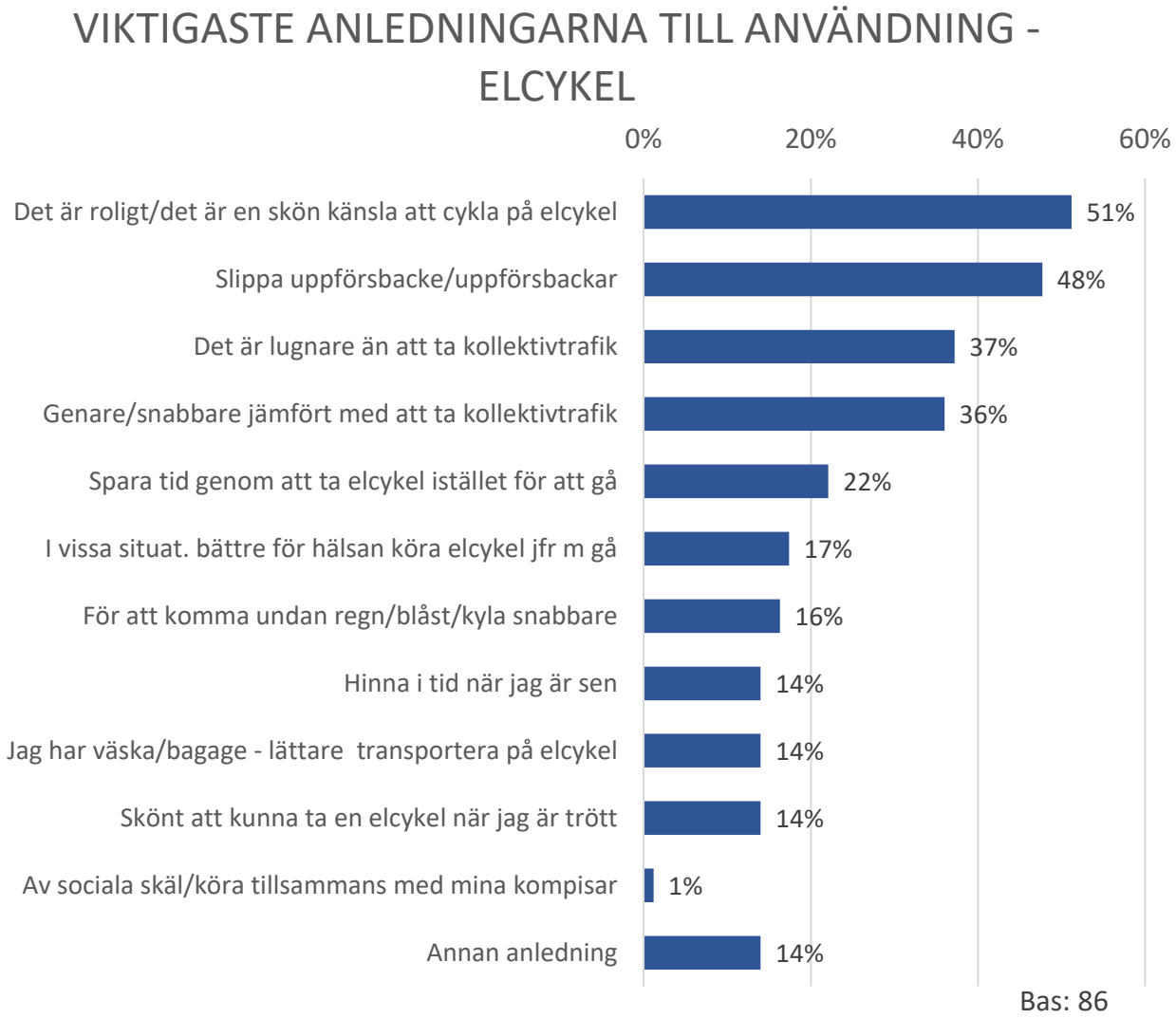
DRIVKRAFT & NYTTA

VAD ÄR DRIVKRAFTERNA FÖR ELCYKLISTER?



VIKTIGASTE DRIVKRAFTEN FÖR ELCYKLISTER ÄR LUSTFYLLDHET

- Den anledning som flest anger som en drivkraft bakom användandet är att det är roligt eller en skön känsla att cykla elcykel
  - Drygt hälften av elcyklisterna anger roligt/skön känsla som anledning till användning.
- Att slippa uppförsbackar (48 %) och att det är lugnare (37 %) eller snabbare (36 %) än kollektivtrafik är andra topp-placerade anledningar till användning.
- 17 % instämmer i att de tar elcykel av hälsoskäl.



DRIVKRAFT & NYTTA

VAD ÄR DRIVKRAFTERNA FÖR ELCYKLISTER?



ELCYKELN ADDERAR NYA VÄRDEN TILL ATT FÄRDAS MED CYKEL

- Utifrån både kvantitativt och kvalitativt material är det tydligt att är att en viktig drivkraft till att cykla elcykel är att det upplevs som ett lustfyllt sätt att transportera sig.
- Andra fördelar är att elcyklisten slipper svettas (som när man cyklar vanlig cykel) och vänta (som när man åker kollektivt) och parkera (som när man kör bil).
- Även i det kvalitativa materialet är det tydligt att elcykeln både har rykte om sig och faktiskt hjälper äldre och de med nedsatt rörelse-förmåga att kunna cykla till olika typer av aktiviteter i vardagen.
- Att slippa trängsel i kollektivtrafiken, speciellt nu (pga. Covid-19) har snabbt blivit ytterligare en drivkraft till att använda elcykel.



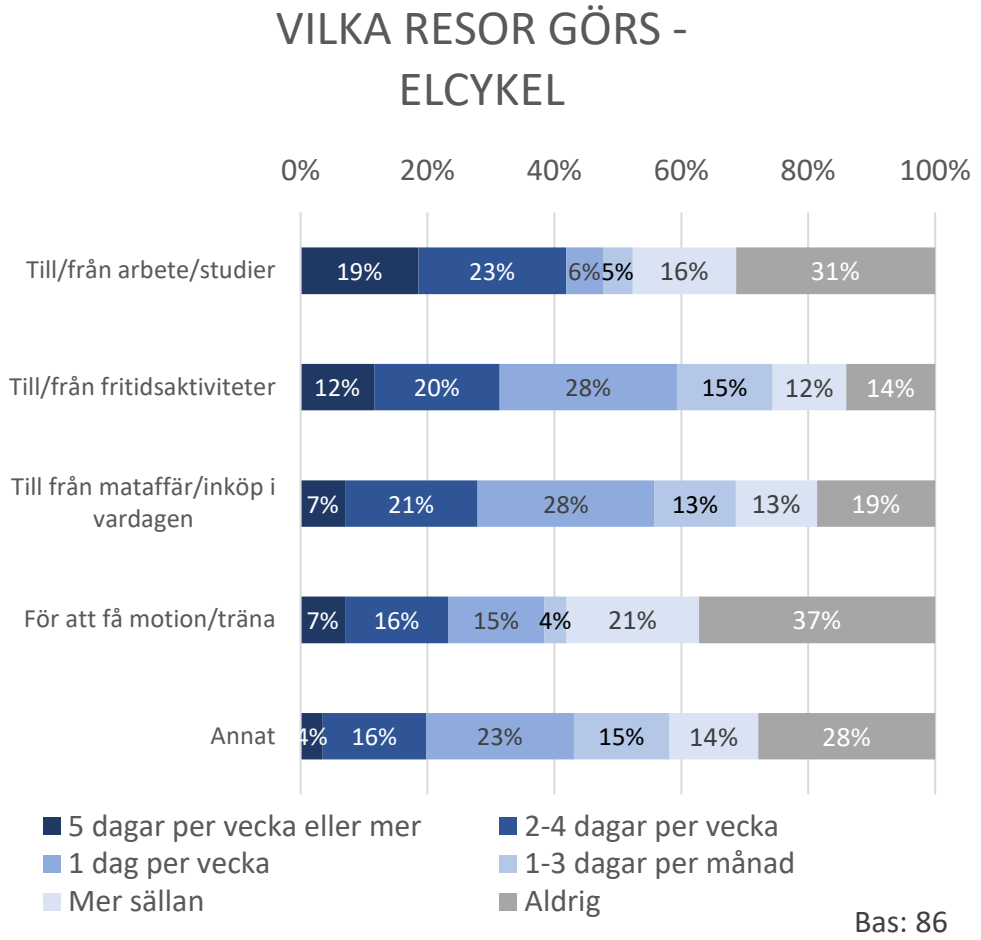
DRIVKRAFT & NYTTA

VILKEN TYP AV RESOR GÖRS MED ELCYKEL?



EN AV FEM ANVÄNDARE ELCYKEL-PENDLAR TILL JOBB/STUDIER

- 48 % av användarna reser till/från jobb eller studier minst en gång/vecka.
  - Knappt 19 % reser till/från jobb eller studier minst fem gånger per vecka.
- För fritidsaktiviteter är det 60 % som uppger att de använder elcykel minst en gång i veckan.
- Även för inköp är det över 50 % som använder elcykel minst en gång/vecka.



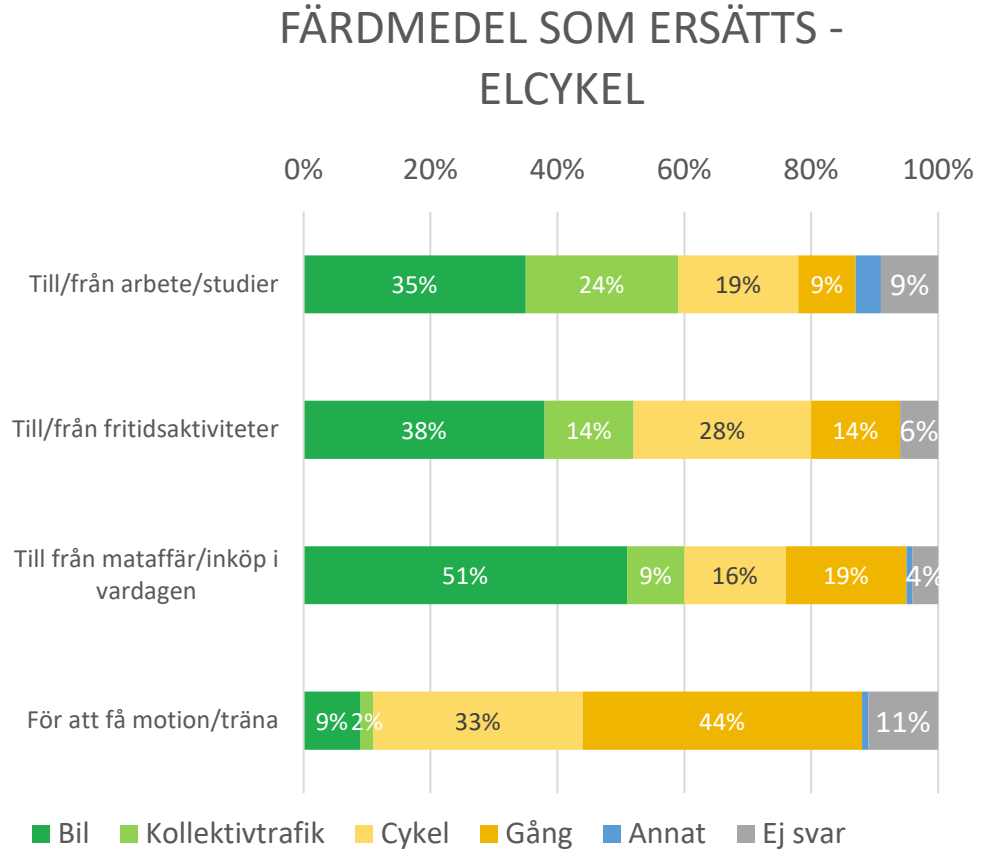
DRIVKRAFT & NYTTA

HUR ERSÄTTS / KOMBINERAS FÄRDMEDEL?



ELCYKEL ERSÄTTER FRAMFÖR-ALLT BIL OCH KOLLEKTIVTRAFIK

- För resor till/från arbete eller studier ersätter elcykeln främst bil, men även kollektivtrafik och cykel.
- Även för fritidsaktiviteter är det framförallt bilresor som ersätts, men även en betydande andel cykelresor.
- När det gäller inköp är bilresor den avgjort största delen (51 %) av de resor som ersätts.



Bas: 86

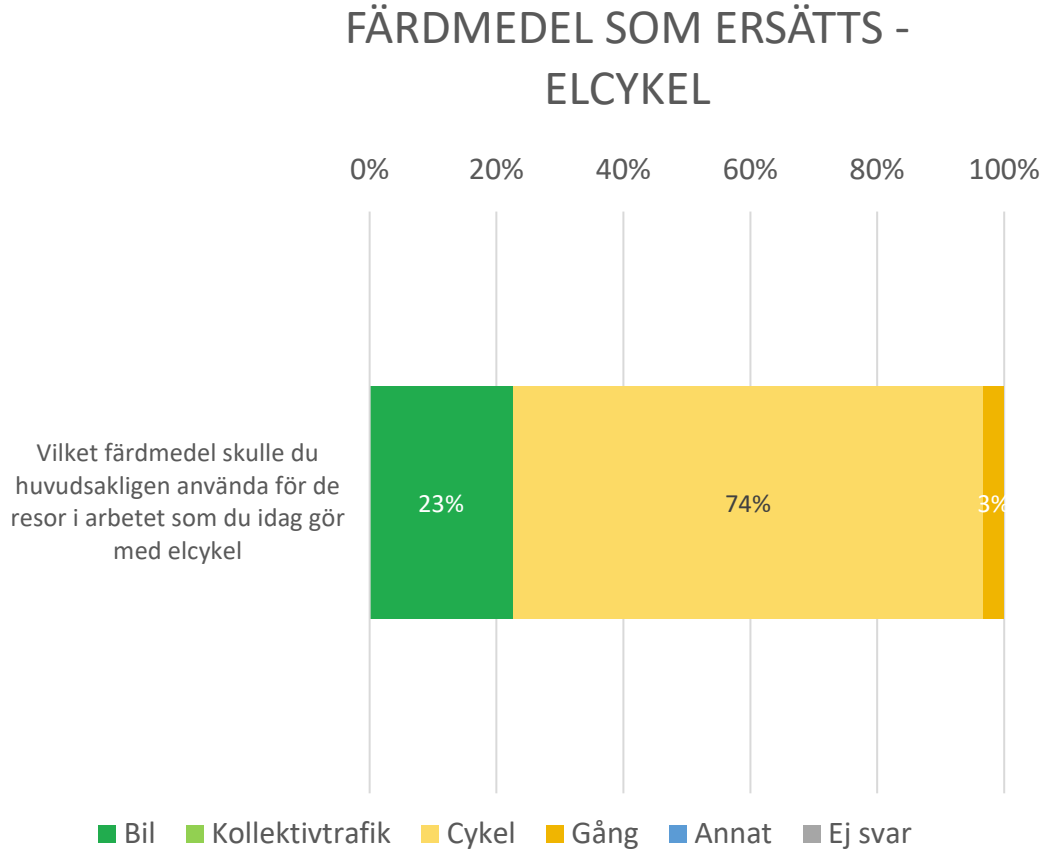
DRIVKRAFT & NYTTA

HUR ERSÄTTS / KOMBINERAS FÄRDMEDEL?



HEMTJÄNSTEN: VAR FJÄRDE RESA SOM ERSÄTTS ÄR EN BILRESA

- De flesta resor som användare inom Hemtjänsten Helsingborg gör med elcykel ersätter en resa med cykel.
- Nära var fjärde resa som ersätts är dock en bilresa.
- I undantagsfall ersätter elcykel gång.



Bas: 31

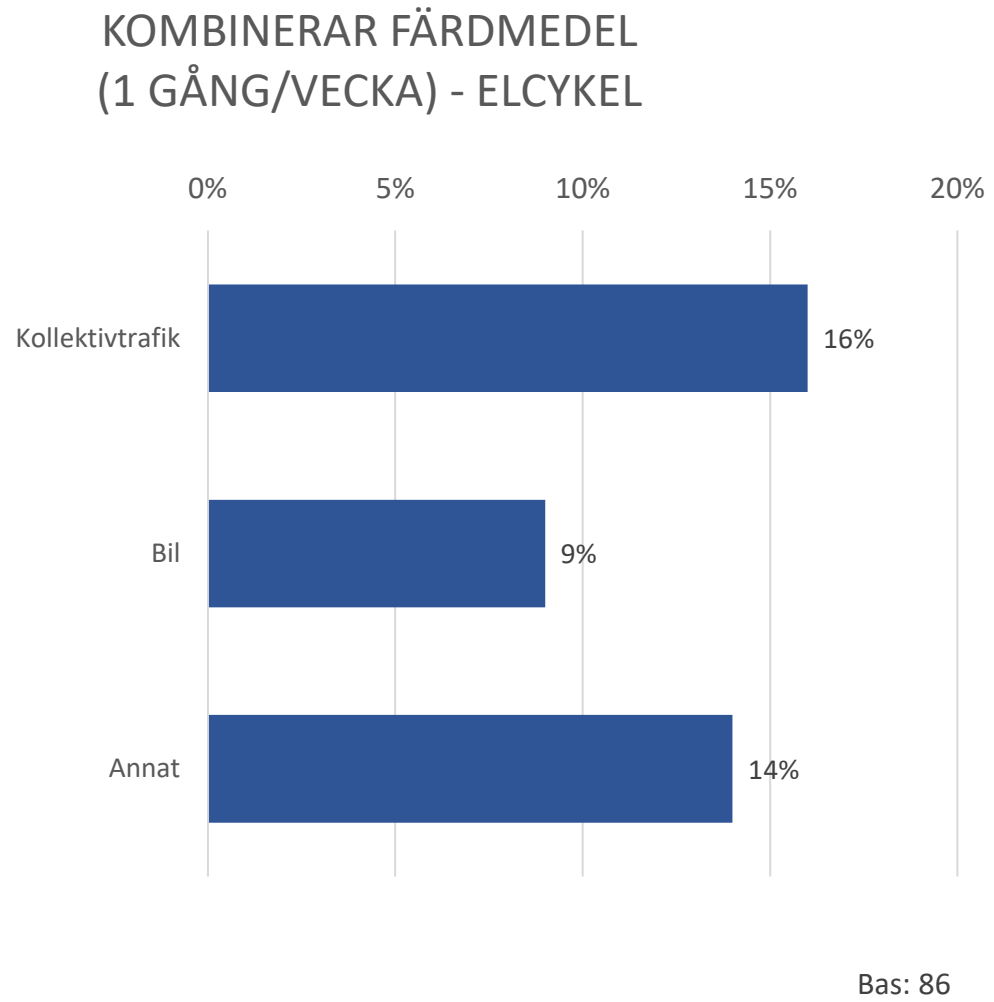
DRIVKRAFT & NYTTA

HUR ERSÄTTS / KOMBINERAS FÄRDMEDEL?

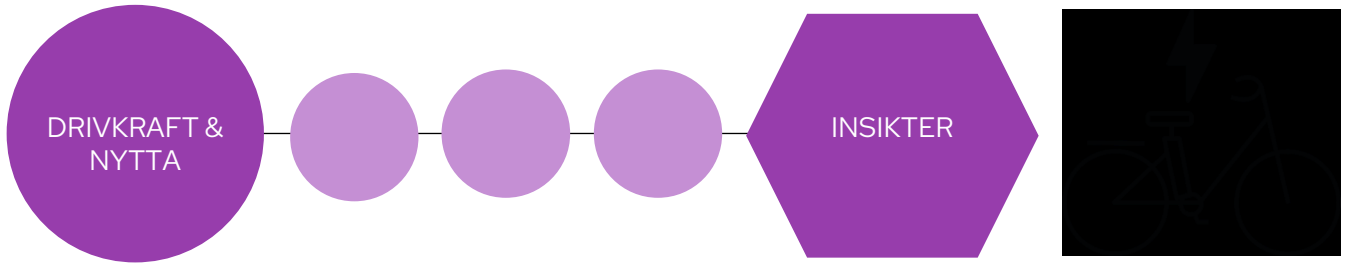


ELCYKEL KOMBINERAS RELATIVT SÄLLAN MED ANDRA FÄRDMEDEL

- Elcykel kombineras relativt sällan med andra färdmedel.
  - 16 % av användarna uppger att de kombinerar elcykel med kollektivtrafik minst en gång per vecka.



Bas: 86



INSIKTER

DRIVKRAFT & NYTTA ELCYKEL

- Drivkrafterna bakom användandet av elcykel är främst:
  - Att det är ett lustfyllt sätt att transportera sig.
  - Att det adderar värden till cykel-upplevelsen – att få hjälp i uppförsbackar, att komma fram snabbare , att slippa bli svettig.
  - Att det erbjuder ett alternativ till kollektivtrafiken – mindre trängsel och/eller kortare restid.
  - Att det går snabbare än att gå.
  - 17 % anger hälsoskäl som en drivkraft – något som i viss mån står i kontrast till den utbredda bilden av elcykel som en färdmedel främst för de som inte kan cykla på vanlig cykel, just på grund av hälsoskäl.
- I det kvalitativa materialet framstår också fördelar kring att slippa problem kring att köra och parkera bil i centrala delar av staden.
- Den största andelen resor med elcykel är pendling till arbete/studier, följt av resor till/från fritidsaktiviteter.
- Både för resor till och från arbete/studier och resor till och från fritidsaktiviteter, så ersätter elcykeln framförallt bil och i viss mån kollektivtrafik.
  - För de tillfrågade inom Hemtjänsten ersätter nära var fjärde resa med elcykel en bilresa.
- Elcykel kombineras i relativt låg grad med andra färdmedel.
  - 16 % uppger att de kombinerar elcykel med kollektivtrafik minst en gång per vecka.

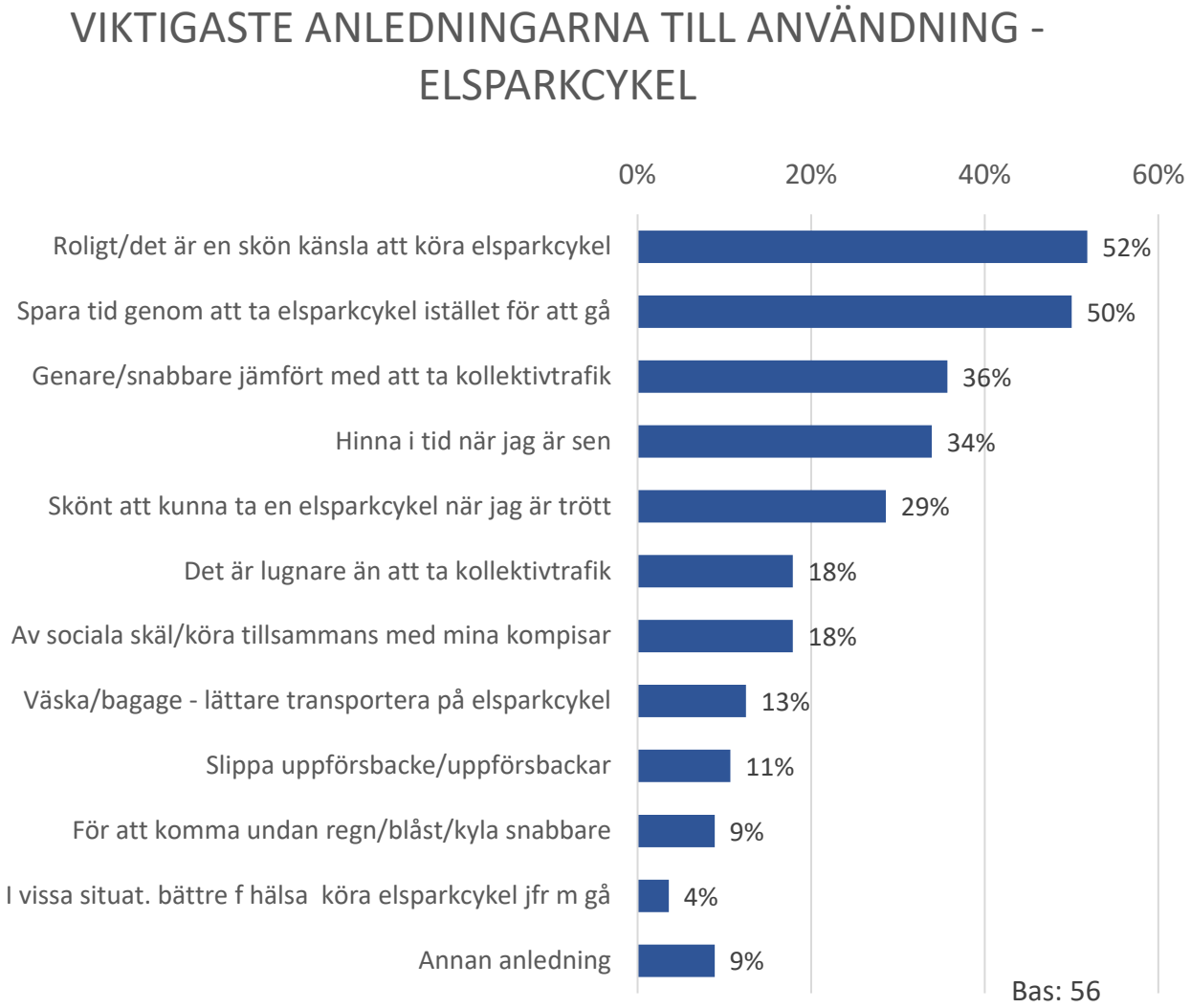
DRIVKRAFT & NYTTA

VAD ÄR DRIVKRAFTERNA FÖR ELSPARK-CYKLISTER?



STÖRSTA DRIVKRAFTERNA: LUST-FYLLDHET OCH ATT SPARA TID

- Två drivkrafter för att köra elsparkcykel dominerar på över 50 %; att det är lustfyllt och att det sparar tid jämfört med att gå.
- Att elsparkcykel är snabbare än att ta kollektivtrafik (36 %), och att kunna hinna i tid när man är sen (34 %) är andra viktiga drivkrafter.
- 29 % anger att en viktig drivkraft är att kunna ta en elsparkcykel när man är trött.



DRIVKRAFT & NYTTA

VAD ÄR DRIVKRAFTERNA FÖR ELSPARK-CYKLISTER?



PÅ FRITIDEN, I JOBBET ELLER SOM FÖRLÄNGNING AV KOLLEKTIVTRAFIK

- En viktig drivkraft bakom användandet av elsparkcykel är att man kan ta sig “exakt dit man vill.”
- Användarna av elsparkcyklar i det kvalitativa materialet berättar främst hur de använder elsparkcyklar till och från jobb eller studier och till och från fritidsaktiviteter.
  - En del av användarna tar elsparkcykeln för resor mellan möten istället för att ta taxi, och får resan betald av sin arbetsgivare.
- Elcykeln används mest för korta, spontana resor och ofta i situationer med tidspress, vilket skapar stressade förare. Att elsparkcykelpooler tar betalt per minut skapar också stress; användare har incitament till att avsluta resan snabbt för att hålla nere priset.
- Elsparkcyklar ersätter i viss mån kollektivtrafik speciellt på korta sträckor, men blir också en förlängning av den genom att elsparkcykeln blir en first/last mile-lösning.

"Jag tror att många åker kollektivt till stan och **sen fortsätter sin resa med en Voi** till jobbet."

"Det är **bättre för kostymen** än att cykla, eller ta taxi för den delen."

"Använder dem när jag är **stressad** – de finns nära till hands."

"Elsparkscyklar är **en smidigt förlängning av kollektivtrafiken**"

"Jag har en kollega som tar bilen till jobbet sen elsparkscykel en bit. På så sätt **undviker hon att parkera centralt**."

” Det handlar om kortare resor **på fritiden**. Om man är ute på krogen så är det vanligt att man åker från ett ställe till ett annan."

"Man kan ta sig **exakt dit man vill.** T-banan kan man inte anpassa på samma sätt."

"Bra för att **slippa trängseln i kollektivtrafiken - speciellt nu."**

”Utan elsparkcykel skulle jag **ha gått, eller sprungit** – det går inga vagnar."



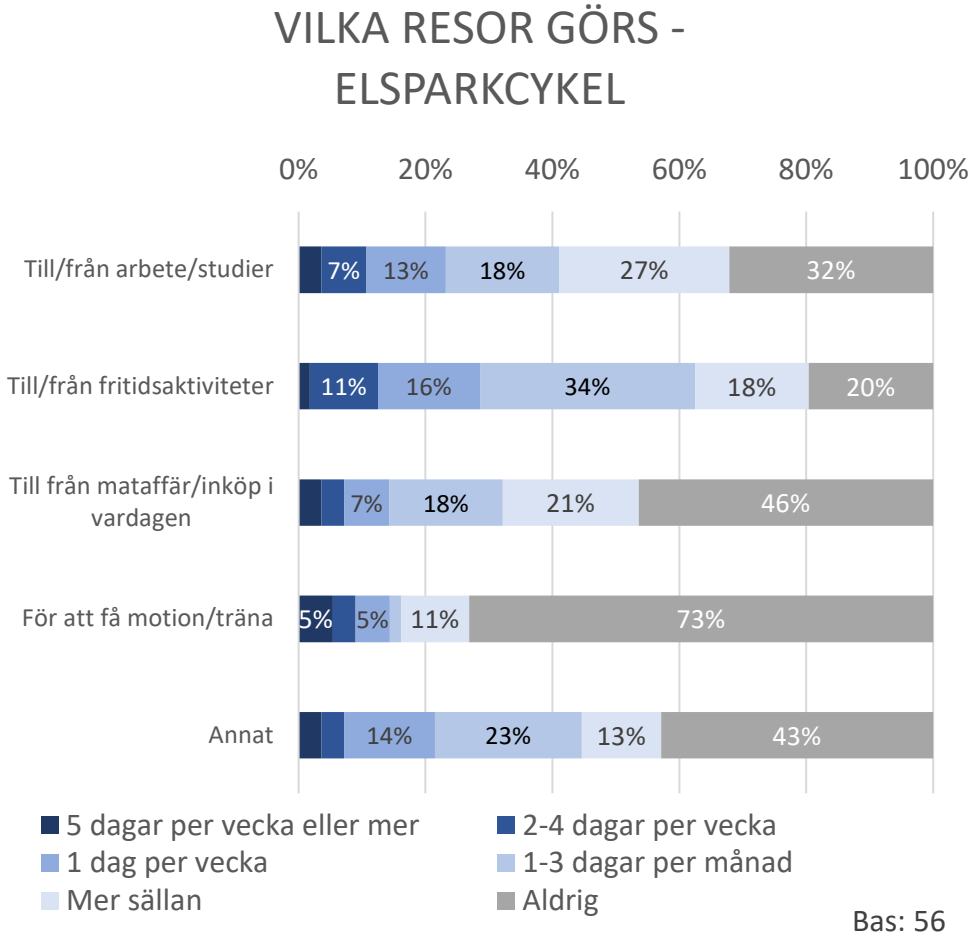
DRIVKRAFT & NYTTA

VILKEN TYP AV RESOR GÖRS MED ELSPARK-CYKEL?



ELSPARKCYKEL TILL JOBB, STUDIER OCH FRITIDSAKTIVITETER

- Mycket få använder elsparkcyklar med någon större regelbundenhet.
  - Knappt 30 % tar elsparkcykel till eller från fritidsaktiviteter minst en gång per vecka.
  - Knappt 25 % tar elsparkcykel till eller från jobb/studier minst en gång per vecka.
- 22 % uppger att de använder elsparkcykel minst en gång i veckan för ”annat”.



Bas: 56

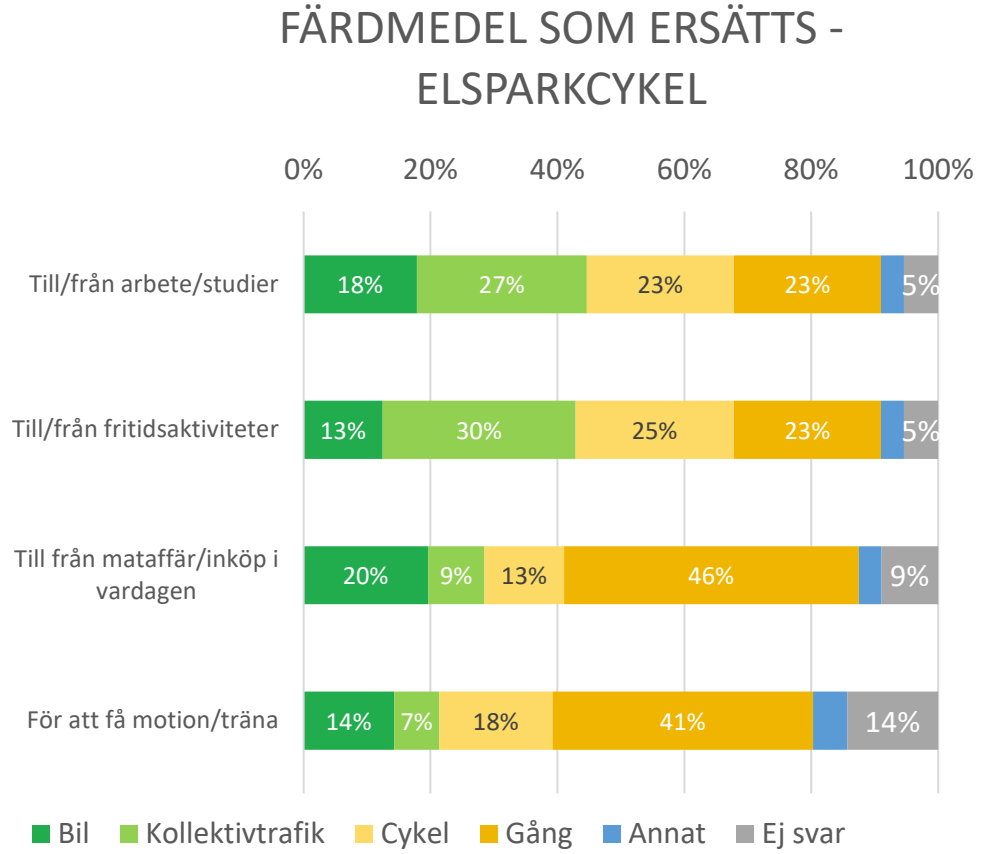
DRIVKRAFT & NYTTA

HUR ERSÄTTS / KOMBINERAS FÄRDMEDEL?



ELSPARKCYKEL ERSÄTTER GÅNG, CYKEL OCH KOLLEKTIVTRAFIK

- Gång, cykel och kollektivtrafik stod tidigare före en fjärdedel var av de resor som användare idag gör med elsparkcykel.
- Samtidigt är det värt att uppmärksamma att:
  - Var femte resa med elsparkcykel till mat-affären/inköp i vardagen, ersätter en bilresa.
  - Nära var femte resa med elsparkcykel till arbete/studier ersätter en bilresa.



Bas: 56

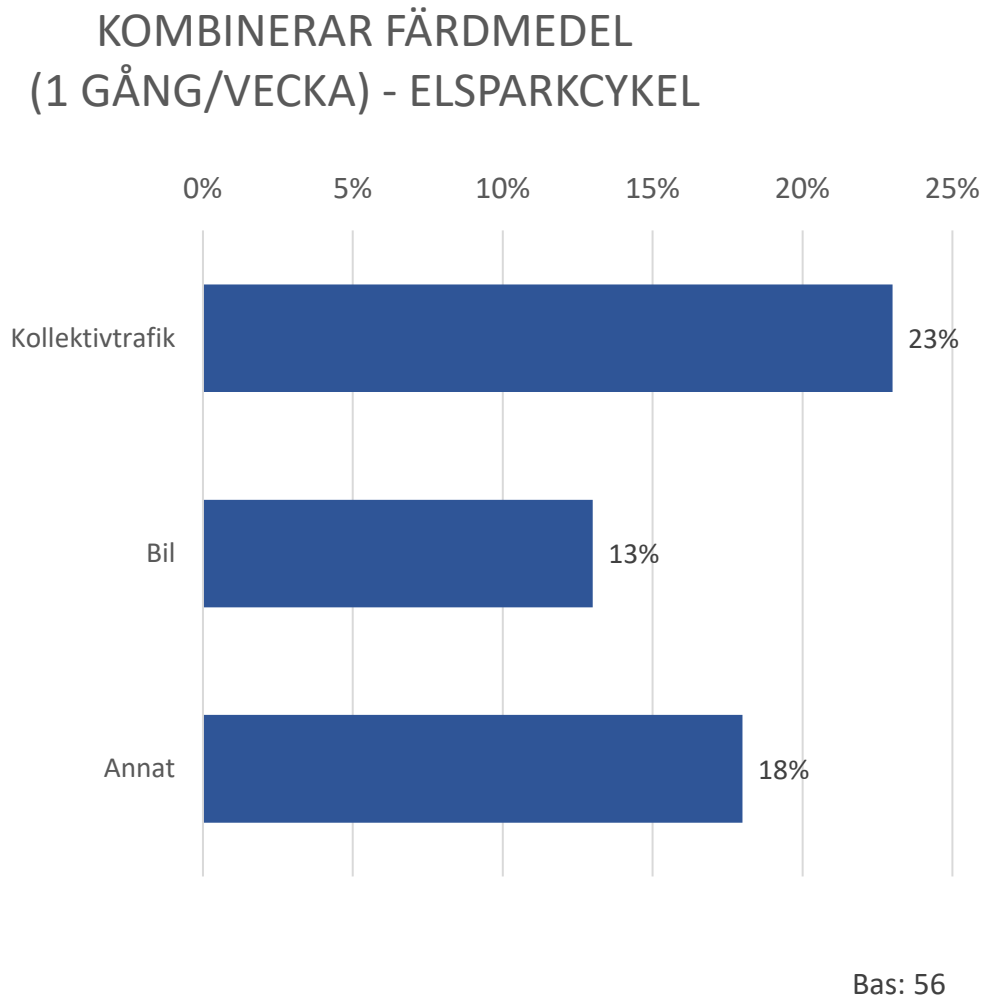
DRIVKRAFT & NYTTA

HUR ERSÄTTS / KOMBINERAS FÄRDMEDEL?

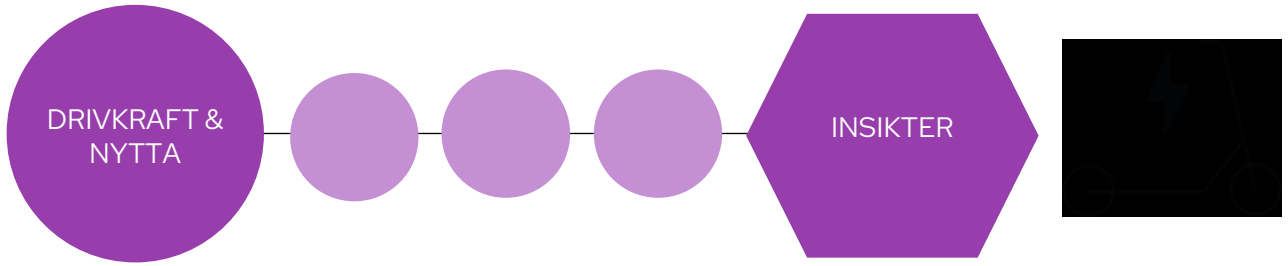


ELSPARKCYKEL KOMBINERAS MEST MED KOLLEKTIVTRAFIK

- Nära 25 % av användarna kombinerar elsparkcykel med kollektivtrafik minst en gång i veckan.
- 13 % kombinerar elsparkcykel med bil – en kombination som ingen i det kvalitativa materialet spontant tänker på för elsparkcykel – med undantag av någon enstaka som själv använder sig av kombinationen.
- 18 % uppger att de kombinerar elsparkcykel med ”annat”.



Bas: 56



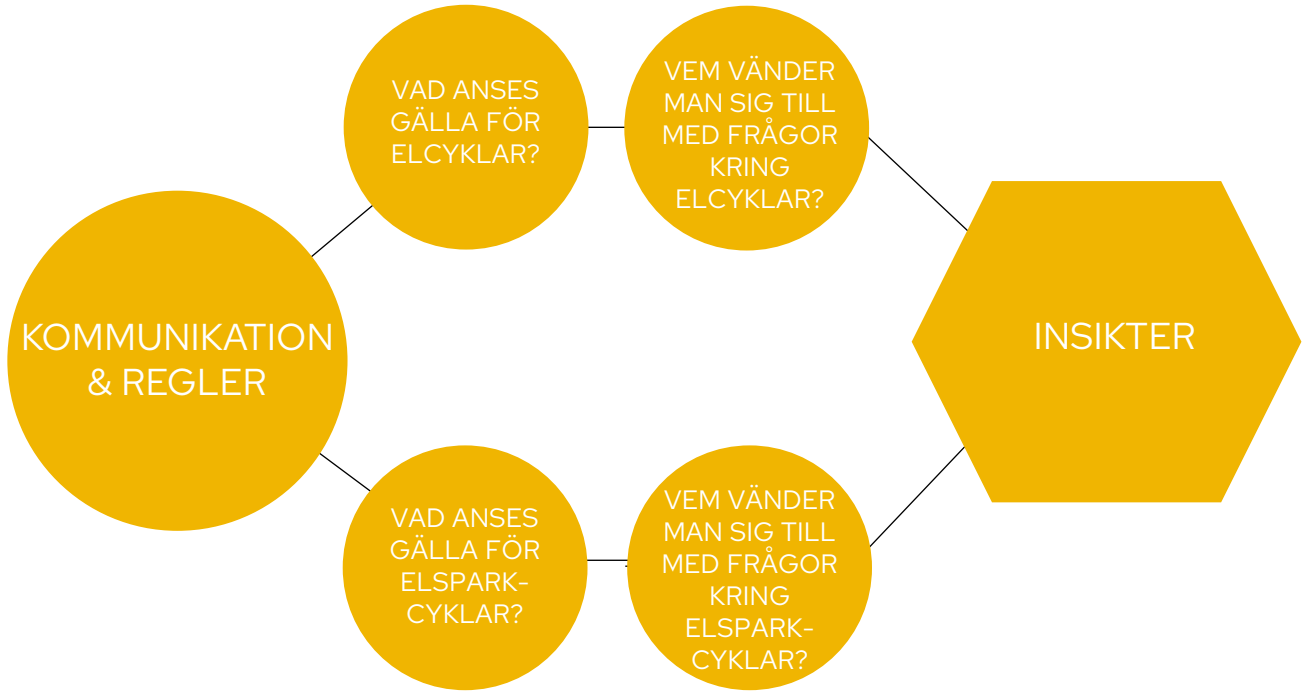
INSIKTER

DRIVKRAFT & NYTTA ELSPARKCYKEL

- Det finns fem tydliga drivkrafter bakom användandet av elsparkcykel, som delvis går i varandra:
  - Det upplevs som lustfyllt och en frihetskänsla.
  - Det sparar tid jämfört med att gå.
  - Det sparar tid jämfört med kollektivtrafik, eller ersätter kollektivtrafik där det är mindre lämpligt för resenären.
  - Tillgängligheten för spontana resor gör det lättare att komma i tid när man är sen.
  - Det finns tillgängligt som ett mer bekvämt sätt att ta sig fram när man är trött och inte vill gå.
- Det kvalitativa materialet visar också på att elsparkcykeln kan erbjuda nytta på mer specifika områden, som att parkera där det är enklare att hitta plats och ta elsparkcykel sista biten, eller att slippa skrynkla till kostymen när man cyklar eller tar taxi.
- Resandet med elsparkcykel kännetecknas av ett behovsstyrt sällan-resande:
  - Låga andelar av användarna reser med någon större regelbundenhet – 28 % reser till/från en fritidsaktivitet minst en gång/vecka och 24 % reser till/från arbete eller studier minst en gång per vecka.
- Resor med elsparkcykel ersätter främst gång, cykel och kollektivtrafik.
  - För resor till och från arbete studier och mat-affär/inköp i vardagen svarar dock runt 20 % att resan med elsparkcykel ersätter en bilresa
- 23 % av användarna kombinerar elsparkcykel med kollektivtrafik minst en gång per vecka och 13 % kombinerar med bil minst en gång per vecka.

REGLER & KOMMUNIKATION

VILKA REGLER ANSES GÄLLA FÖR ELCYKEL/ELSPARKCYKEL
OCH VEM KOMMUNICERAR MAN MED VID FRÅGOR?



KOMMUNIKATION & REGLER

VAD ANSES GÄLLA FÖR ELCYKLAR?



INGEN VET VAD SOM GÄLLER, OCH FÖR VEM

- Många varken ser eller gör skillnad på elcykel och vanlig cykel och tänker därmed att samma regler gäller.
- De flesta i de kvalitativa intervjuerna uppvisade förvirring kring vilka regler som gäller – de utgick ifrån att det måste finnas regler, men att de flesta inte känner till dem:
  - Jämfört med elsparkcyklar, där det råder en mer allmän förvirring, finns för elcyklar framförallt en osäkerhet kring i hur stor grad de lyder under samma regler som vanliga cyklar.
  - Osäkerheten kan kopplas till osäkerheten kring hur elcykel klassificeras: är det en cykel eller en moped?



KOMMUNIKATION & REGLER

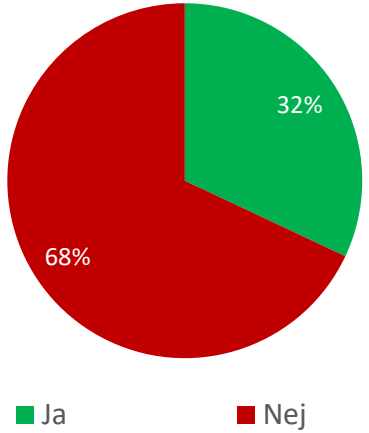
VAD ANSES GÄLLA FÖR ELCYKLAR?



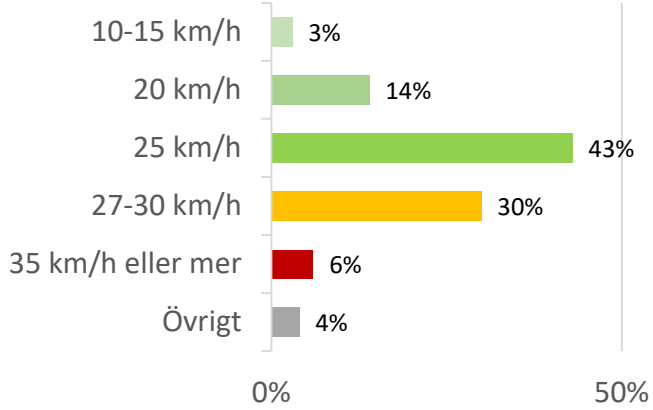
EN AV TRE UPPGER SIG VETA VAD SOM GÄLLER FÖR ELCYKLAR

- Vad gäller max effekt/hastighet för elcykel uppger endast 32 % att de vet vad som gäller.
  - Av de som uppger att de känner till vad som gäller prickar 43 % in 25 km/h.
  - 40 % anser att en elcykel får ha en högre max hastighet än 25 km/h.

KÄNNEDOM
EFFEKT/MAXHASTIGHET ELCYKEL



BEDÖMNING
MAXHASTIGHET
ELCYKEL



Bas: 1 108

KOMMUNIKATION & REGLER

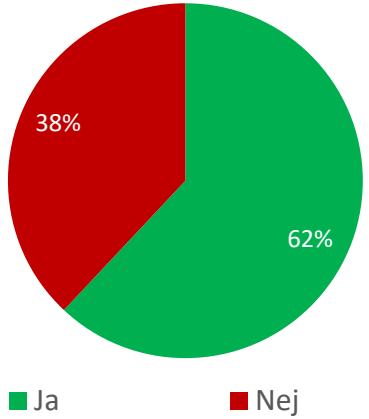
VAD ANSES GÄLLA FÖR ELCYKLAR?



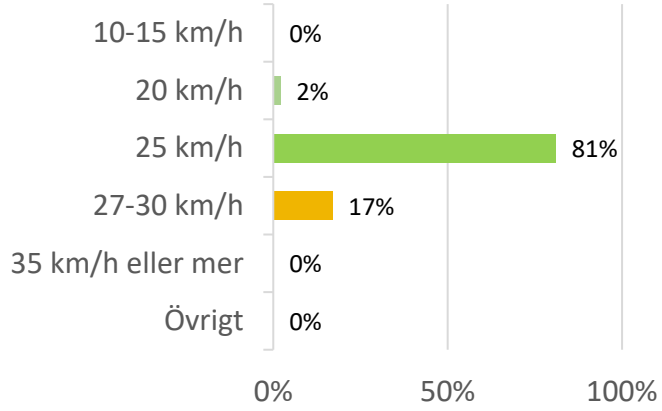
NÄRA FYRA AV TIO ELCYKLISTER VET INTE VAD SOM GÄLLER

- Bland användare av elcykel är det 62 % som uppger att de vet vad som gäller max effekt/hastighet för elcykel.
- Bland de användare som uppger att de känner till vad som gäller svarar 81 % att max hastigheten är 25 km/h.
  - 17 % av användarna anser att en elcykel får ha en högre max hastighet än 25 km/h.

KÄNNEDOM EFFEKT/MAXHASTIGHET ANVÄNDARE AV ELCYKEL



BEDÖMNING MAXHASTIGHET ANVÄNDARE AV ELCYKEL



Bas: 86

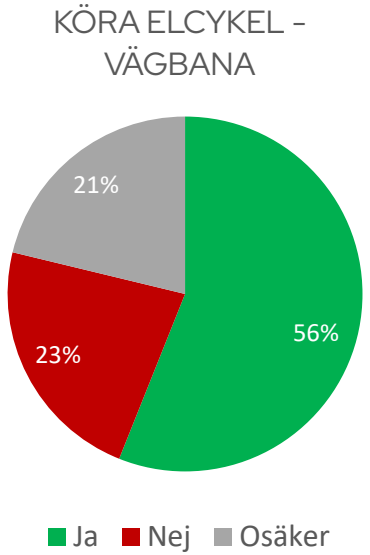
KOMMUNIKATION & REGLER

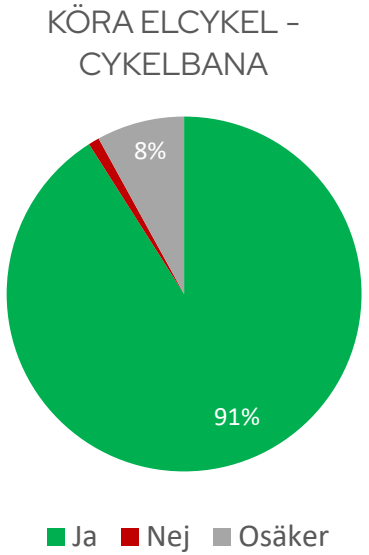
VAD ANSES GÄLLA FÖR ELCYKLAR?

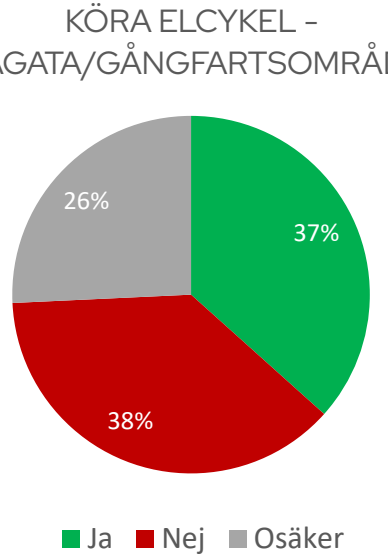


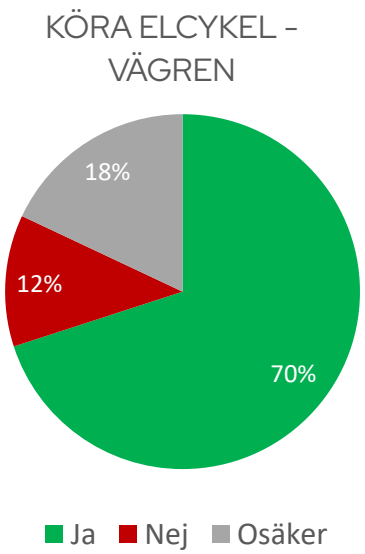
ALLMÄNHETEN OENING KRING VAR MAN FÅR CYKLA ELCYKEL

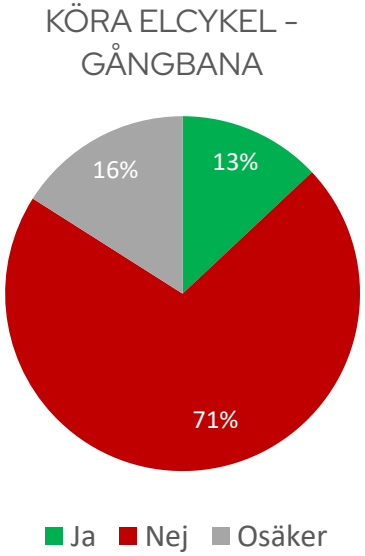
- Bland allmänheten är det tydligt att det finns olika åsikter om områdena:
  - Vägbana – nära var fjärde anser att man inte får cykla elcykel på vägbanan, och var femte är osäker.
  - Vägren – något fler (70 %) är säkra på att man får cykla elcykel i vägrenen, men 12 % anser att man inte får det och 18 % är osäkra.
  - Gångbana – här får man inte cykla elcykel säger 71 %, medan 13 % säger att man får det. 16 % är osäkra.
  - Gågata/gångfartsområde – här går åsikterna verkligen isär; nästan lika stora andelar (37-38 %) säger 'ja' och 'nej', medan 26 % är osäkra.











Bas: 1 108

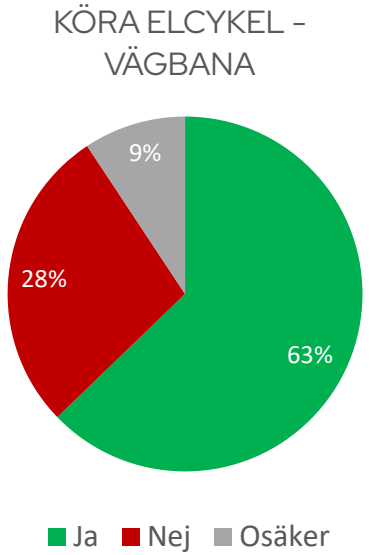
KOMMUNIKATION & REGLER

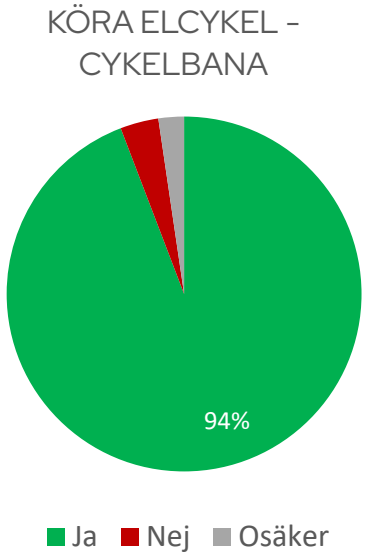
VAD ANSES GÄLLA FÖR ELCYKLAR?

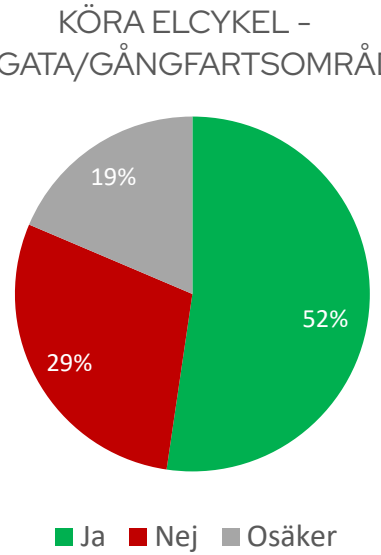


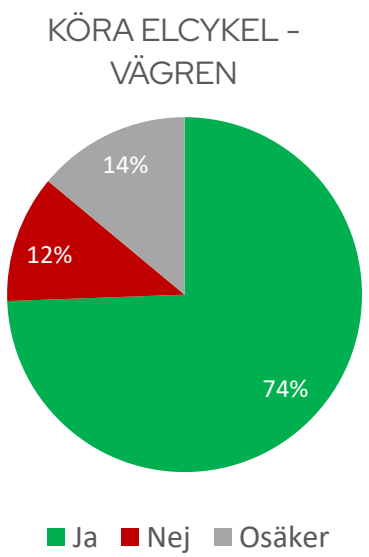
ÄVEN BLAND ANVÄNDARNA ÄR MAN OENSE OM VISSA OMRÅDEN

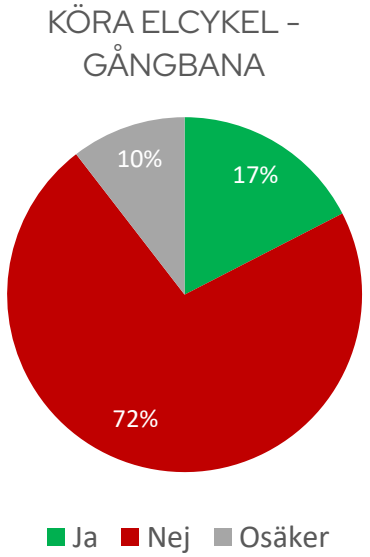
- Användarna av elcykel är framförallt oeniga om huruvida man får köra på:
  - Vägbana – nära 30 % anser att man inte får cykla elcykel på vägbanan, 9 % är osäkra.
  - Vägren – 12 % anser att man inte får cykla elcykel i vägrenen och 18 % är osäkra.
  - Gångbana – 17 % av elcyklisterna anser att de har rätt att cykla på gångväg. Det är tre procentenheter mer är motsvarande siffra för allmänheten.
  - Gågata/gångfartsområde – drygt hälften (52 %) svarar 'ja', 29 % säger 'nej' och 26 % är osäkra.











Bas: 86

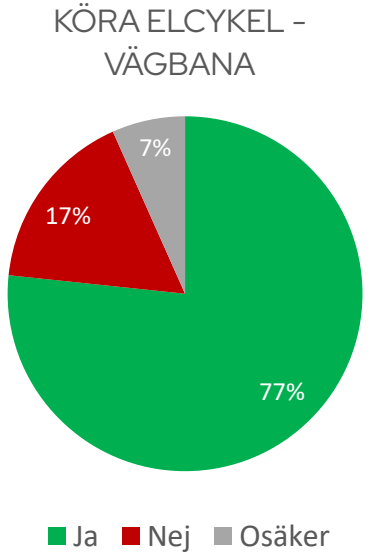
KOMMUNIKATION & REGLER

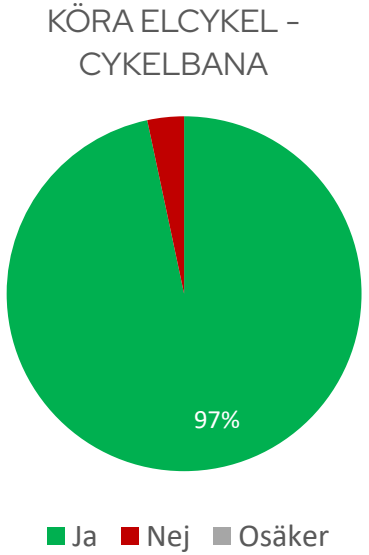
VAD ANSES GÄLLA FÖR ELCYKLAR?

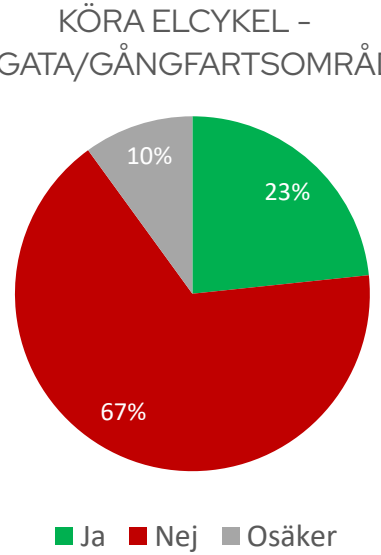


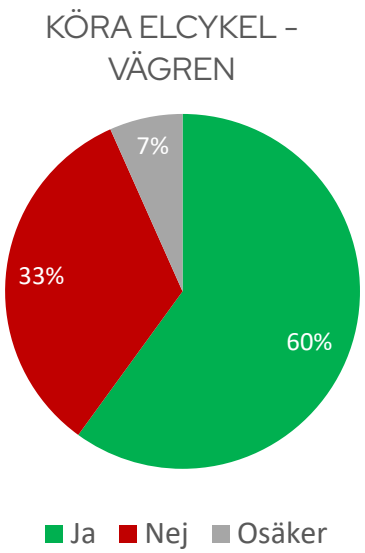
HEMTJÄNSTEN MER ENIG OM VAR MAN FÅR KÖRA ELCYKEL

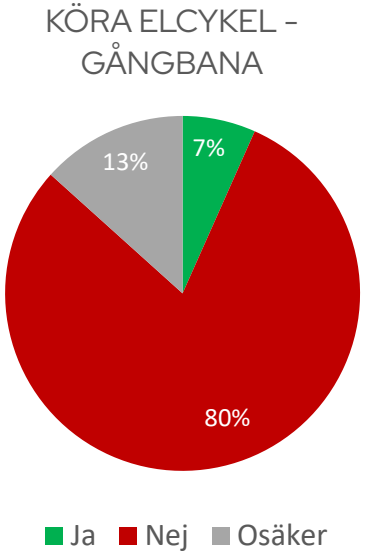
- Hemtjänsten är också relativt splittrad kring var man får köra med elcykel. Större enighet finns dock kring:
  - Vägbana – 77 % anser att man får cykla elcykel på vägbanan (jfr 56 % bland allmänheten).
  - Gångbana – 80 % anser att man inte får cykla på gångväg.
  - Gågata/gångfartsområde – en klar majoritet (67 %) anser att man inte får cykla elcykel på gågata/gång-fartsområde (jfr 38 % för allmänheten).
- Vägren – här är medarbetarna inom hemtjänsten mer oeniga – 60 % säger jag och 33 % nej.











Bas: 30

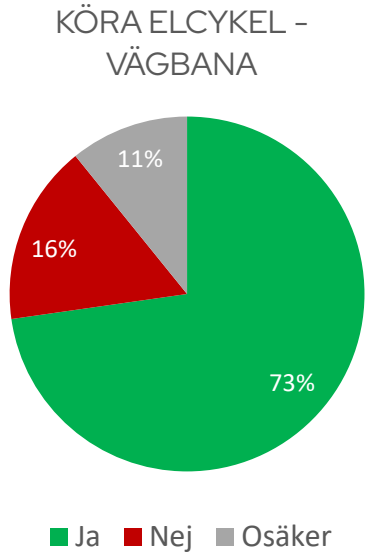
KOMMUNIKATION & REGLER

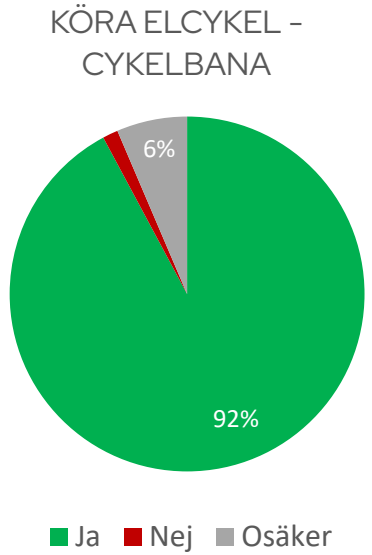
VAD ANSES GÄLLA FÖR ELCYKLAR?

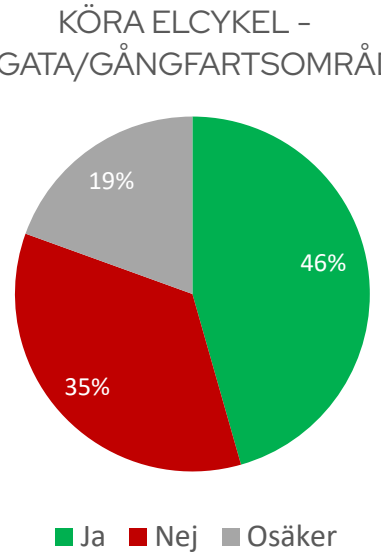


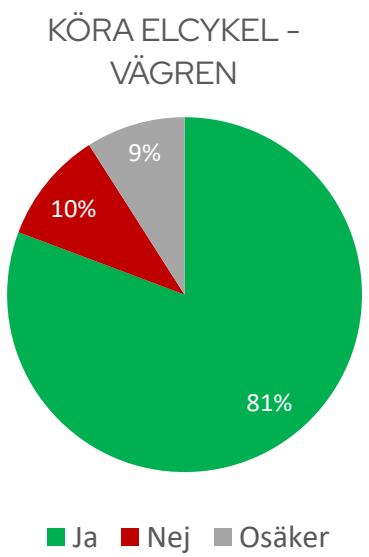
YRKESFÖRARE OCH ALLMÄNHET ÖVERENS OM VAR MAN FÅR KÖRA

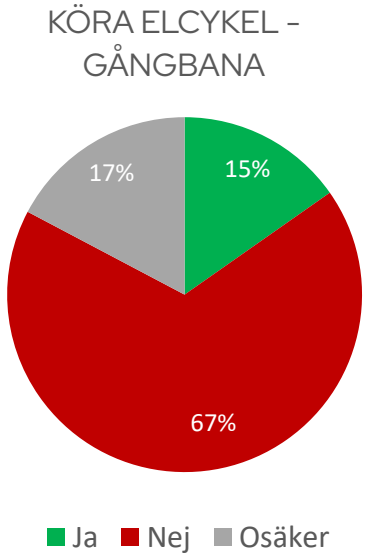
- Yrkesförarnas uppfattning om var man får köra elcykel ligger mycket nära allmänhetens uppfattning, med undantag för:
  - Vägbana – 16 % av yrkesförarna anser att man inte får köra på vägbana (jfr. 23 % för allmänheten).
  - Gågata/gångfartsområde – 46 % av yrkesförarna anser att man får köra elcykel här (jfr. 37 % för allmänheten).
  - Större andel (81 %) yrkesförare anser att man får köra elcykel i vägrenen (jfr. 70 % för allmänheten).











Bas: 498-499

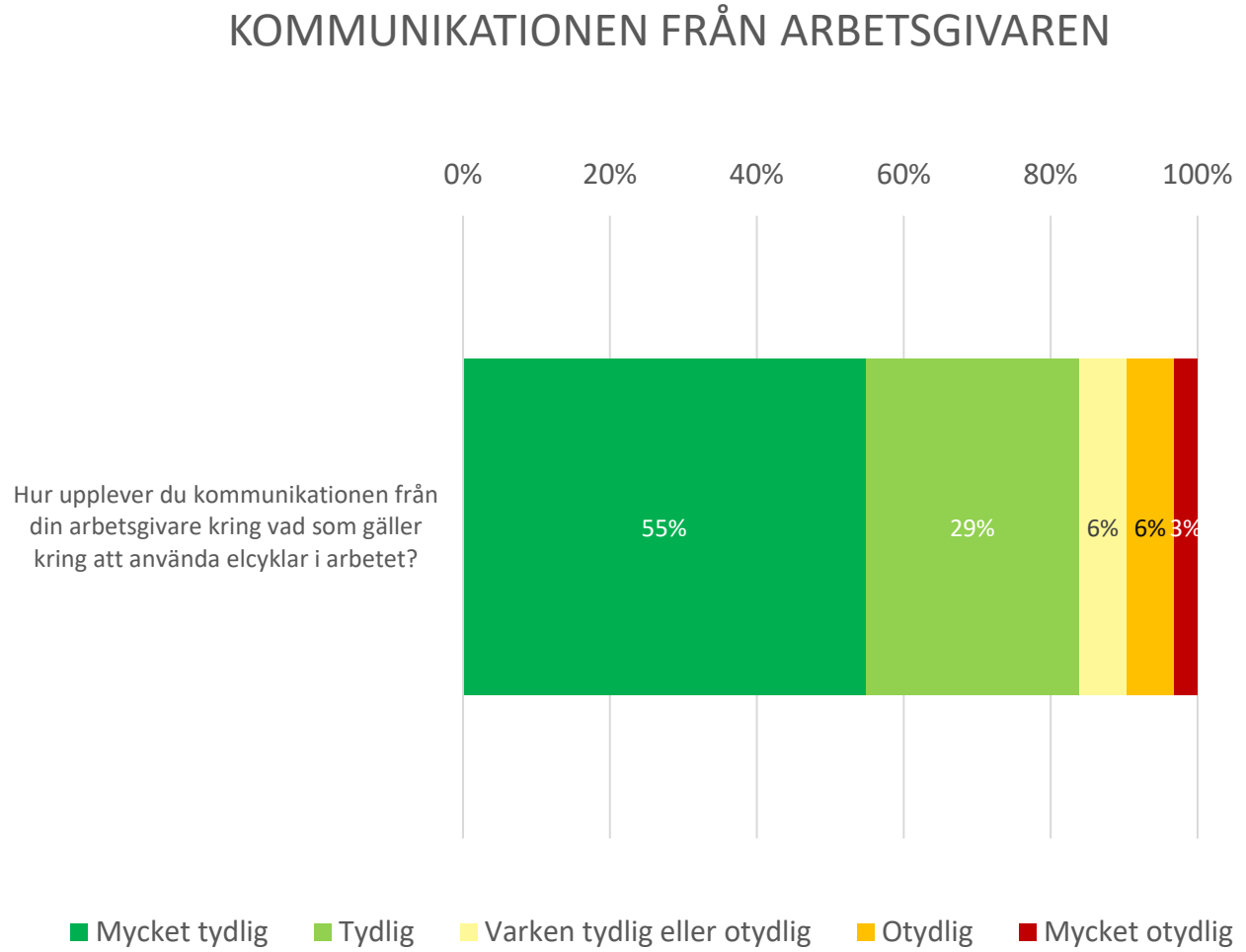
KOMMUNIKATION & REGLER

VAD ANSES GÄLLA FÖR ELCYKLAR?



HEMTJÄNSTEN: ARBETSGIVAREN GER TYDLIG INFO KRING ELCYKEL

- 84 % bland medarbetarna inom hemtjänsten anser att arbetsgivaren gett tydlig eller mycket tydlig information kring vad som gäller angående elcyklar:
- 9 % anser att informationen varit otydlig eller mycket otydlig.



Bas: 31

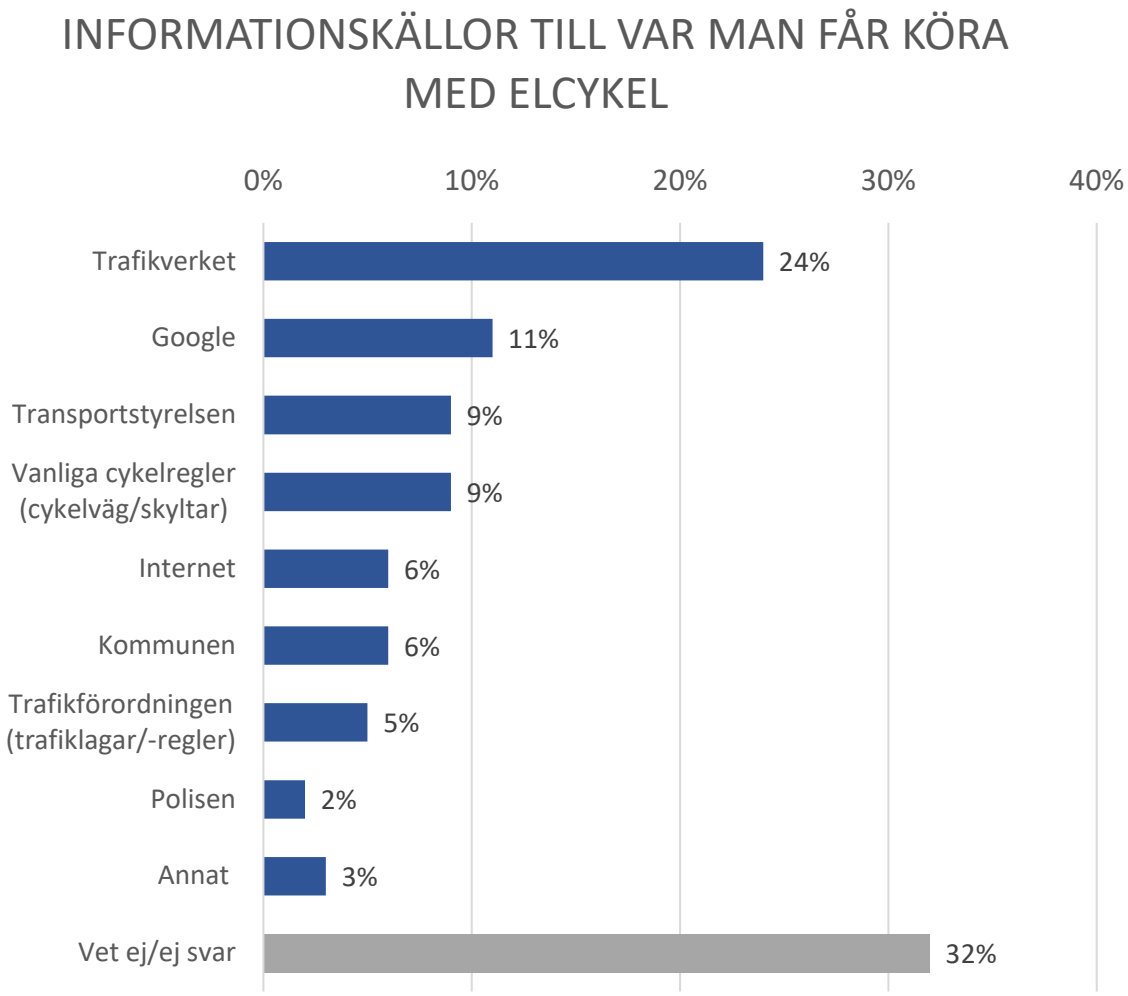
KOMMUNIKATION & REGLER

VEM VÄNDER MAN SIG TILL MED FRÅGOR KRING ELCYKLAR?



DE FLESTA ÄR OSÄKRA PÅ VAR DE SKULLE SKULLE SÖKA INFO

- Den organisation eller myndighet som störst andel uppger att de skulle vända sig till är Trafikverket (24 %).
- 11 % anger att de helt enkelt skulle Googla.
- Transportstyrelsen är den organisation som kommer på tredje plats:
  - 9 % skulle vända sig till Transportstyrelsen för att få information om var man får köra med elcykel.
- 32 % uppger att det inte kan svara på frågan.



Frågetext: Hur får man reda på var man får köra med elcykel?

Bas: 1 108

KOMMUNIKATION & REGLER

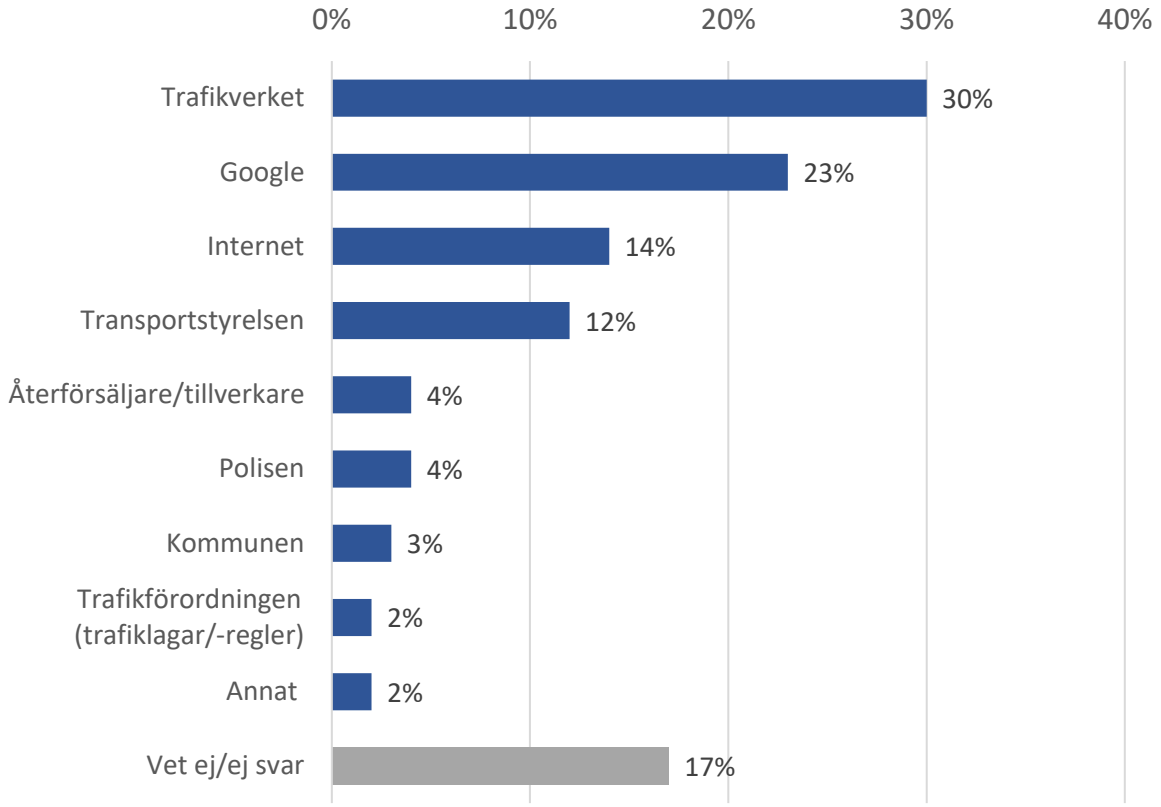
VEM VÄNDER MAN SIG TILL MED FRÅGOR KRING ELCYKLAR?



STÖRST ANDEL SKULLE SÖKA INFO HOS TRAFIKVERKET

- Trafikverket är dit flest skulle vända sig för att få information om vilka regler som gäller för elcykel (30 %).
- 23 % anger att de skulle Googla, 14 % anger att de skulle vända sig till internet.
- 12 % uppger att de skulle vända sig till Transportstyrelsen.
- Jämfört med frågan kring var man får köra med elcykel är det betydligt färre (17 %) som känner att de inte kan svara på var de skulle vända sig för att få information om regler som gäller för elcykel.

INFORMATIONSKÄLLOR KRING REGLER GÄLLANDE ELCYKEL



Frågetext: Var skulle du leta efter information kring elcyklar, om du behövde ta reda på vilka regler som gäller?

Bas: 1 108

KOMMUNIKATION & REGLER — INSIKTER



INSIKTER

DRIVKRAFT & NYTTA ELSPARKCYKEL

- Det är tydligt att både allmänhet, de tillfrågade inom Hemtjänsten och yrkesförare upplever stora oklarheter kring vad som gäller för elcyklar.
  - I den mån man känner att man vet vad som gäller, finns det relativt ofta lika många med en annan åsikt om vad som gäller.
- Vad gäller max effekt/hastighet för elcykel uppger endast 32 % att de vet vad som gäller.
  - För användare av elcyklar är samma siffra 62 %.
  - Av de användare som uppger att de känner till vad som gäller har dock betydligt större andel rätt när de ombeds uppge vilken max effekt/hastighet som gäller för elcykel.
- Ytterligare en observation är att ingen (med något enstaka undantag) har angett max effekt – i princip alla svar är i km/h.
- Det råder oenighet både bland allmänheten och användarna kring om man får köra elcykel:
  - Vägbana – en av fyra anser att man inte får köra på vägbanan.
  - Gågata/gångfartsområde – här är allmänheten splittrad i tre ungefär lika stora delar, medan användarna i högre grad anser att man får köra elcykel på gågata/gångfartsområde.
- Gällande var man skulle vända sig för att få information om regler kring elcykel svarar störst andel Trafikverket (30 %), följt av Google (23 %), internet (14 %) och därefter Transportstyrelsen (12 %).
  - Även på frågan var man skulle söka info om var man får köra med elcykel ligger Trafikverket i topp, följt av Google och Transportstyrelsen.

KOMMUNIKATION & REGLER

VAD ANSES GÄLLA FÖR ELSPARKCYKLAR?



DET ANSES INTE NÖDVÄNDIGT ATT TA REDA PÅ VAD SOM GÄLLER

- I de kvalitativa intervjuerna framkom många olika svar kring vilka regler som anses gälla för elsparkcyklar.
  - De flesta kan inte säga vad som gäller.
  - Man vet eller antar att det finns regler och att de går att lokalisera, men ser det inte som obligatoriskt.
  - Flera av de vi intervjuat tar upp att det finns information kring regler i appar från företag som hyr ut elsparkcyklar, men de har inte läst den eller upplever informationen som otydlig.



KOMMUNIKATION & REGLER

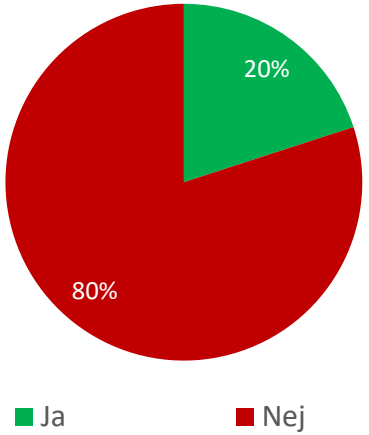
VAD ANSES GÄLLA FÖR ELSPARK-CYKLAR?



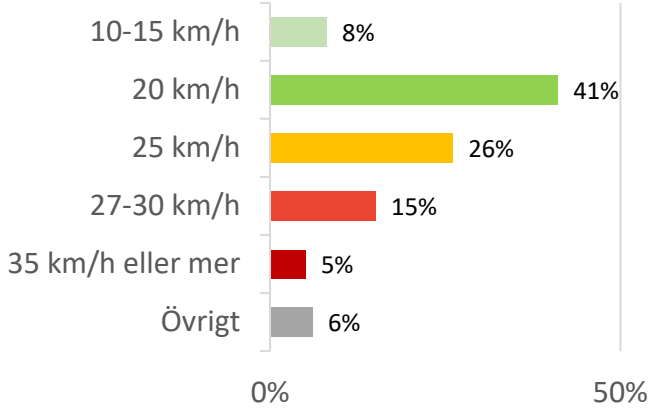
EN AV FEM UPPGER SIG VETA VAD SOM GÄLLER FÖR ELSPARKCYKLAR

- Vad gäller max effekt/hastighet för elsparkcykel uppger 20 % av allmänheten att de vet vad som gäller.
  - Av de som uppger att de känner till vad som gäller för elsparkcyklar svarar 41 % att en elsparkcykel får ha en maxhastighet på 20 km/h.
  - 51 % tror att en elcykel får ha en högre max hastighet än 20 km/h.

EFFEKT/MAXHASTIGHET ELSPARKCYKEL - ALLMÄNHETEN



BEDÖMNING MAXHASTIGHET ELSPARKCYKEL - ALLMÄNHETEN



Bas: 1 108

KOMMUNIKATION & REGLER

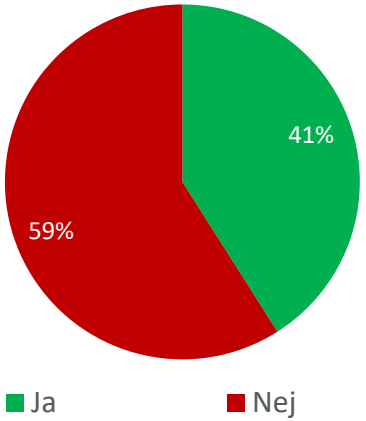
VAD ANSES GÄLLA FÖR ELSPARK-CYKLAR?



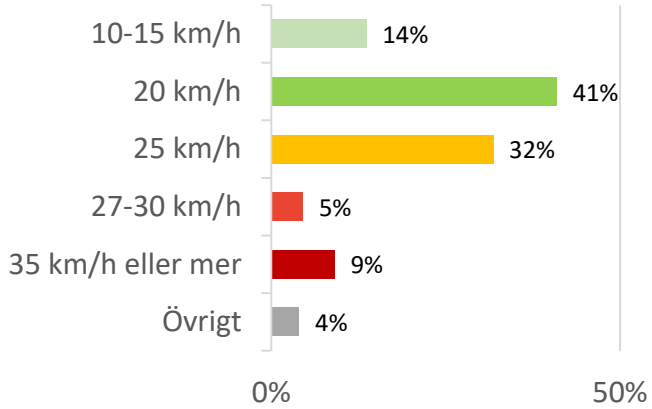
NÄRA TVÅ AV TRE ANVÄNDARE VET INTE VAD SOM GÄLLER

- Av användarna av elsparkcykel uppger 41 % av att de vet vad som gäller.
  - Även för användarna uppger 41 % av de som säger sig känna till vad som gäller, att en elsparkcykel får ha en maxhastighet på 20 km/h.
  - 50 % av användarna tror att en elcykel får ha en högre max hastighet än 20 km/h.

KÄNNEDOM EFFEKT/MAXHASTIGHET ELSPARKCYKEL - ANVÄNDARE



BEDÖMNING MAXHASTIGHET ELSPARKCYKEL - ANVÄNDARE



Bas: 56

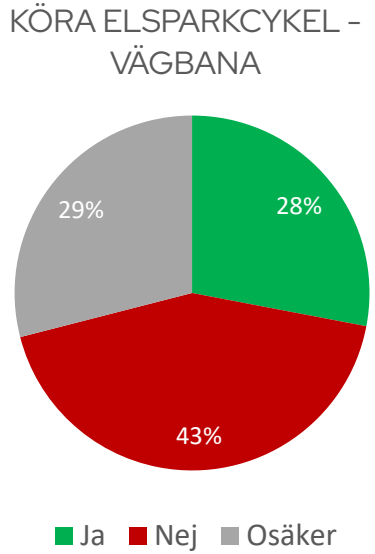
KOMMUNIKATION & REGLER

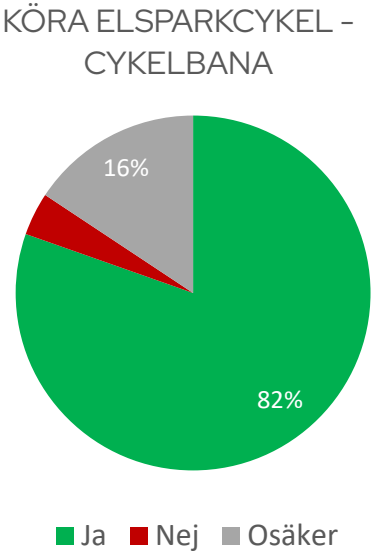
VAD ANSES GÄLLA FÖR ELSPARK-CYKLAR?

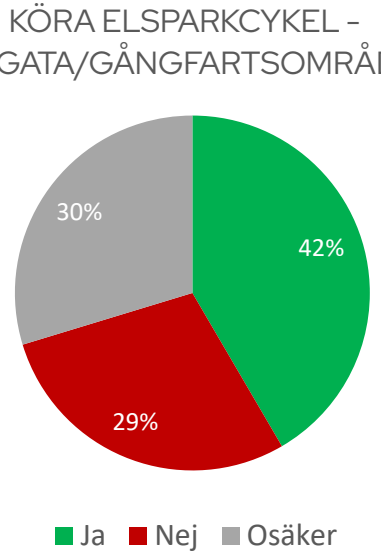


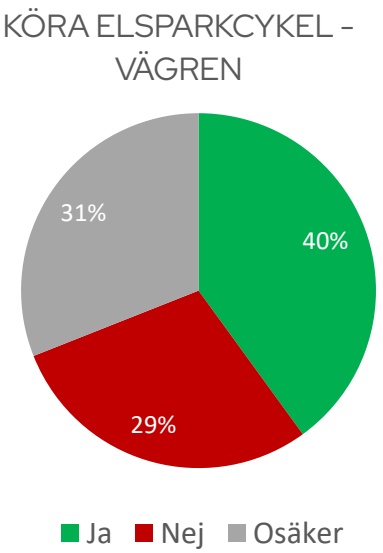
SPLITTRAD BILD KRING VAR MAN FÅR KÖRA ELSPARKCYKEL

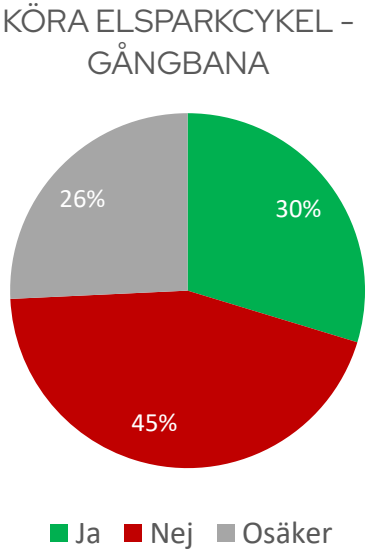
- Allmänheten är tydligt splittrad kring var man får köra elsparkcykel, förutom för cykelbanor, där bara några procent anser att man inte får köra.
  - Vägbana – 43 % anser att man inte får köra elsparkcykel på vägbanan, och nästan 30 % är osäkra.
  - Vägren – 29 % anser att man inte får köra i vägrenen, men 31 % är osäkra.
  - Gångbana – 45 % säger nej, och 26 % är osäkra.
  - Gågata/gångfartsområde – 29 % anser att man inte får köra elsparkcykel på gågata/ gångfartsområde.











Bas: 1 108

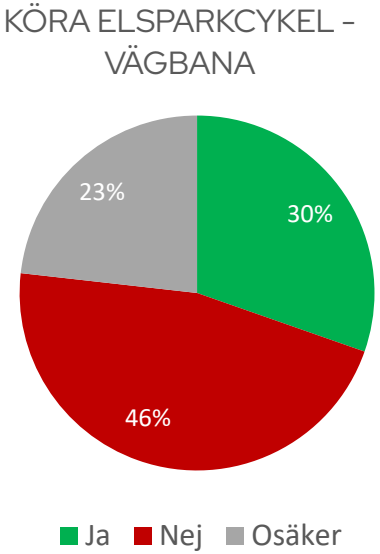
KOMMUNIKATION & REGLER

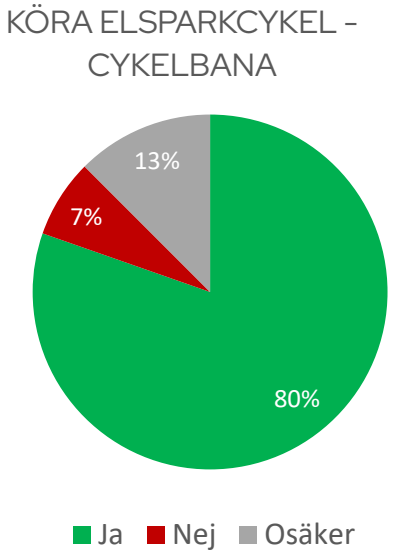
VAD ANSES GÄLLA FÖR ELSPARK-CYKLAR?

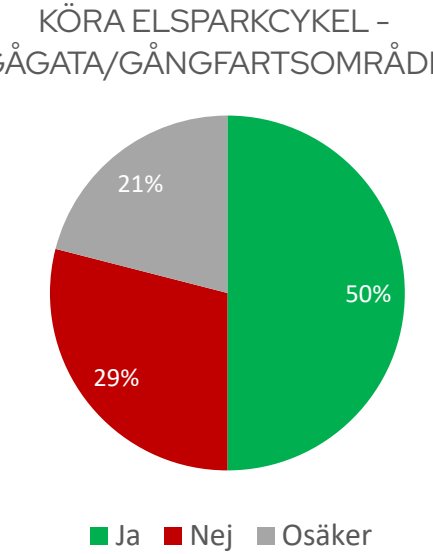


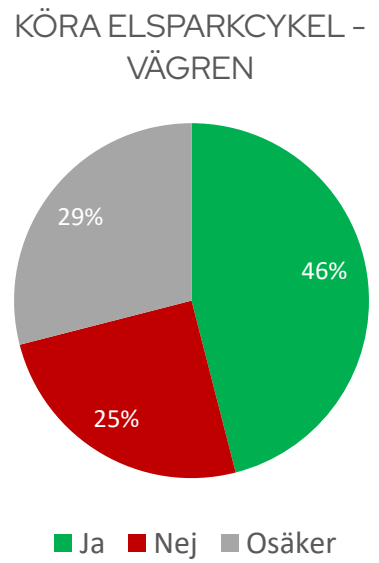
ANVÄNDARNA ÄR OENSE OM VAR MAN FÅR KÖRA ELSPARKCYKEL

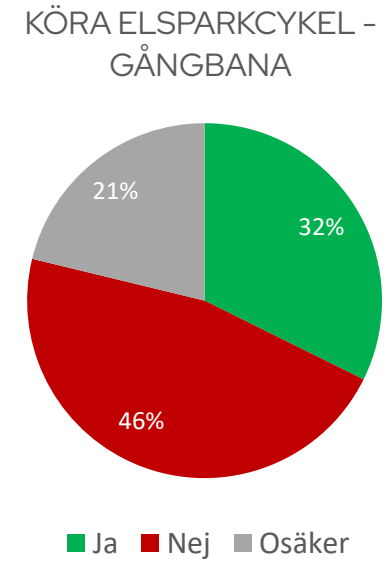
- Användarna är lika splittrade kring var man får köra elsparkcykel som allmänheten.
  - Användarna är dessutom (till viss del) oense om huruvida man får köra på cykelbana – 7 % av anser att man inte får köra elsparkcykel på cykelbana.









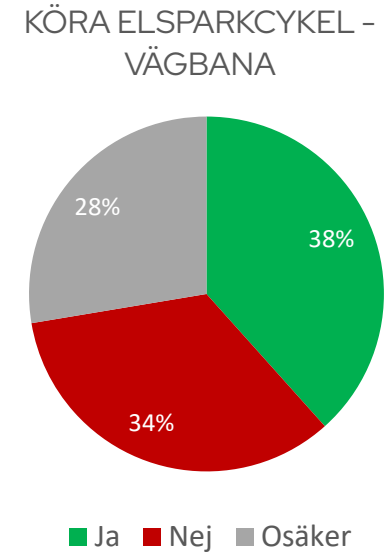


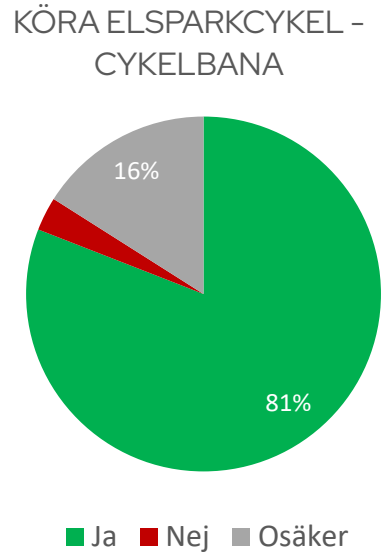
Bas: 56

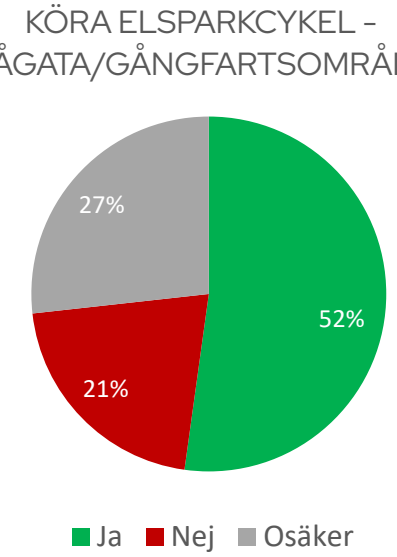


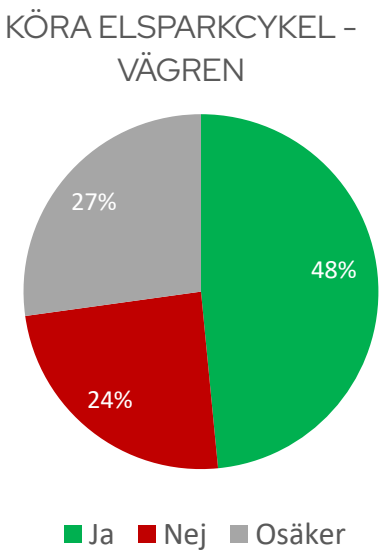
YRKESFÖRARNAS UPPFATTNING LIKNANAR ALLMÄNHETENS

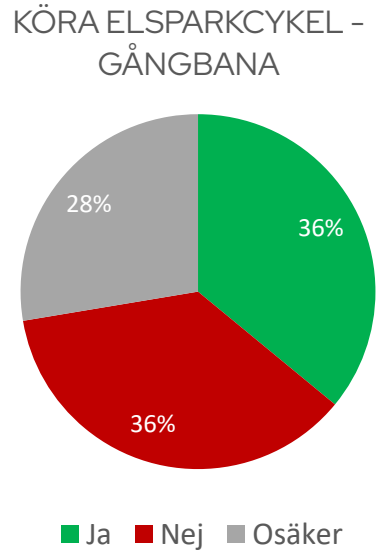
- Yrkesförarnas uppfattning om var man får köra elsparkcykel liknar allmänhetens. Några skillnader är värda att notera:
  - Åtta procentenheter större andel av yrkesförarna anser att det är ok att köra elsparkcykel i vägbanan respektive vägrenen.
  - Sex procentenheter större andel yrkesförare anser att det är tillåtet att köra elsparkcykel på gångbana.
  - Tio procentenheter större andel anser att det är tillåtet att köra elsparkcykel på en gågata eller ett gångfartsområde.











Bas: 456

KOMMUNIKATION & REGLER

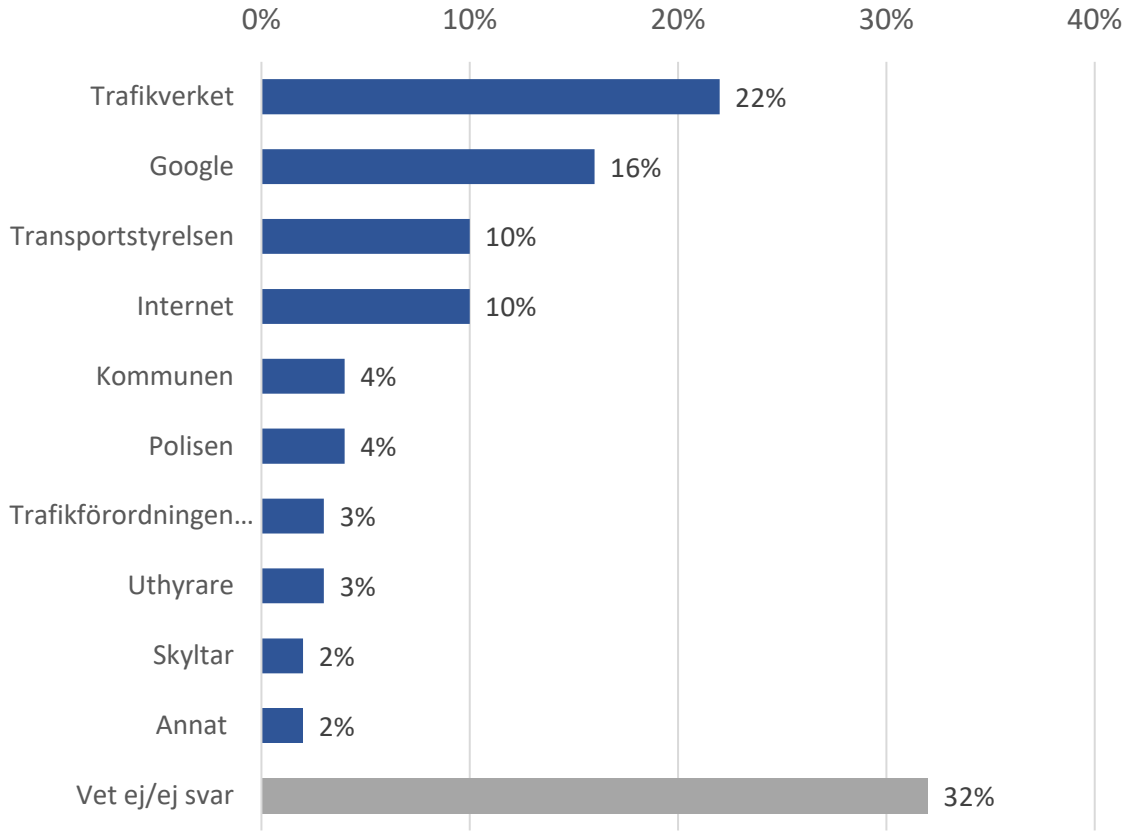
VEM VÄNDER MAN SIG TILL MED FRÅGOR KRING ELSPARK-CYKLAR?



TRAFIKVERKET, GOOGLE ELLER TRANSPORTSTYRELSEN?

- Den organisation eller myndighet som störst andel uppger att de skulle vända sig till är Trafikverket (22 %).
- 16 % anger att de skulle söka information via Google.
- Transportstyrelsen kommer på tredje plats 10 % skulle vända sig till Transportstyrelsen för att få information om var man får köra med elcykel.

INFORMATIONSKÄLLOR TILL VAR MAN FÅR KÖRA MED ELSPARKCYKEL



Frågetext: Hur får man reda på var man får köra med elcykel?

Bas: 1 108

KOMMUNIKATION & REGLER

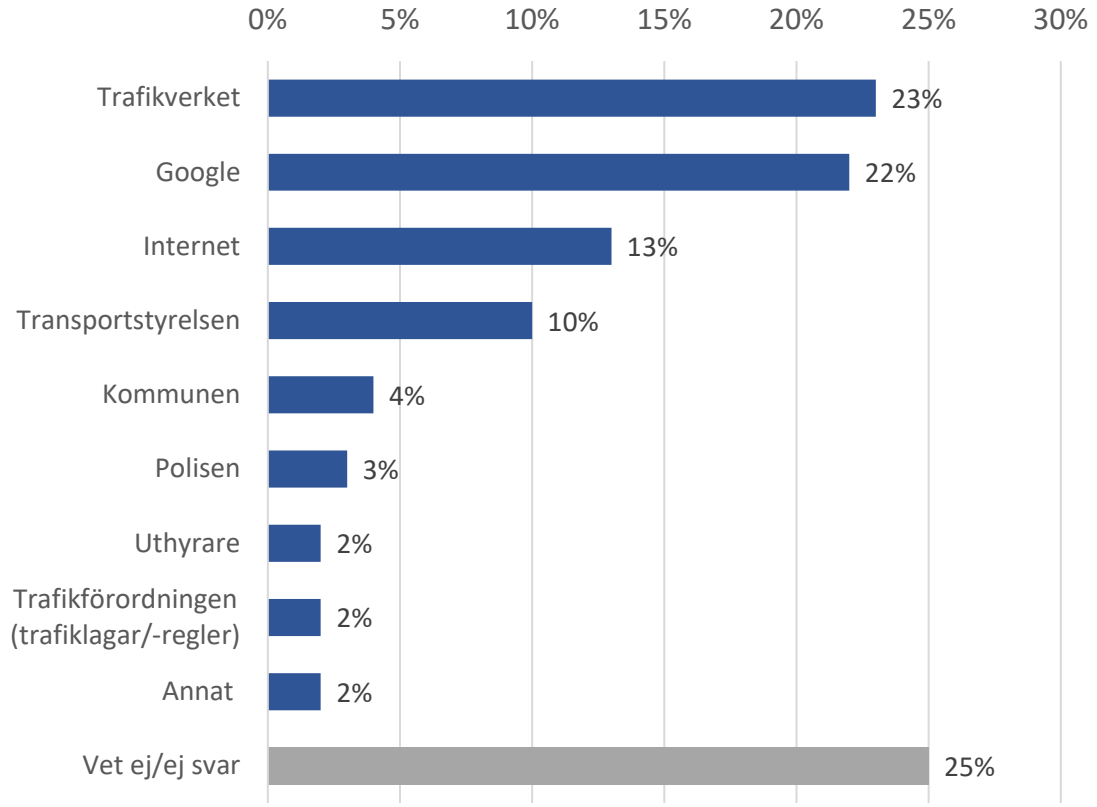
VEM VÄNDER MAN SIG TILL MED FRÅGOR KRING ELSPARK-CYKLAR?



OTYDLIGT VAR MAN VÄNDER SIG FÖR INFO OM ELSPARKCYKLAR

- Även gällande regler för elsparkcyklar är Trafikverket den organisation störst andel (23 %) skulle vända sig till.
- 22 % skulle använda sig av Google, 13 % anger att de skulle söka på internet.
- 10 % uppger att de skulle vända sig till Transportstyrelsen.

INFORMATIONSKÄLLOR KRING REGLER GÄLLANDE ELSPARKCYKEL



Frågetext: Var skulle du leta efter information kring elcyklar, om du behövde ta reda på vilka regler som gäller?

Bas: 1 108

DRIVKRAFT & NYTTA — INSIKTER



INSIKTER

DRIVKRAFT & NYTTA ELSPARKCYKEL

- För elsparkcyklar är okunskapen och splittringen kring vad som gäller än större än för elcyklar.
  - Bara 20 % av allmänheten uppger att de känner vilken max effekt/hastighet som gäller för elsparkcyklar.
  - Bland användare är samma siffra ca 40 %.
  - Både allmänhet och användare har ungefär rätt i samma utsträckning kring vilken hastighet som gäller – ca 40 % anger en max hastighet på 20 km/h.
- Precis som för elcykel har i princip alla svarat i km/h.
- Gällande var man får köra med elsparkcykel så är både allmänhet, användare, Hemtjänsten och yrkesförare splittrade för alla platser i trafiken, med undantag av cykelbana.
  - Ca 80 % anser att man får köra elsparkcykel på cykelbana.
  - Åsikterna går tydligast isär för gågata/gångfartsområde.
  - Yrkesförarna är något mer tillåtande i sin syn på var man får köra elsparkcykel.
- Gällande var man skulle vända sig för att få information om regler kring elsparkcykel svarar störst andel Trafikverket (23 %), följt av Google (22 %) och internet (13 %) och Transportstyrelsen (10 %).
  - Även på frågan var man skulle söka info om var man får köra med elcykel ligger Trafikverket i topp, följt av Google och Transportstyrelsen.

TRAFIKSÄKERHET & OLYCKOR

HUR UPPLEVS SÄKERHET OCH OLYCKSRISK KRING ELCYKEL / ELSPARKCYKEL?



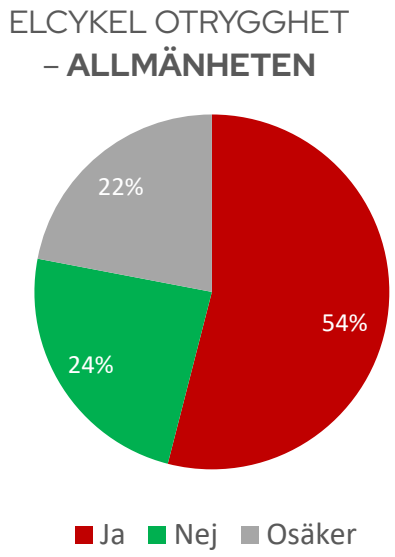
TRAFIKSÄKERHET & OLYCKOR

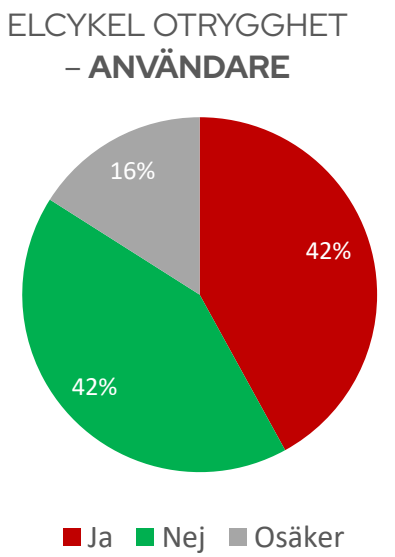
HUR UPPLEVS ELCYKEL VAD GÄLLER TRAFIK-SÄKERHET?

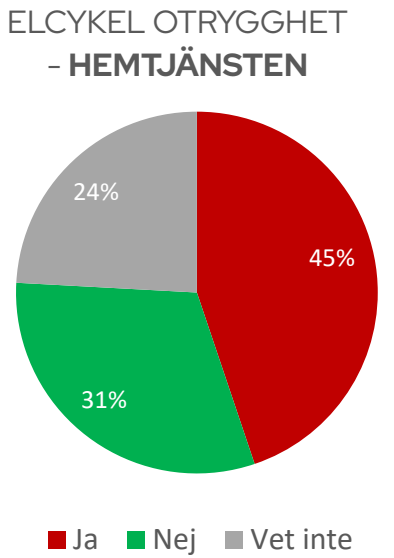


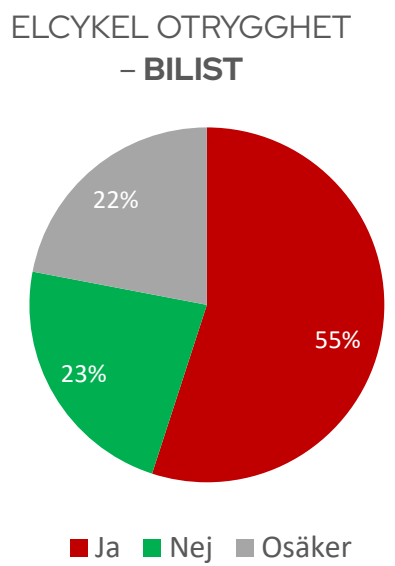
MÅNGA UPPLEVER ATT ELCYKEL BIDRAR TILL OTRYGGHET

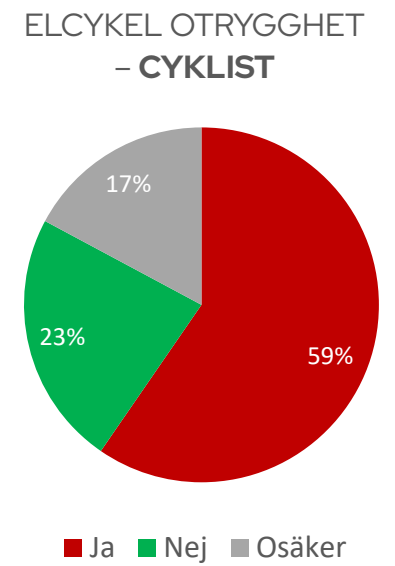
- Bilister, cyklister och allmänheten i stort är överens om att elcyklister bidrar till otrygghet i trafiken.
  - 54 % av allmänheten och 55 % av bilister anser att elcyklister bidrar till ökad otrygghet i trafiken.
  - För cyklister är samma siffra 59 %.
- 42 % av elcyklisterna själva tycker att de bidrar till otrygghet.
- 45 % av användarna inom Hemtjänsten Helsingborg anser att elcyklar bidrar till otrygghet i trafiken.
- För yrkesförare anser hela 66 % att elcyklar bidrar till ökad otrygghet i trafiken.

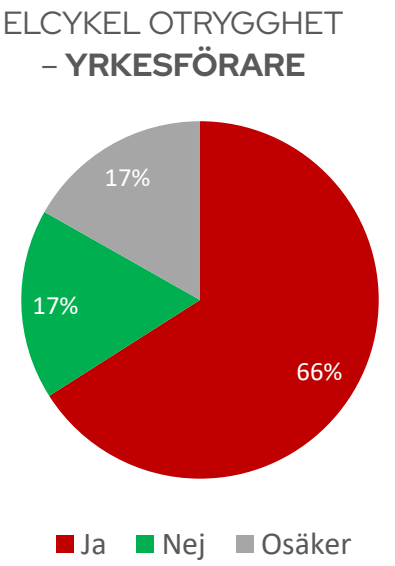












Bas: 29-1 108

TRAFIKSÄKERHET & OLYCKOR

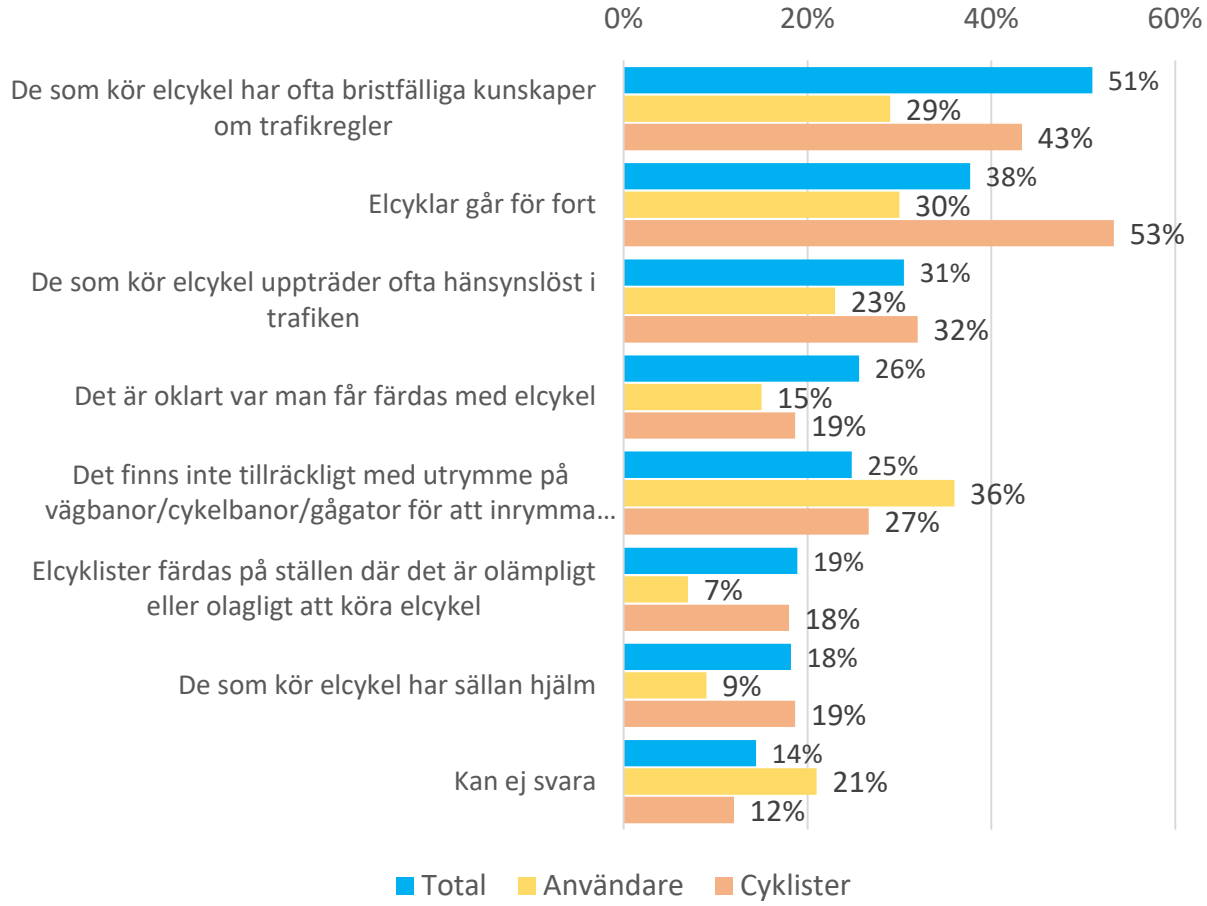
HUR UPPLEVS ELCYKEL VAD GÄLLER TRAFIK-SÄKERHET?



ELCYKLAR ÄR FRÄMST INBLANDADE I SINGELOLYCKOR

- Bland allmänheten ses en rad orsaker som bidragande till otrygghet kring elcyklar:
  - Bristande kunskap om trafikregler toppar listan på 51 %.
  - 38 % känner sig otrygga för att elcyklar går för fort.
  - 31 % upplever hänsynslöshet från elcyklister.
  - 26 % upplever att oklarheter kring var man får färdas skapar otrygghet.
  - 25 % uppger att otillräckligt utrymme på cykelbanor skapar otrygghet.

FAKTORER SOM BIDRAR TILL OTRYGGHET I TRAFIKEN - ELCYKLAR



Bas: 86-1 108

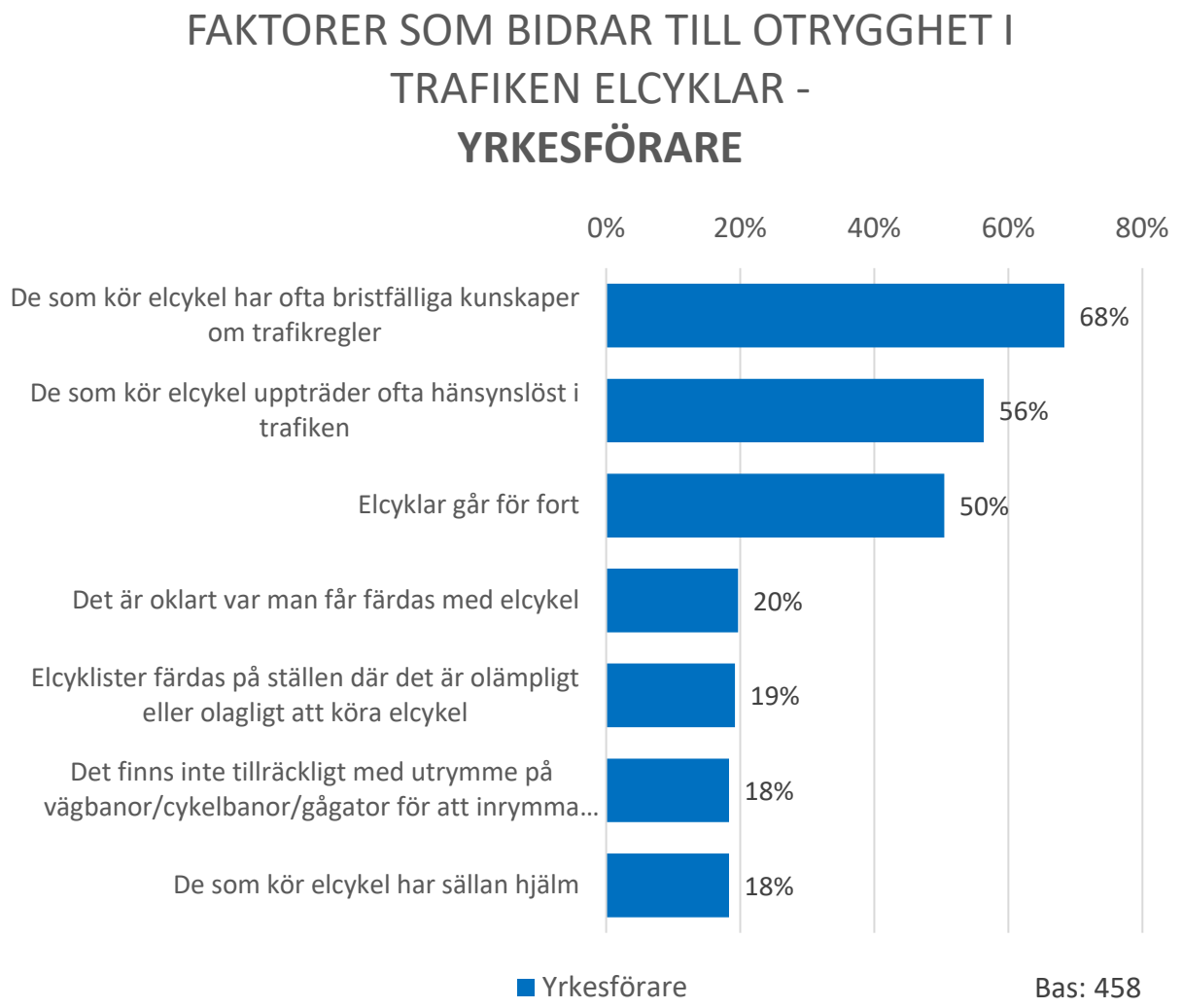
TRAFIKSÄKERHET & OLYCKOR

HUR UPPLEVS ELCYKEL VAD GÄLLER TRAFIK-SÄKERHET?



YRKESFÖRARE: SAMMA FAKTORER I TOPP SOM FÖR ALLMÄNHETEN

- Yrkesförarnas uppfattning om vilka faktorer kring elcyklar som skapar otrygghet i trafiken är i stort de samma som för allmänheten:
  - Bristande kunskap om trafikregler ligger i topp på 68 %.
  - 56 % upplever att elcyklister är hänsynslösa i trafiken.
  - 50 % anser att elcyklarnas hastighet skapar otrygghet.



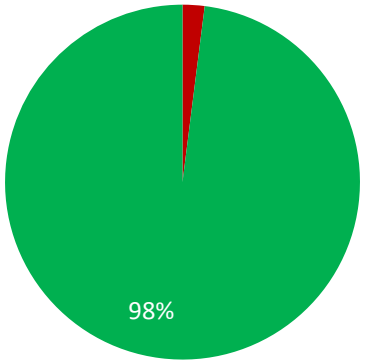
HUR VANLIGT ÄR OLYCKOR OCH OLYCKS-TILLBUD FÖR ELCYKEL?



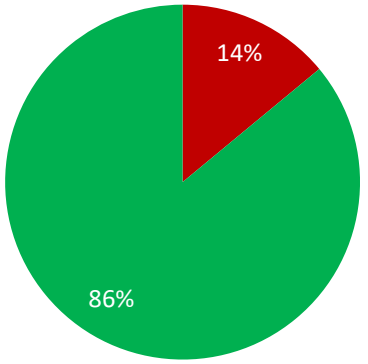
SMÅ ANDELAR HAR VARIT MED OM OLYCKA MED ELCYKEL

- Andelen som varit med om en olycka som involverar elcykel varierar mellan 1 % och 3 %
- Undantaget är användare:
  - 14 % av användarna har varit med om en olycka.
  - 17 % av användarna inom Hemtjänsten Helsingborg har varit med om en olycka. I sammanhanget är det viktigt att beakta att Hemtjänsten är betydligt mer frekventa användare av elcykel.

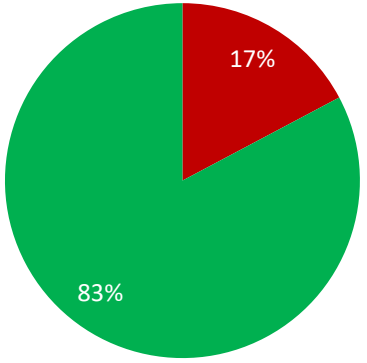
OLYCKOR ELCYKEL – **ALLMÄNHETEN**



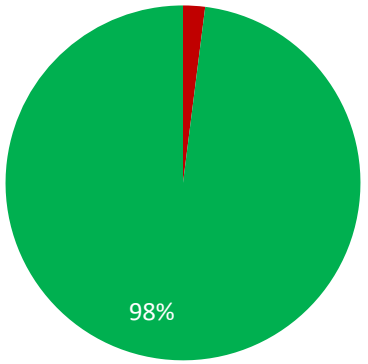
OLYCKOR ELCYKEL – **ANVÄNDARE**



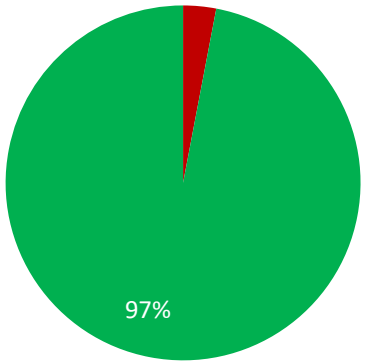
OLYCKOR ELCYKEL – **HEMTJÄNSTEN**



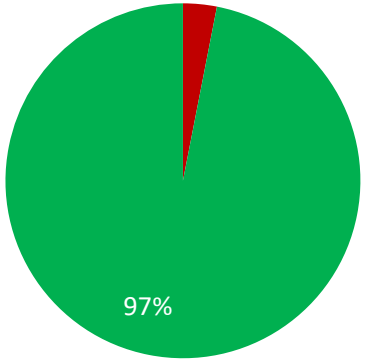
OLYCKOR ELCYKEL – **BILIST**



OLYCKOR ELCYKEL – **CYKLIST**



OLYCKOR ELCYKEL – **YRKESFÖRARE**



Bas: 29-1 108

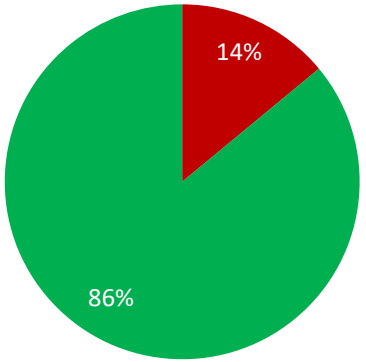
HUR VANLIGT ÄR OLYCKOR OCH OLYCKS-TILLBUD FÖR ELCYKEL?



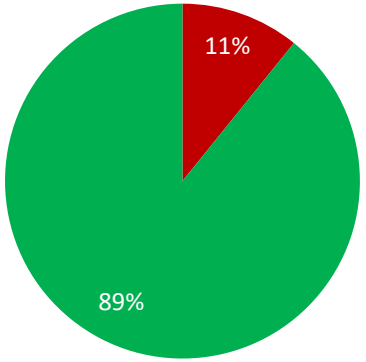
CYKLISTER HAR I HÖGRE GRAD UPPLEVT OLYCKSTILLBUD

- Andelen som varit med om en olyckstillbud ligger på 14 % för allmänheten och bilist:
  - För användare av elcykel ligger siffran på 11 %.
  - För cyklister är andelen större; 24 % uppger att de har varit med om ett olyckstillbud som involverade elcykel.
  - För användare inom Hemtjänsten Helsingborg är siffran betydligt högre – 34 % uppger att de varit med om ett olyckstillbud.
  - Andelen bland yrkesförare som varit med om ett olyckstillbud är på en liknande nivå – 32 %.

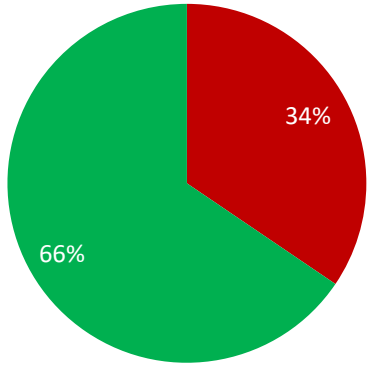
OLYCKSTILLBUD ELCYKEL – **ALLMÄNHETEN**



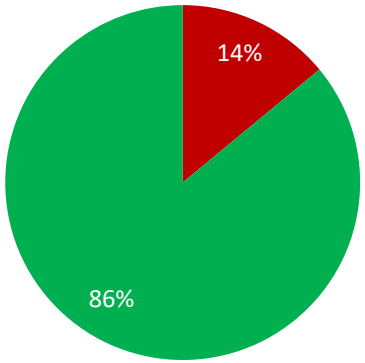
OLYCKSTILLBUD ELCYKEL – **ANVÄNDARE**



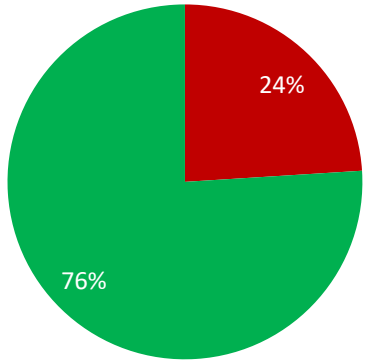
OLYCKSTILLBUD ELCYKEL – **HEMTJÄNSTEN**



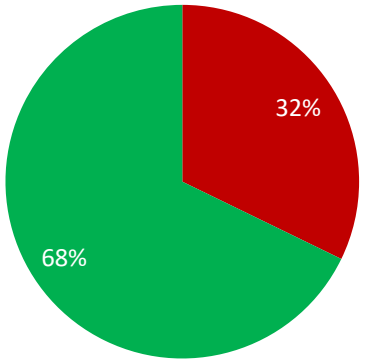
OLYCKSTILLBUD ELCYKEL – **BILIST**



OLYCKSTILLBUD ELCYKEL – **CYKLIST**



OLYCKSTILLBUD ELCYKEL – **YRKESFÖRARE**



Bas: 29-1 108

HUR VANLIGT ÄR OLYCKOR OCH OLYCKS-TILLBUD FÖR ELCYKEL?



I INTERVJUERNA PRATAR MAN OM TRÄNGSEL OCH HASTIGHET

- I den mån människor tar upp problem med elcyklar i de kvalitativa intervjuerna handlar de framförallt om:
  - Att elcyklar kör för fort.
  - Att cykelbanor och andra ytor är för trånga och inte är anpassade för omkörningar, vilket blir en naturlig konsekvens av att elcyklar håller högre fart än cyklister.
  - Trängsel blir ett extra stort problem för de som har en funktionsnedsättning – speciellt om det inte är en synlig funktionsnedsättning.

"Trängsel är jättejobbigt. Folk tar inte hänsyn. **Det syns ju inte, det står inte i pannan.** Om jag har rullator eller kryckor så syns det, men jag har inte det, så jag blir påkörd av folk."

Cykelbanorna är mer anpassade för 10 km/h och inte 25 km/h. Man måste anpassa dem utifrån att cyklar går olika snabbt. **Det är inte gjort för att köra om**."

"Precis som **elsparkcyklar kör elcyklar också jättefort**, men det känns som de har mer koll. De kör i trafiken – inte på cykelvägar."

"Cykelbanorna är för blandade eller för nära trottoarer där det inte finns tydlig markering."



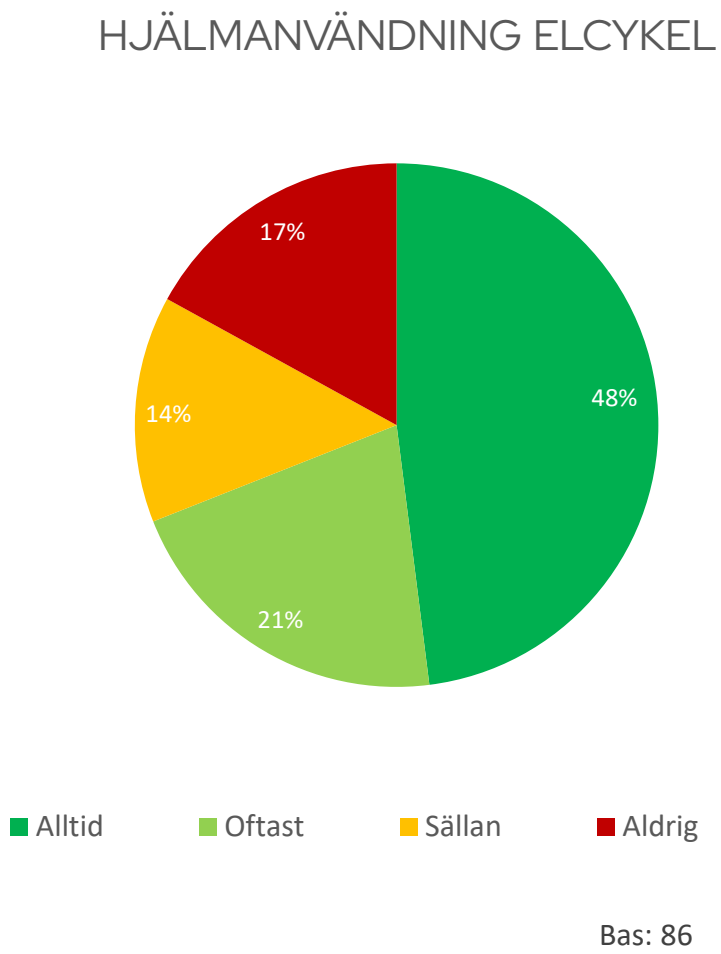
DRIVKRAFT & NYTTA

HUR SER HJÄLM-ANVÄNDNINGEN UT FÖR ELCYKEL?



EN AV TRE ELCYKLISTER HAR ALDRIG ELLER SÄLLAN HJÄLM

- Nära 70 % av tio elcyklister har oftast eller alltid hjälm.
- 21 % har sällan eller aldrig hjälm när de färdas med elcykel.



DRIVKRAFT & NYTTA

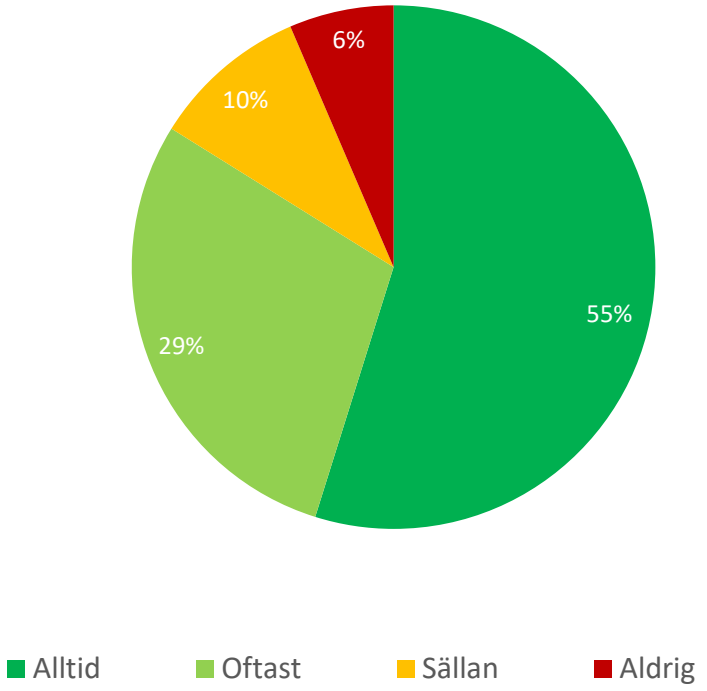
HUR SER HJÄLM-ANVÄNDNINGEN UT FÖR ELCYKEL?



55 % I HEMTJÄNSTEN CYKLAR ALLTID ELCYKEL MED HJÄLM

- 55 % av användarna inom Hemtjänsten Helsingborg uppger att de alltid har hjälm när de cyklar elcykel.
- 29 % uppger att de oftast har hjälm.
- 16 % har sällan eller aldrig hjälm när de cyklar elcykel.

HJÄLMANVÄNDNING ELCYKEL – **HEMTJÄNSTEN**



Bas: 31

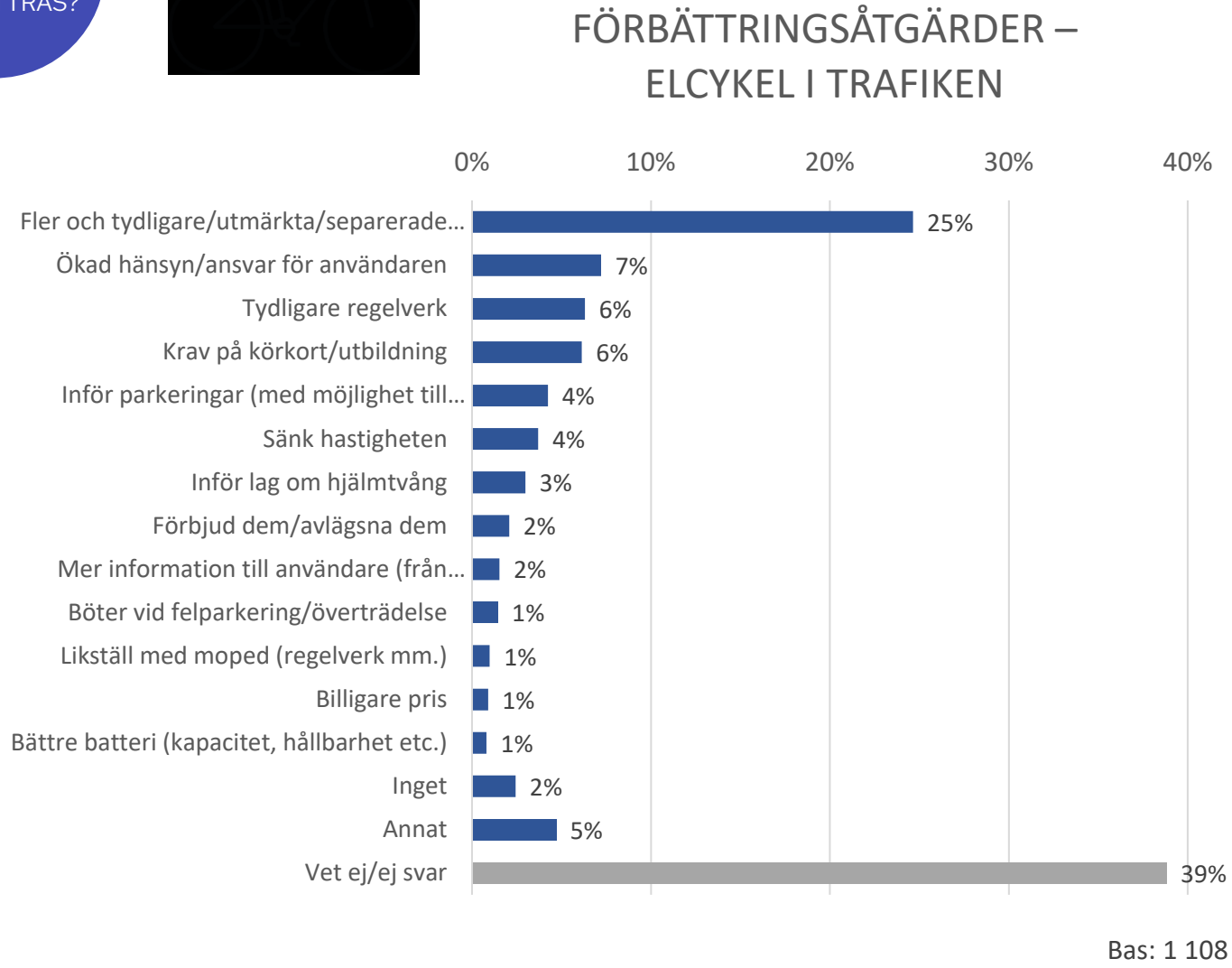
TRAFIKSÄKERHET & OLYCKOR

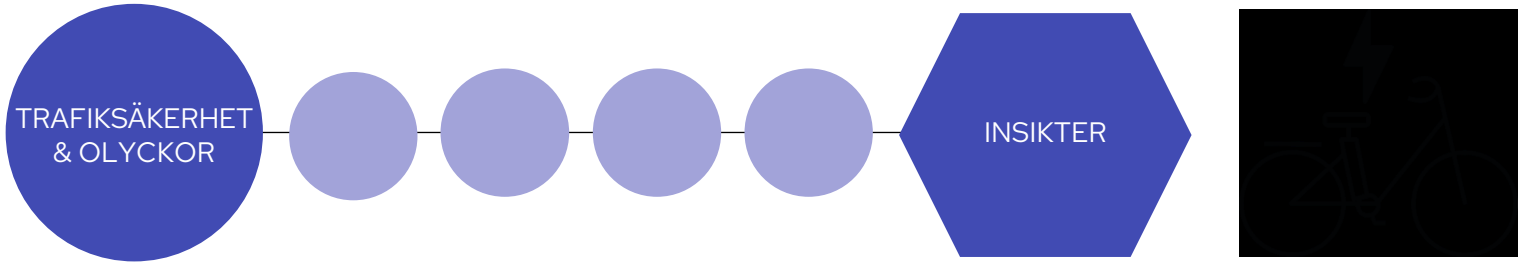
HUR KAN TRAFIK-SÄKERHETEN FÖRBÄTTRAS?



SEPARERADE KÖRFÄLT ÄR DEN FÖRBÄTTRING FLEST VILL SE

- Den förbättringsåtgärd som tydligast efterfrågas för att motverka otrygghet kring elcyklar är separerade körfält.
  - Detta ligger i linje med flera av berättelserna om otrygghet kring elcyklar som framkommit i de kvalitativa intervjuerna.





INSIKTER

TRAFIKSÄKERHET & OLYCKOR

- Samtliga grupper är överens om att elcyklister bidrar till otrygghet i trafiken. andelen som instämmer varierar mellan 54 % och 66 %
- Men även elcyklisterna själva tycker att de skapar otrygghet:
  - Lika stor andel (42 %) svarar ja som nej på frågan om de tycker att elcyklister bidrar till ökad otrygghet i trafiken.
- Bland allmänheten ses ett antal orsaker som bidragande till otrygghet kring elcyklar; bristande kunskap om trafikregler, att elcyklar går för fort, hänsynslöshet från elcyklister, oklarheter kring var man får färdas och otillräckligt utrymme på cykelbanor.
  - För cyklister, som är de trafikanter som främst delar utrymme med elcyklister, är hastigheten den faktor som anses bidra mest till otrygghet.
  - För användare: brist på utrymme på cykelbanor
- 2 % bland allmänheten har varit med om en olycka som involverade elcykel.
  - Bland elcyklisterna själva är siffran 14 %, för Hemtjänsten 17 %.
- 14 % bland allmänheten har varit med om ett olyckstillbud.
  - Bland cyklister är siffran betydligt högre; 24 %.
  - För Hemtjänsten är siffran 32 %, för yrkesförare 34 %.
- 31 % av elcyklisterna uppger att de sällan eller aldrig använder hjälm.
- Separerade körfält för elcykel sticker ut som den mest populära förbättringsåtgärden, både i det kvantitativa och det kvalitativa materialet.

TRAFIKSÄKERHET & OLYCKOR

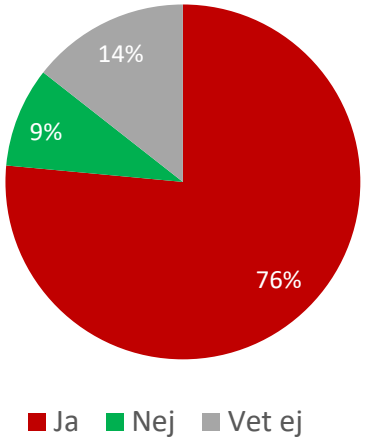
HUR UPPLEVS ELCYKEL VAD GÄLLER TRAFIK-SÄKERHET?



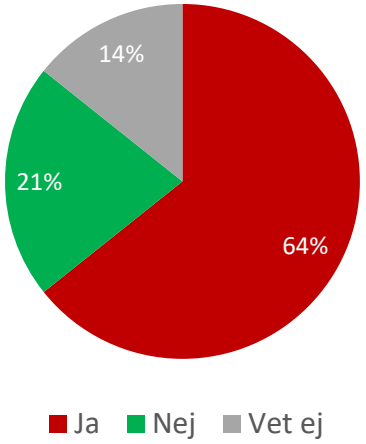
64 % AV ANVÄNDARNA SER ATT DE SJÄLVA SKAPAR OTRYGGHET

- Alla trafikantgrupper är rörande överens om att elsparkcyklar bidrar till otrygghet i trafiken.
  - Cyklister är den grupp där störst andel (86 %) upplever att elsparkcyklister bidrar till ökad otrygghet i trafiken.
  - Lika stor andel yrkesförare (66 %) som för elcyklister upplever att elsparkcyklister skapar otrygghet i trafiken.
- Även elcyklisterna själva tycker att de bidrar till otrygghet:
  - 64 % anser att elsparkcyklar bidrar till ökad otrygghet i trafiken.

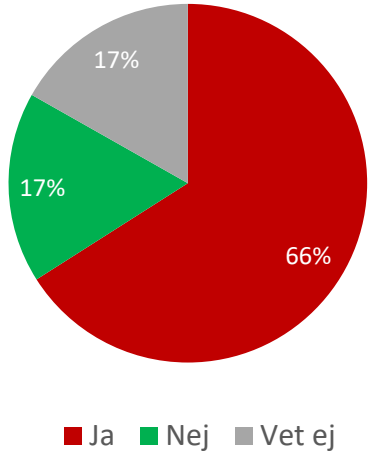
ELSPARKCYKEL OTRYGGHET– **ALLMÄNHETEN**



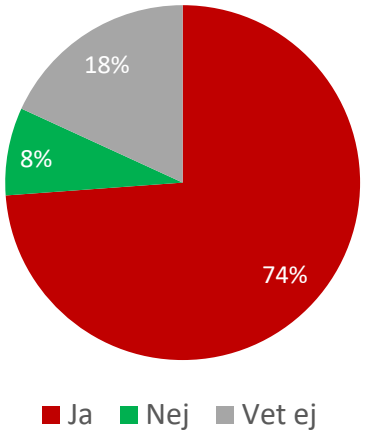
ELSPARKCYKEL OTRYGGHET – **ANVÄNDARE**



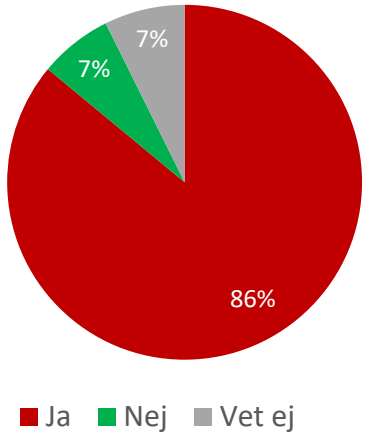
ELSPARKCYKEL OTRYGGHET – **YRKESFÖRARE**



ELSPARKCYKEL OTRYGGHET – **BILIST**



ELSPARKCYKEL OTRYGGHET – **CYKLIST**



Bas: 56-1 108

TRAFIKSÄKERHET & OLYCKOR

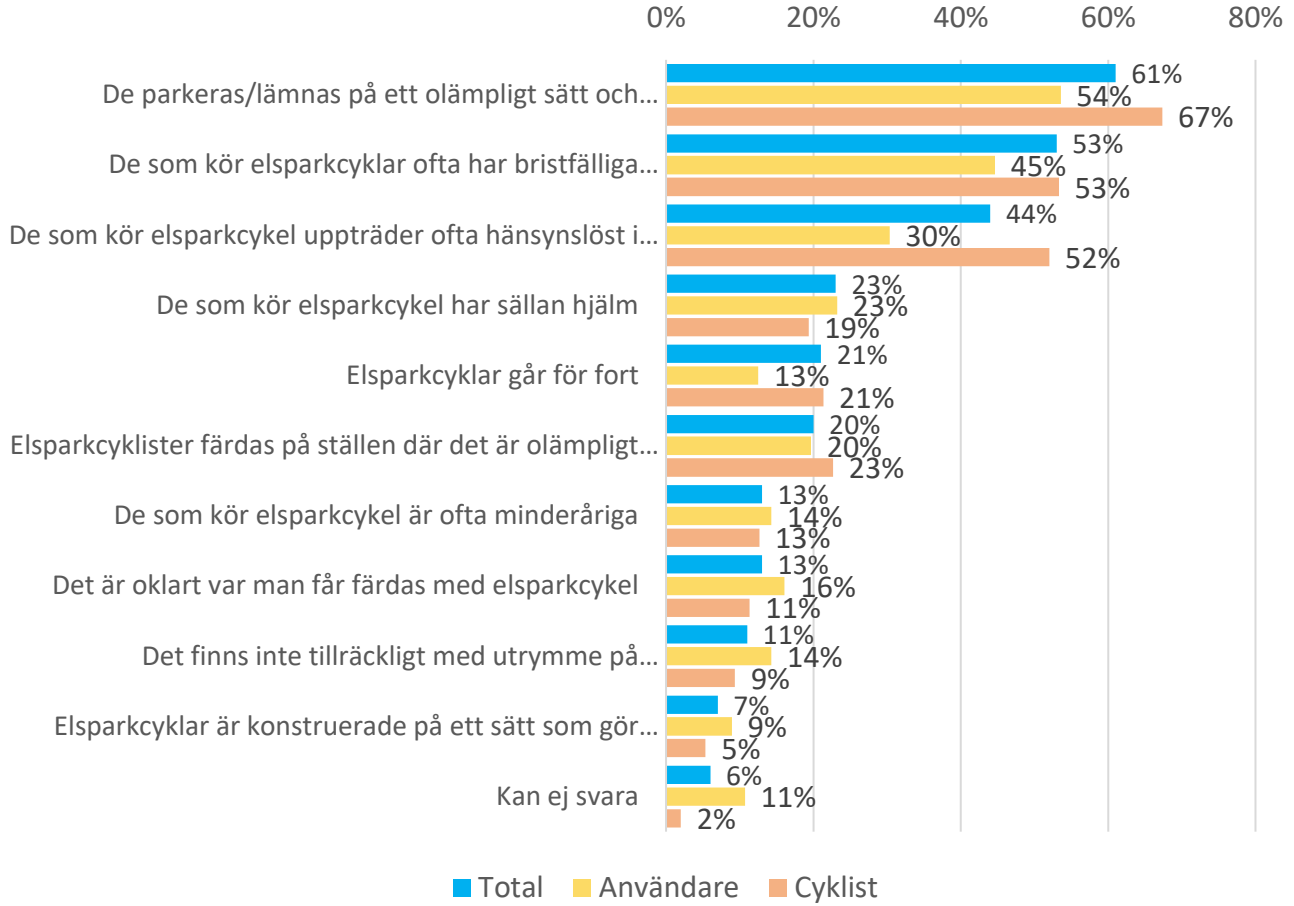
HUR UPPLEVS ELSPARKCYKEL VAD GÄLLER TRAFIK-SÄKERHET?



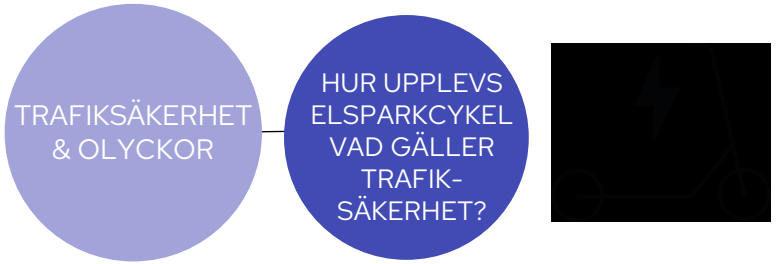
PARKERING SAMT TRAFIKVETT SES SOM STÖRSTA PROBLEMEN

- Tre faktorer ses sticker ut vad gäller ökad otrygghet kopplat till elsparkcyklar:
  - 61 % ser problem kring parkering av elsparkcyklar som orsak otrygghet.
  - 38 % känner sig otrygga för att de upplever att elsparkcyklister har bristfälliga kunskaper om trafikregler.
  - 44 % upplever att hänsynslöshet från elsparkcyklister skapar otrygghet.
  - 26 % upplever att oklarheter kring var man får färdas skapar otrygghet.
  - 25 % uppger att otillräckligt utrymme på cykelbanor skapar otrygghet.

FAKTORER SOM BIDRAR TILL OTRYGGHET I TRAFIKEN - ELSPARKCYKLAR

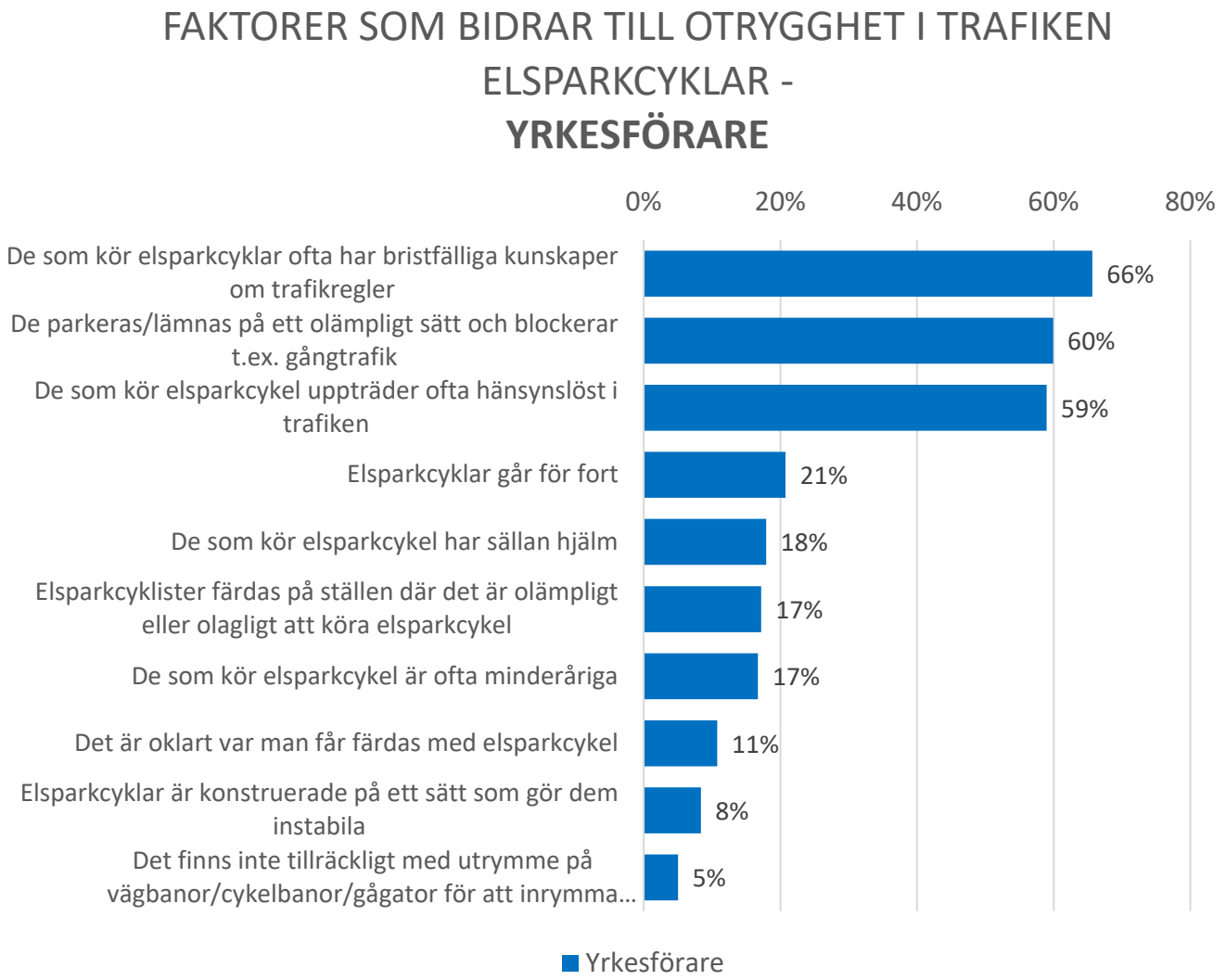


Bas: 56-1 108



YRKESFÖRARE OCH ALLMÄNHET ENIGA KRING OTRYGGHET

- Samma otrygghetsfaktorer som för allmänheten toppar listan för yrkesförare:
  - 66 % ser problem kring bristfälliga kunskaper om trafikregler.
  - 60 % känner sig otrygga för att de upplever att elsparkcyklar parkeras olämpligt.
  - 59 % upplever otrygghet p.g.a. hänsynslöshet från elsparkcyklister.



Bas: 419

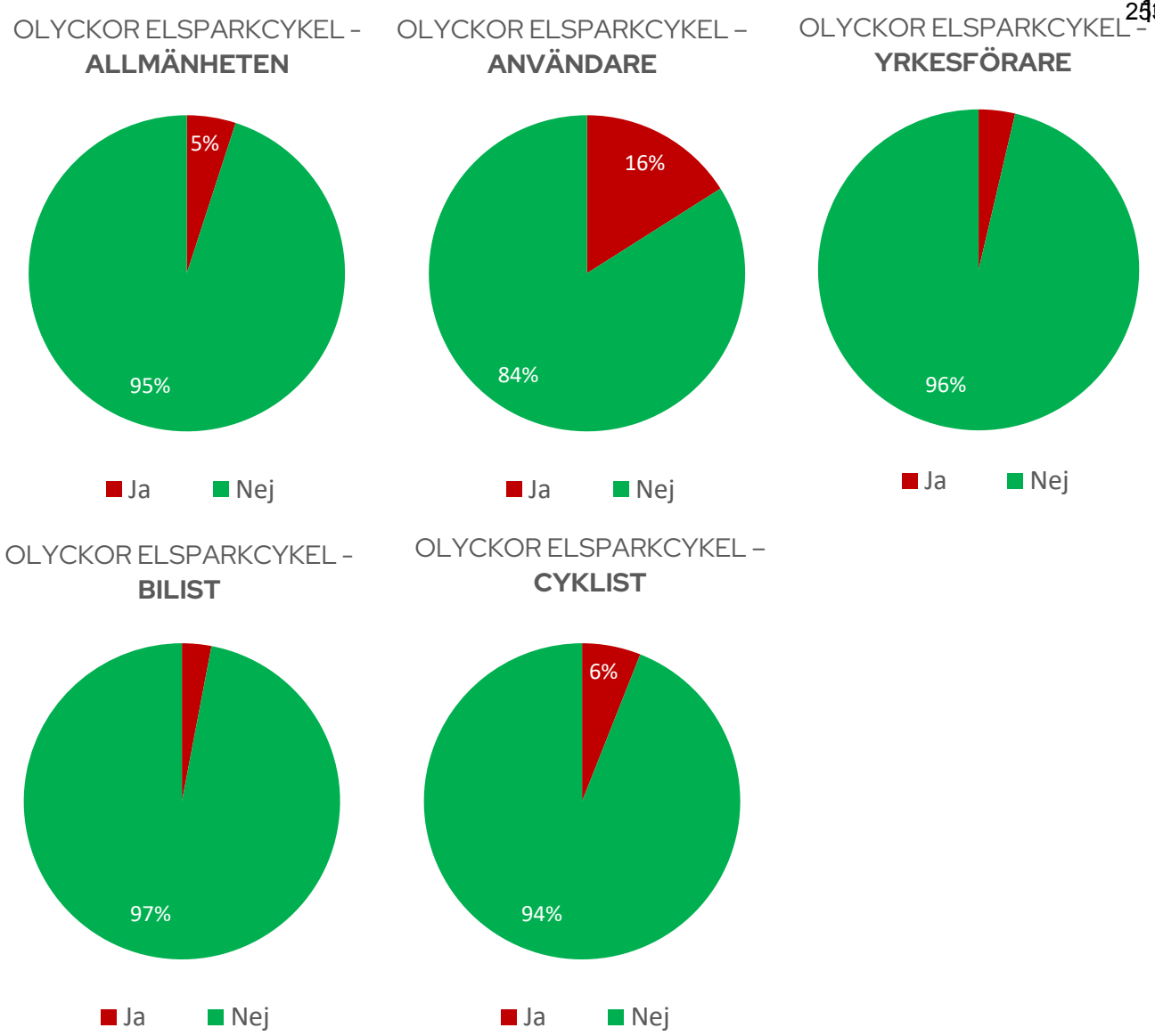
TRAFIKSÄKERHET & OLYCKOR

HUR VANLIGT ÄR OLYCKOR OCH OLYCKS-TILLBUD FÖR ELCYKEL?



JÄMFÖRBAR OLYCKSFREKVENS FÖR ELSPARK- OCH ELCYKLISTER

- Andelen som varit med om en olycka som involverar elsparkcykel varierar mellan 3 % och 5 %.
  - För användare av elsparkcykel är siffran 16 % - alltså endast två procentenheter högre än samma siffra för elcyklister.
- Den bland allmänheten utbredda åsikten att elsparkcyklar i betydligt högre grad är involverade i olyckor verkar alltså inte stämma (jfr. 17 % som anser att elcyklar i högre grad är inblandade i olyckor och 50 % som anser samma sak om elsparkcyklar).



Bas: 56-1 108

TRAFIKSÄKERHET & OLYCKOR

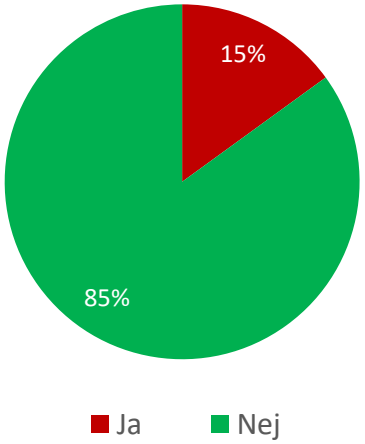
HUR VANLIGT ÄR OLYCKOR OCH OLYCKS-TILLBUD FÖR ELCYKEL?



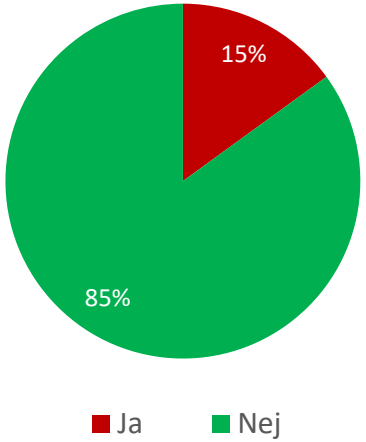
ÄVEN OLYCKSTILLBUD ÄR PÅ LIKNANDE NIVÅ SOM ELCYKEL

- Andelen som varit med om ett olyckstillbud ligger på mellan 14 % och 15 %
  - För cyklister och yrkesförare är andelen något högre; 19 % av i dessa grupper uppger att de har varit med om ett olyckstillbud som involverade elsparkcykel.

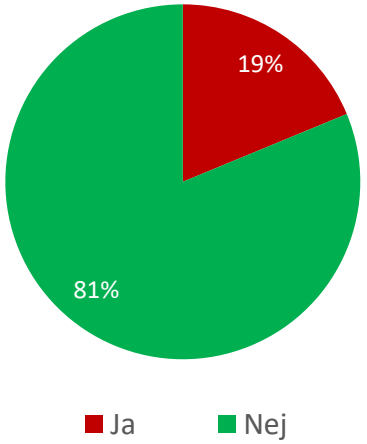
OLYCKSTILLBUD ELSPARKCYKEL – **ALLMÄNHETEN**



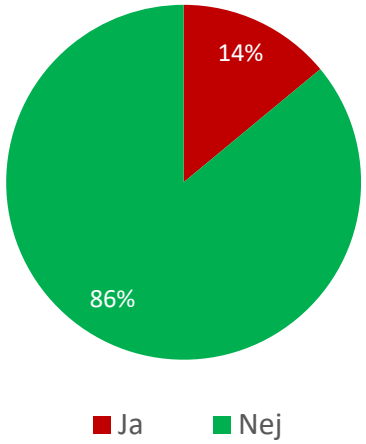
OLYCKSTILLBUD ELSPARKCYKEL – **ANVÄNDARE**



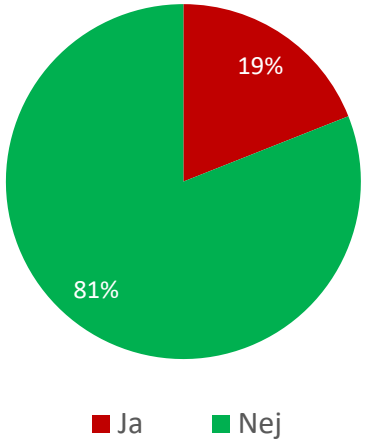
OLYCKSTILLBUD ELSPARKCYKEL – **YRKESFÖRARE**



OLYCKSTILLBUD ELSPARKCYKEL – **BILIST**



OLYCKSTILLBUD ELSPARKCYKEL – **CYKLIST**



Bas: 56-1 108

HUR VANLIGT ÄR OLYCKOR OCH OLYCKS-TILLBUD FÖR ELCYKEL?



MÅNGA HAR HÖRT OM OLYCKOR - MEN INTE VARIT MED OM NÅGON

- I de kvalitativa intervjuerna framgår att en del elsparkcyklister känner sig otrygga i korsningar.
  - De upplever att andra trafikanter inte ser dem som cyklister och inte räknar med att de ska korsa på cykelbanan.
- En del känner sig osäkra som förare – de upplever att de med elsparkcyklar lätt kommer upp i en relativt hög hastighet.
  - Att det utan förvarning uppstår problem med bromsarna på elsparkcykeln har också skapat otrygg för vissa användare.
- Många i de kvalitativa intervjuerna var uppger att de hört talas om olyckor med elsparkcyklar.
  - Några uppger även att de blivit vittne till olyckor - de flesta under kvällstid och där föraren varit berusad.



TRAFIKSÄKERHET & OLYCKOR

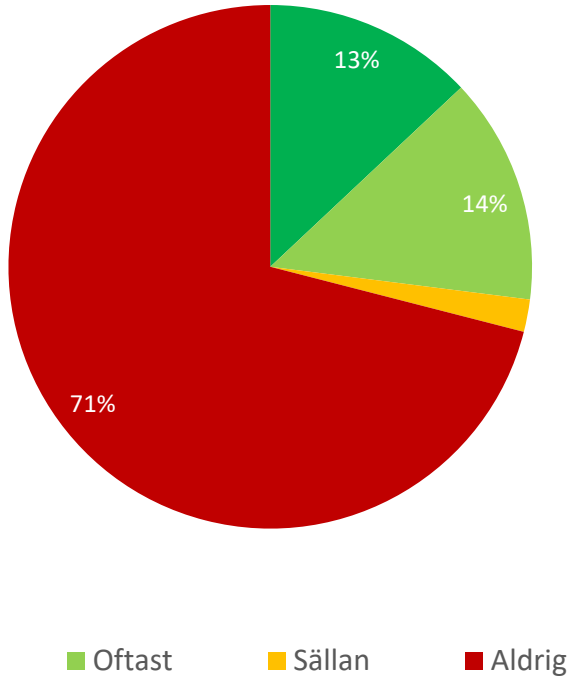
HUR SER HJÄLM-ANVÄNDNINGEN UT FÖR ELSPARK-CYKEL?



SJU AV TIO ELSPARKCYKLISTER HAR ALDRIG HJÄLM

- De flesta användare (71 %) av elsparkcyklar har aldrig hjälm.
  - Att så pass få använder hjälm är knappast förvånande eftersom användningen av elsparkcyklar i stor utsträckning sker spontant.
  - Det är mer förvånande att så många som 27 % uppger att de oftast eller alltid använder hjälm.
  - Det är sannolikt att de flesta av dessa är användare som äger sina egna elsparkcyklar.

HJÄLMANVÄNDNING ELSPARKCYKEL



Bas: 56

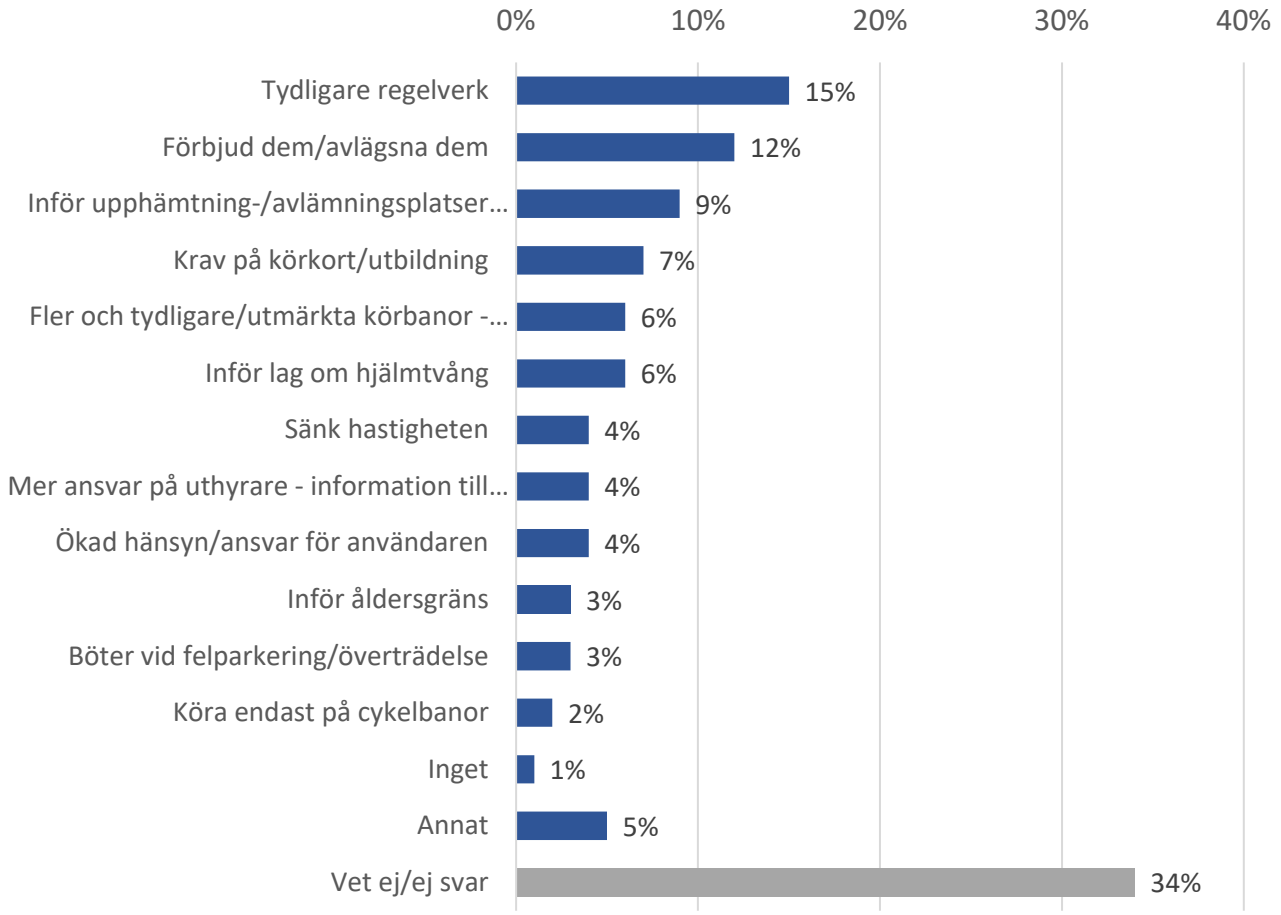
TRAFIKSÄKERHET & OLYCKOR

HUR KAN TRAFIK-SÄKERHETEN FÖRBÄTTRAS?

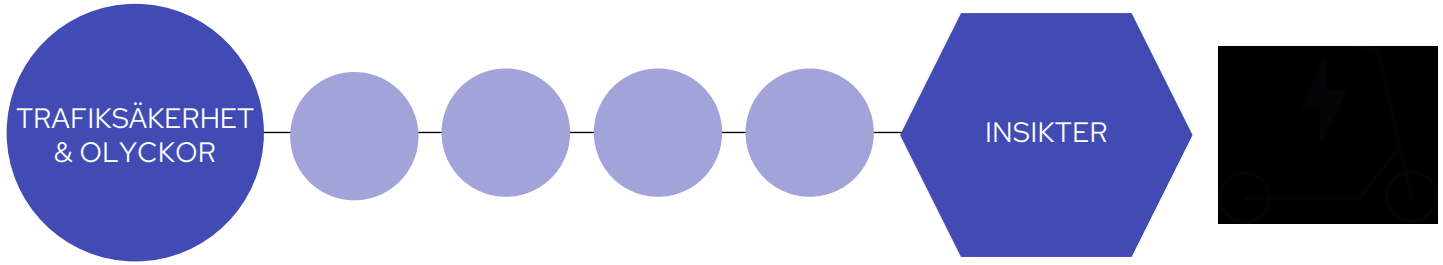


FLEST VILL SE TYDLIGARE REGLER SOM FÖRBÄTTRINGSÅTGÄRD

- Den förbättringsåtgärd som tydligast efterfrågas för att göra trafikmiljön tryggare i fråga om elsparkcyklar är tydligare regelverk (15 %).
  - Näst högst andel anger förbud som en önskvärd åtgärd (12 %).
  - 34 % kan eller vill inte svara på frågan.



Bas: 1 108



INSIKTER

TRAFIKSÄKERHET & OLYCKOR

- Andelen bland allmänhet och övriga grupper som upplever att elsparkcyklar bidrar till otrygghet i trafiken är hög; mellan 66 % föryrkesförare och 86 % för cyklister.
    - Bland elsparkcyklisterna själva är det 64 % som tycker att de skapar ökad otrygghet i trafiken.
- Vid en jämförelse av siffrorna för huruvida elcyklar och elsparkcyklar skapar otrygghet och ökad risk för olyckor för fordonen, är det uppenbart att den upplevda otryggheten för elsparkcyklar inte står i proportion till den bara något högre olycks- och olyckstillbudfrekvensen för elsparkcyklar.
- Det är också tydligt utifrån det kvalitativa materialet att rädslan för elsparkcyklar är betydligt större är för elcyklar; ingen tar upp att de hört talas om dödsfall eller allvarliga olyckor kring elcyklar – något som däremot ofta kommer på tal kring elsparkcyklar.
- Parkerings-problematiken toppar bland faktorer som skapar otrygghet.
    - Den sammantagna bilden är att en del av upplevda otryggheten hänger samman med att slarvigt parkerade elsparkcyklar sticker i ögonen på många.
- Ungefär var fjärde användare uppger att de oftast eller alltid har hjälm när de kör elsparkcykel.
- I de kvalitativa intervjuerna finns flera exempel på människor som använder elsparkcykel till och från krogen, samt människor som har blivit vittne till olyckor med elsparkcykel nattetid.
    - I den Strada-data som vi tagit del av rapporteras dubbelt så högt antal skadade mellan kl. 16-04 som mellan klockan 04-16.

AVSLUTANDE DISKUSSION

FRAMTIDEN FÖR ELCYKEL & ELSPARKCYKEL

I arbetet med den här undersökningen har vi kunnat identifiera vissa intressanta mönster med bäring på frågor kring hur samhället framgent ska välja att reglera och/eller stötta användningen av elcyklar och elsparkcyklar. I detta avslutande avsnitt tar vi upp de viktigaste av dessa mönster.

Elcyklar och elsparkcyklar har snabbt blivit en del av vardagen i Sverige. I likhet med andra nya fenomen så varierar människors uppfattning om de nya fordonen mellan olika grupper– vissa är översvallande positiva och ser möjligheter, andra är negativt inställda, och mest ser problem.

1. Både elcyklister och elsparkcyklister beskrivs av många som okunniga kring regler och hänsynslösa i trafiken. Kanske finns det beteenden hos dessa trafikanter som gett upphov till de åsikterna, men det måste också ställas mot faktumet att även användarna av elcyklar och elsparkcyklar upplever att de har bristande kunskap och att de bidrar till otrygghet. Det är osannolikt att dessa trafikanter i någon större utsträckning går in för att skapa otrygghet eller bryta mot regler. Det är däremot är sannolikt att de är offer för det som kallas för ”det fundamentala attributionsfelet”.

   Det fundamentala attributionsfelet innebär att vi gärna förklarar andras misstag i form av karaktärsdrag medan vi har en förkärlek till att förklara våra egna misstag med omständigheter. I den fortsatta utvecklingen kring elcyklar, elsparkcyklar och andra nya fordonstyper är det viktigt att komma ihåg att en person inte genomgår en förvandling vad gäller karaktärsdrag bara för att hen väljer det ena eller det andra fordonet. Det är inte heller så att en viss typ av fordon drar till sig i huvudsak hänsynslösa människor. Vi måste, som samhälle vara observanta kring våra egna fördomar.

1. Det sägs att ingen blir profet i sin egen stad. Det kan även sägas gälla för elcyklisterna. Den främsta rekryteringsbasen för elcyklister är rimligen cyklister. Cyklister är också de som upplever störst problem med elcyklister. Detta beror i hög grad på att de konkurrerar om samma utrymme, men också på att de färdas på fordon som har många likheter men också olika förutsättningar.

AVSLUTANDE DISKUSSION

FRAMTIDA UTVECKLING KRING ELCYKEL & ELSPARKCYKEL

Även elcyklisterna, som ju i många fall också är eller har varit cyklister, ser själva att det finns problem och oklarheter – men problemen är delvis också dolda, det råder delade meningar bland elcyklisterna om vad som gäller, men en och en anser de sig i viss utsträckning veta vad som gäller; hur fort elcyklar får gå, vilken typ av trafikant man är som elcyklist, var man får cykla elcykel.

En möjlig lösning är att fokusera på att göra det lätt att göra rätt som elcyklist. Det kan åstadkommas genom tydliga vägar till information om regler och lagar, obligatoriska kurser, körkort, certifiering eller nudgingåtgärder i trafikmiljön. Genom att utbilda och höja kunskapen bland elcyklisterna själva går det även att få positiva effekter för andra trafikantgrupper – elcyklisternas ökade säkerhet i trafiken blir ett sätt att även visa deras medtrafikanter vad som gäller.

3. Denna studie är ett exempel på att elcyklar och elsparkcyklar lockar till jämförelse mellan de två fordonen och de som framför dem.

För de som går in i en sådan jämförelse med en tydlig preferens för elcykel är det lätt att hitta argument för att elcyklar skapar större samhällsnytta än elsparkcyklar; det används för längre resor, ersätter i högre grad bil och kollektivtrafik, kan komma de till nytta som har svårt att använda vanlig cykel och de kan i relativt stor utsträckning enkelt integreras i den befintliga trafikmiljön.

Men i en sådan jämförelse är det lätt att missa ett enkelt faktum; en elcykel är nästan alltid privatägd och de flesta modeller kostar över tio tusen kronor. Det är inte alla som kan eller vill göra en sådan investering. Elsparkcyklar däremot erbjuder en mycket låg tröskel för att prova på – både ekonomiskt (en kortare tur kostar oftast under 20 kr) och i och med att de är tillgängliga i gatumiljön.

Argumentet att alla som kör elsparkcykel borde köra elcykel istället tar inte hänsyn till socioekonomiska faktorer – och att ny teknik i princip alltid genomgår flera mognadsfaser och förfinande förändringar innan de når ett brett folkligt genomslag.

POINT!

Point AB
Kaserntorget 1
411 18 Göteborg

Bilaga 2 – Sammanställning av workshops

WORKSHOP

TRANSPORTSTYRELSEN
PROJEKT: Facilitering Dialog kring Eldrivna enpersonsfordon

WORKSHOP 24 NOV-20

Dialog med relevanta aktörer om befintligt regelverk och eventuella behov av att utveckla och förenkla regelverket.

TRANSPORT STYRELSEN

WORKSHOP

TRANSPORTSTYRELSEN
PROJEKT: Facilitering Dialog kring Eldrivna enpersonsfordon

WORKSHOP 24 NOV-20

TRANSPORT STYRELSEN

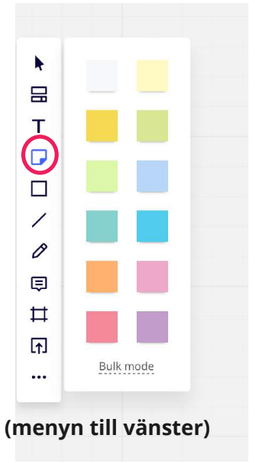
Välkommen till Transportstyrelsens workshop!
Till höger ser du föruppgiften vi bett er alla göra innan workshopen.
Tack!

1 Testa att zooma in och ut



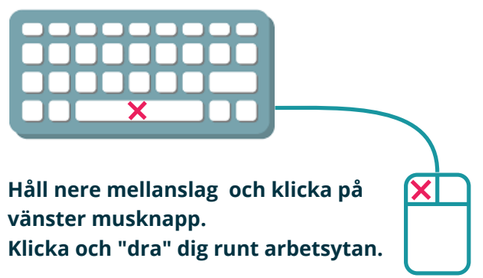
(meny längst ner till höger)

2 Skapa en post-it

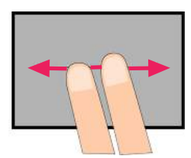


(menyn till vänster)

Navigation



Håll nere mellanslag och klicka på vänster musknapp.
Klicka och "dra" dig runt arbetsytan.



Om du har en touchpad på datorn, använd två fingrar för att navigera

3 Svara på följande frågor på din post-it:

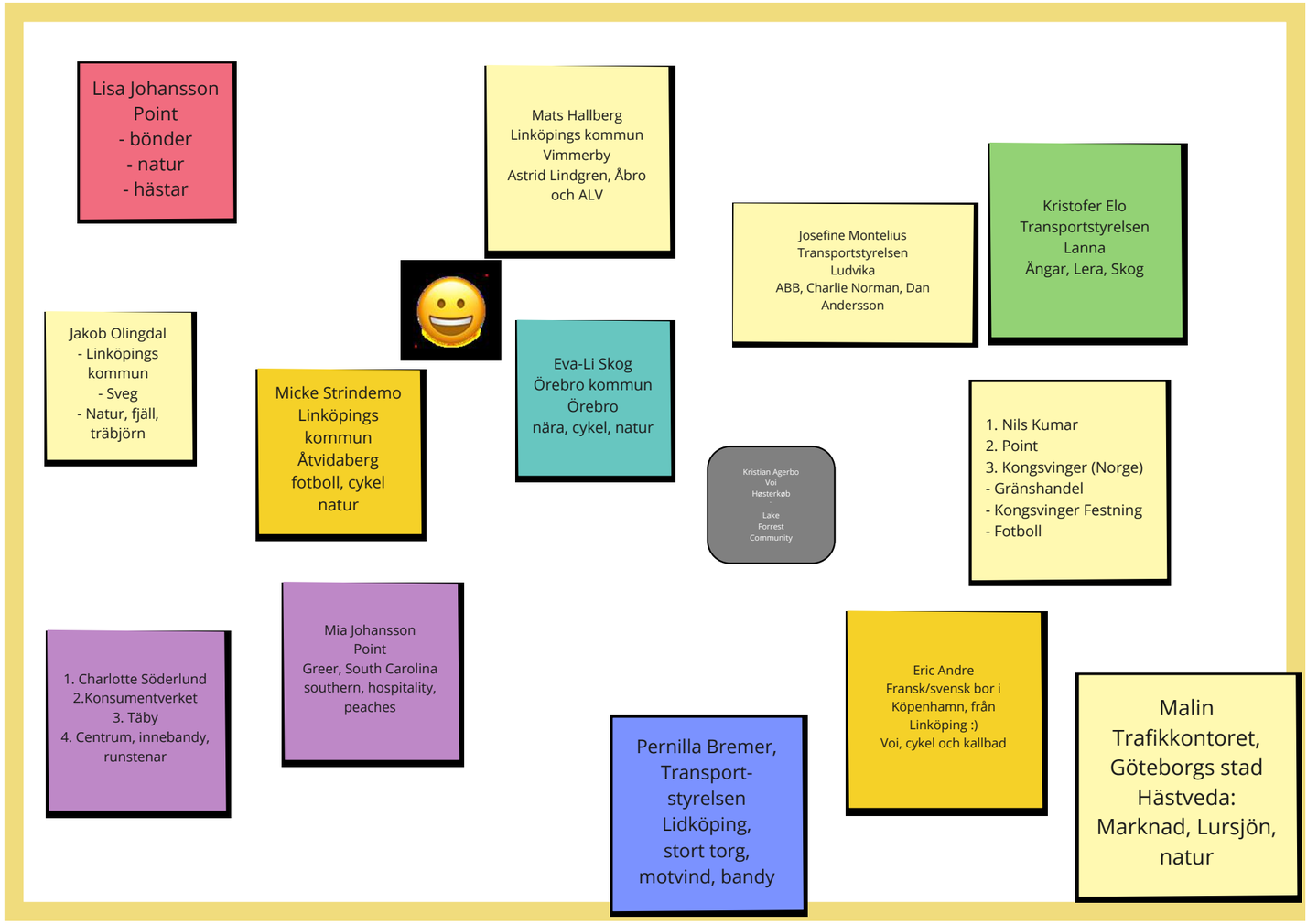
Vad heter du?

Vilken organisation jobbar du för?

Var växte du upp?

Skriv 3 ord som förknippas med platsen

4 Flytta din post-it hit:





Eva Werner
Malin Månsson
Eric Andre
Erling Andersson
Jakob Olingdal
Charlotte Söderlund

Eva-Li Skog
Jonas Malmstig
Johan Sundström
Mikael Strindemo
Mats Hallberg



DELTAGARE 24 NOVEMBER 2020

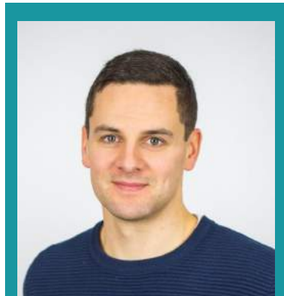
VÄLKOMMEN



Pernilla Bremer

Utredare

TRANSPORT STYRELSEN



Kristofer Elo

Väg och järnväg
Trafikantregler

TRANSPORT STYRELSEN



Josefine Montelius

Utredare

TRANSPORT STYRELSEN



Lisa Johansson

Service Designer

POINT!



Mia Fay Johansson

Service Designer

POINT!



Nils Kumar

Senior Consultant

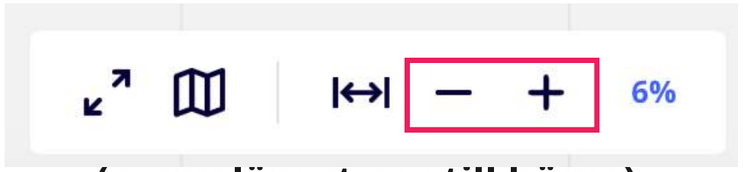
POINT!

Syfte med dagen:
Dialog med relevanta aktörer om befintligt regelverk och eventuella behov av att utveckla och förenkla regelverket.

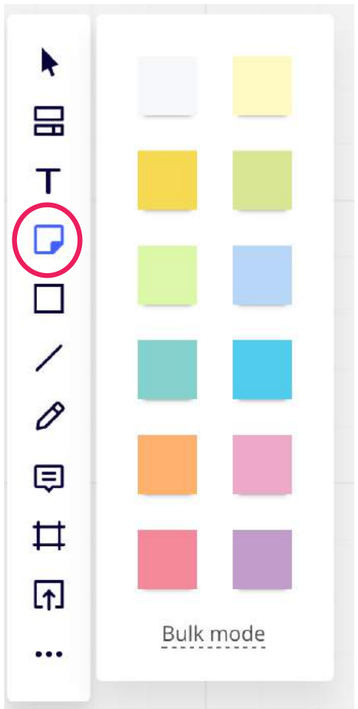
AGENDA

9:00 - 9:35		9:35 - 10:45		11:00 - 12:10	12:10 - 13:10	13:10 - 14:45	14:45 - 15:00
Snabb guide till dagens online verktyg	PAUS 10 MIN	UPPDELNING I 3 GRUPPER	PAUS 15 MIN	Pernilla presenterar Utmaning 2	LUNCH 12:10 - 13:10	**Genomgång & diskusion**	**Avslut**
Deltagare		**Utmaning 1**		**Utmaning 2**		HELA GRUPPEN	
Pernilla presenterar bakgrunden till projektet		ARBETA I MINDRE GRUPPER		ARBETA I MINDRE GRUPPER		**Övning**	
Pernilla presenterar Utmaning 1							

miro



(meny längst ner till höger)



(menyn till vänster)

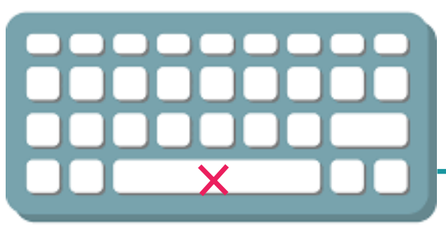
zoom

Ha alltid mikrofonen avstängd när du inte pratar själv.

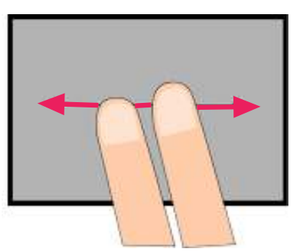


(meny längst ner till vänster)

Navigation



Håll nere mellanslag och klicka på vänster musknapp.
Klicka och "dra" dig runt arbetsytan.



Om du har en touchpad på datorn, använd två fingrar för att navigera

DELTAGARE

Josefine Montelius
Transportstyrelsen
Ludvika
ABB, Charlie Norman, Dan Andersson

1. Nils Kumar
2. Point
3. Kongsvinger (Norge)
- Gränshandel
- Kongsvinger Festning
- Fotboll



Lisa Johansson
Point
- bönder
- natur
- hästar

Eva Werner
Stadsbyggnasförvaltningen
Helsingborg
Hav,Öar,Festival

Jakob Olingdal
- Linköpings kommun
- Sveg
- Natur, fjäll, träbjörn

Eva-Li Skog
Örebro kommun
Örebro
nära, cykel, natur

1. Charlotte Söderlund
2.Konsumentverket
3. Täby
4. Centrum, innebandy, runstenar

Micke
Linköpings kommun
Åtvidaberg

Pernilla Bremer,
Transport-styrelsen
Lidköping,
stort torg,
motvind, bandy

Mia Johansson
Point
Greer, South Carolina
southern, hospitality, peaches

Vad förväntar du dig från workshopen idag?

förslag till framtida lösningar för olika fordon,
- lagstiftning
-infrastruktur etc.

Utbyta erfarenheter

Erfarenhetsutbyte

Väg framåt i det fortsatta arbetet

Erfarenhetsutbyte

Kristofer Elo
Få fler perspektiv och utmaningar inom uppdraget. Olika förslag på reglering och andra lösningar.

Har inga förväntningar :)
Ska bli spännande att se vad som sker

Höra om allas utmaningar, mål.
Vill gärna höra idéer om lösningar - vi vet att mycket kan bli bättre men måste hitta rätta lösningen med alla involverade

Inte mer verkyg hur vi ska jobba i fortsättningen

Dialog och perspektiv på problem och regelverk.

Blir intressant att få in synpunkter på verkliga behov

Lära mig mer om olika perspektiv och erfarenheter på denna typ av fordon

Lära mig mer om eldrivna enpersonsfordon och workshops

Utredning behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon

Dialogmöte

TRANSPORT STYRELSEN

PAUS 10 MIN

GRUPPER

GRUPP 1:
Pernilla Bremer
Josefine Montelius
Mia Fay Johansson

Eva Werner
Malin Månsson
Eric Andre
Erling Andersson
Jakob Olingdal
Charlotte Söderlund

GRUPP 2:
Kristofer Elo
Lisa Johansson
Nils Kumar

Eva-Li Skog
Jonas Malmstig
Johan Sundström
Mikael Strindemo
Mats Hallberg

GRUPP 3 (absent):

Alexander Liljeblad
David Mothander
Kristian Agerbo

1

Stämmer problemanalysen vi har visat?

1. TÄNK SJÄLV I 3 MIN. - SKRIV POST-ITS PÅ PERSONLIG "TANKEYTA".

2. TURAS OM ATT DRA IN POST-IT LAPPARNA TILL DEN GEMENSAMMA ARBETSYTAN - LÄS SNABBT UPP VAD SOM STÅR PÅ. (10 MIN)

3. 10 MIN DISKUSSION.

2

Vilka åtgärder har ni gjort för att komma till rätta med problemen?

1. TÄNK SJÄLV I 3 MIN. - SKRIV POST-ITS PÅ PERSONLIG "TANKEYTA".

2. TURAS OM ATT DRA IN POST-IT LAPPARNA TILL DEN GEMENSAMMA ARBETSYTAN - LÄS SNABBT UPP VAD SOM STÅR PÅ. (10 MIN)

3. 10 MIN DISKUSSION.

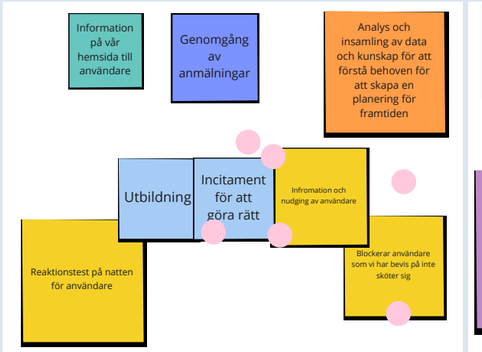
3

Skriv in de 3 viktigaste insikterna här:

1. ANVÄND EN PRICK PER PERSON & KATEGORI FÖR ATT RÖSTA FRAM DE 3 VIKTIGASTE INSIKTERNA. SKRIV IN DEM LÄNGST NER. (10 MIN)

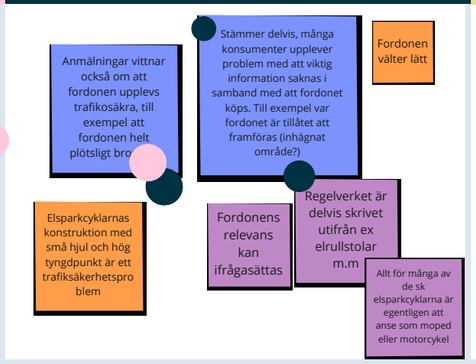
ANVÄNDARE

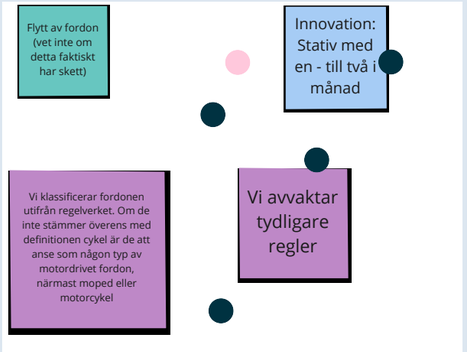






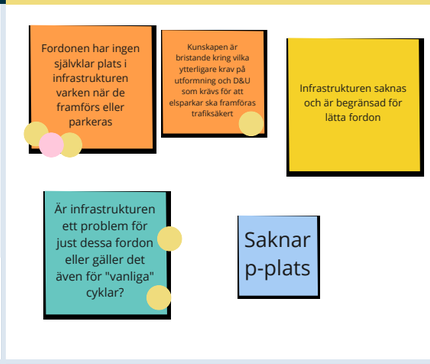
FORDON

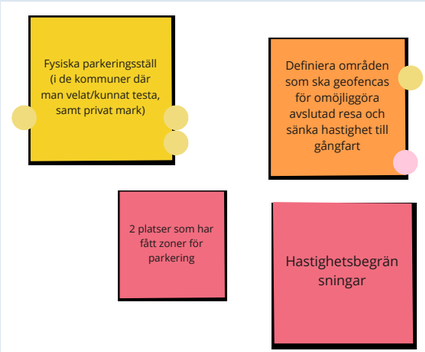






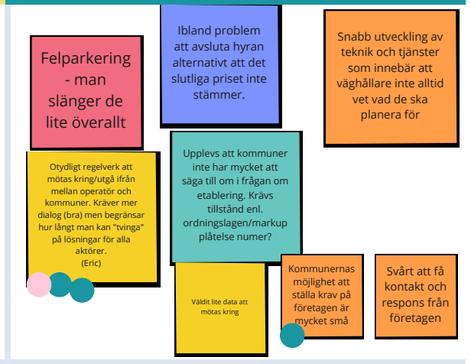
INFRASTRUKTUR

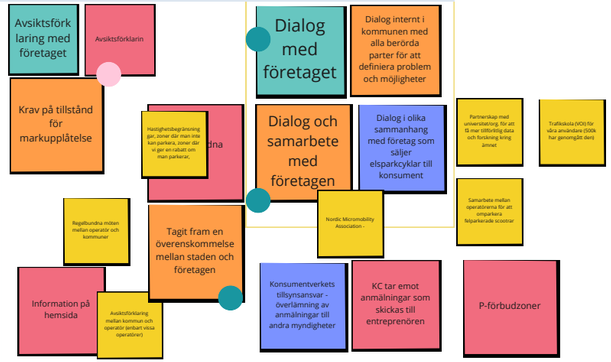


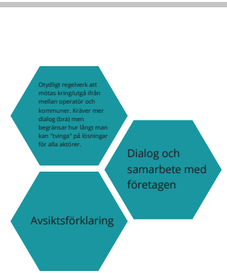




OPERATÖR & KOMMUN







PROBLEMANALYS - GRUPP 2

Vita post-its = commentarer från Point

1

Stämmer problemanalysen vi har visat?

1. TÄNK SJÄLV I 3 MIN. - SKRIV POST-ITS PÅ PERSONLIG "TANKEYTA".

2. TURAS OM ATT DRA IN POST-IT LAPPARNA TILL DEN GEMENSAMMA ARBETSYTAN - LÄS SNABBT UPP VAD SOM STÅR PÅ. (10 MIN)

3. 10 MIN DISKUSSION.

ANVÄNDARE

- första analys fångar problembilderna bra utifrån de fyra olika kategorierna
- saknar problemanalys utifrån nu gällande lagstiftning, föreskrifter etc.
- Stämmer bra med min bild
- Kommentar: En reaktionstest finns i appen för att testa om användaren är berusad. Även om det är en test i appen är det viktig att det är en noll tolerans för att köra berusad.
- Kommentar: Operatörer har implementerat utbildning och verifikation att det inte är minderåriga som kör sparksycklerna (oförsvarligt). Vi har i appen en gräns på 18 år eftersom det är ett fordon för transport.

FORDON

- Kommentar: Fordonsdefinitionen kommer, det finns en definition for cykel, sen är frågan om en cykel inte möter de kraven - exv. effekten är för hög. Återkommer till frågan
- Kommentar: Problem gångfart svårt att följa upp exv. gågator
- kontinuerlig innovation; stativ, hastighetskontroller, postionering mm
- Kommentar: Komplex bild där områden hänger ihop

INFRASTRUKTUR

- Mangel på beskyttede cykelbaner tvinger folk på fortovet/trottaren
- de borde inte var på trottoaren, borde betraktas mer som en cykel än som fotgängare
- Ja stämmer med problemformuleringen
- KommentarVi har en avsiktsförklaring med operatörerna, men det sköts väl bra, men hur kan man göra för att få mer ordning? Det blir mer saker
- Det är volymen/mängdern a som är problemet. Hur skulle det bli när det blir större efterfrågan och flere cyklar??
- Man hyr ju ingen mark.
- Kommentar: Det behövs inte tillstånd för att ställa ut fordonen, det blir mycket saker som ligger på våra allmänna plats (ordningsregler?)
- Blir det konflikt med andra trafisklag? Parkering mm, nej de får anpassa sig till befintliga avsatta ytor. En politisk "het potet" - frågan är om det är ett behov för cyklar i allmänhet, men el sparkcyklarna är utformade på ett annat sätt som kräver mer
- Kommentar: Gånghastighet är en almän problemtisk, även bil, men miljön / användnings området / kontexten skapar ny utmaning

OPERATÖR & KOMMUN

- Vi behöver klare vilkår
- Tillståndsfrågorna
- scootraras positiva effekter döljs bakom det negativa
- Drift och underhåll? vad behövs
- Tillstånd? operatör/kommun?

2

Vilka åtgärder har ni gjort för att komma till rätta med problemen?

1. TÄNK SJÄLV I 3 MIN. - SKRIV POST-ITS PÅ PERSONLIG "TANKEYTA".

2. TURAS OM ATT DRA IN POST-IT LAPPARNA TILL DEN GEMENSAMMA ARBETSYTAN - LÄS SNABBT UPP VAD SOM STÅR PÅ. (10 MIN)

3. 10 MIN DISKUSSION.

ANVÄNDARE

- Utbildning af brugerne mv.
- Kommentar: Kan införa avgifter för användarna om de inte parkerar enligt överenskommelse (ta bild av hur man parkerar)
- utbildning, utbildning, pekpinnar & piskor
- Kommentar: Att bruka cykel, för fordon i berusad tillstånd är reglerat i lagen. Men hur gör man med transporter som inte regleras av lagen?
- Kommentar: Separat avtal om åldersgräns kan även göras. Testar olika lösningar för ansvarliggörning. 18 år T&C, bild av körkort ect. Men det kräver behandling av personuppgifter

FORDON

- Slow-speed zones, geo-accuracy
- Kommentar: Graden av ansvar beror på om man hyr eller äger. Vad är likheter/gemensamt ?
- Kommentar: Hur kan man använda tec för att styra beteende. Fins IOT modul som monitorer fordonet (accelerometer och GPS). Exempel Århus hur man har applicerat sensorer/infrastruktur för att följa upp/styra användningen
- Kommentar: Zone management kan göras ihop med kommunerna i Sverige. Kommunikationen med användarna vilka zoner man finns på elcykeln och farten reduceras automatiskt

INFRASTRUKTUR

- Parkering sstativer
- parkeringsplatser'
- flytt av fordon
- reglering av cykelparkering ,öka omsättning, skapa plats
- Branche samarbejde

OPERATÖR & KOMMUN

- Avsiktsförklari
- Parking task-force
- Avsiktsförklaring med uthyrare för elsparkcyklar
- Lol / Avsiktsavklaring
- Dialog
- Möten med företagen för att få en gemensam problembild

3

Skriv in de 3 viktigaste insikerna här:

1. ANVÄND EN PRICK PER PERSON & KATEGORI FÖR ATT RÖSTA FRAM DE 3 VIKTIGASTE INSIKTERNA. SKRIV IN DEM LÄNGST NER. (10 MIN)

ANVÄNDARE

- Hålla användare personligen ansvariga
- Utbildning
- Behörighet förarbevis / åldersgräns

FORDON

- Geo zone
- Hastighet
- privat ägda /uthyrda klassifesering samma spelregler

INFRASTRUKTUR

- Delade offentliga ytor - trängsel
- problem med parkering specifik parkering for elsparkcykel
- Politiskt, yta, tex parkering. ta från bilar & ge till elsparkcyklar

OPERATÖR & KOMMUN

- Avsiktsförklaring i brist på annat
- tillstånd i förhållande till ordningslagen
- Definition av fordon

Delrapport 1 – dagens regelverk



TRANSPORT
STYRELSEN

REGELVERK

Andra länder reglerat perimeter - begränsing av avtal aktörer - tillsammans med aktörer (tyskland)

Tyskland - fordon godkänns, lokal nivå - begränsningar till områden / avsiksförklaring

UK - alla aktörer måste ha licenser för att lansera

1

Vilka regelverk ser ni finns tillgängliga idag?

1. TÄNK SJÄLV I 3 MIN. - SKRIV POST-ITS PÅ PERSONLIG "TANKEYTA".

2. TURAS OM ATT DRA IN POST-IT LAPPARNA TILL DEN GEMENSAMMA ARBETSYTAN - LÄS SNABBT UPP VAD SOM STÅR PÅ. (10 MIN)

3. 10 MIN DISKUSSION.

2

Räcker reglerna /verktyg som finns?

1. TÄNK SJÄLV I 3 MIN. - SKRIV POST-ITS PÅ PERSONLIG "TANKEYTA".

2. TURAS OM ATT DRA IN POST-IT LAPPARNA TILL DEN GEMENSAMMA ARBETSYTAN - LÄS SNABBT UPP VAD SOM STÅR PÅ. (10 MIN)

3. 10 MIN DISKUSSION.

3

Skriv in de 3 viktigaste insikerna här:

1. ANVÄND EN PRICK PER PERSON & KATEGORI FÖR ATT RÖSTA FRAM DE 3 VIKTIGASTE INSIKTERNA. SKRIV IN DEM LÄNGST NER. (10 MIN)

ANVÄNDARE

Skollag

Regler för parkering och fordonsflytt (något oklara dock)

Generella parkeringsregler och krav på användare

Parkeringsregler

Generella trafikregler (trafikföror dningen)

Trafikregler för när de framförs

Trafikregler

Trafikförorningen

Ja, sannolikt. Vi måste använda reglerna som är tillgängliga mer/bättre

Tydligare för användare vad regler gäller

Ja, troligtvis vad gäller trafikregler

Nej - inte vad gäller parkering och fordonsflytt

Ja, men efterlevnad behöver bli bättre. Gäller även vanliga cyklar.

Regler för parkering och fordonsflytt: Vad kan kommuner göra (alla fordon)? + att använder förstår

Regel efterlevnad behöver bli bättre

Vi måste använda reglerna som är tillgängliga mer/bättre - Förenkla/förtydliga?

FORDON

Trafikförorningen

Lag och förordning om Vägtrafikdefinitioner samt Trafikförordningen är i viss mån inte anpassade till dessa fordon eller vice versa

Produkt säkerhet slagen

Regler för cykel och fordonskrav

Regler för utrustning

Krav på konstruktion av fordonet. Vad det har för utrustning, lyse, ringklocka etc.

Hantering av fordonet när det har förbrukat sin livslängd

Inte vad gäller trafiksäkerhet

Hjälmkrav?

tydliggöra definitionen av fordonet

Hur väl räcker reglerna till om fordonen utvecklas än mer? T ex om de blir större eller byggs för att hantera fler än en person

Tydliggöra definitionen av fordonet

Lag och förordning om Vägtrafikdefinitioner samt Trafikförordningen är i viss mån inte anpassade till dessa fordon eller vice versa

Hur väl räcker reglerna till om fordonen utvecklas än mer? T ex om de blir större eller byggs för att hantera fler än en person

INFRASTRUKTUR

Parkeringsregler

Kommunala krav/mål på infrastruktur och kvalitet av DoU

Plan och bygglagen

Tillgänglighets lagen?

Trafikförordning för reglering och utformning av infrastruktur

Vi kommuner hänger inte med i utveckling til ex. utrymme på cykelbana

Nej, tydligare krav på att ge nya transportmedel plats i städer. Baserat på effektivitet, lokal miljöpåverkan

Oklart om det krävs ytterligare krav - flexibilitet

Hur kommuner kan i gaturummet med ökad flexibilitet till ex. över dygnet/året att anpassa användare?

Utveckla infrastruktur - räcker kraven vi har om fordonet utveckla ännu mer?

Hur kommuner kan i gaturummet med ökad flexibilitet till ex. över dygnet/året att anpassa användare?

Tillståndsfråga: Vilken plats ska de ha i staden? Oftast attraktivt att ha tjänsten centralt, men konkurrerar då med mycket annat i staden.

OPERATÖR & KOMMUN

Generella parkeringsre gler

Se till medborgarnas bästa

Prisinfor mationsl agen

Marknа dsföring slagen

Produkt säkerhet slagen

Behandla alla operatörer lika

LOU

Tillstånd (markupplå telse/ordni ngslagen)

Ordningslage n (i viss mån)

Regler för när de inte längre är fordon utan avfall

GDPR

Miljöbalken

Ordningslagen upplåtelse Frivilligt

Krav på tillstånd enligt ordningslagen för uthyrning?

Nej - inte vad gäller att ställa krav på hur företagen bedriver sin verksamhet och påverkan i staden

Marknad sföringsla gen tillräc

prisinform ationslage n tillräcklig

Flera tillsynsmyndig heter kan göra det oklart

Nej, begränsning av antalet aktörer och generellt ramverk skulle hjälpa

Oklart vad som gäller kopplat till ordningslagen

"Tror inte kommuner kan inte förbjuda nän..." Med tanke på upphandling - Vet inte - ordningslag?

Vilken plats ska de ha i staden? Oftast attraktivt att ha tjänsten centralt, men konkurrerar då med mycket annat i staden.

begränsning av antalet aktörer och generellt ramverk skulle hjälpa

Krav på tillstånd enligt ordningslagen för uthyrning?

Ordningslagen = oklart vad som gäller

PROBLEMANALYS

Vita post-its = commentarer från Point

1

Vilka regelverk ser ni finns tillgängliga idag?

1. TÄNK SJÄLV I 3 MIN. - SKRIV POST-ITS PÅ PERSONLIG "TANKEYTA".

2. TURAS OM ATT DRA IN POST-IT LAPPARNA TILL DEN GEMENSAMMA ARBETSYTAN - LÄS SNABBT UPP VAD SOM STÅR PÅ. (10 MIN)

3. 10 MIN DISKUSSION.

2

Räcker reglerna /verktyg som finns?

1. TÄNK SJÄLV I 3 MIN. - SKRIV POST-ITS PÅ PERSONLIG "TANKEYTA".

2. TURAS OM ATT DRA IN POST-IT LAPPARNA TILL DEN GEMENSAMMA ARBETSYTAN - LÄS SNABBT UPP VAD SOM STÅR PÅ. (10 MIN)

3. 10 MIN DISKUSSION.

3

Skriv in de 3 viktigaste insikerna här:

1. ANVÄND EN PRICK PER PERSON & KATEGORI FÖR ATT RÖSTA FRAM DE 3 VIKTIGASTE INSIKTERNA. SKRIV IN DEM LÄNGST NER. (10 MIN)

ANVÄNDARE

- Reglerat some sykkel
- Kommentar: Vad vi ser som tillgänglig regelverk idag, ser det helst som att elsparkscykler fortsätter regleras på cykel
- Hjälmkrav
- Kommentar: Generellt hjälmkrav men särkilt för elfordon. Behövs inte mer bevakning än ringklocka och ljus, parallell till moped klass2
- Kommentar: Vill komma åt beteendet, kan jfr med moped klass 2. Vilka konsekvenser får det för attraktiviteten/användningen
- förarbevis
- "körkort"
- Kommentar: Viktigt att ha en åldersgräns, som följs upp
- Ålder, beteende och uttbildning

FORDON

- EU-lagstiftning
- Kommentar: EUSs Maskindirektiv. I förordningen finns möjlighet till typgodkännande som elcykel men det gäller enbart för cyklar med säte. typgogkännande är omständigt exv. Tyskland. Bättre med lagkrav och följa upp uthyraren
- lägre konstruktiv hastighet
- Kommentar: begränsa topp hastigheten. Framförallt i miljöer med flera olika trafikslag och trafikanter
- Kommentar: Korrelationen hastighet och olyckor är inte stor. Mer beroende på mixen av trafislag.
- definition cykel
- Blinklys
- Kommentar: Hur signalerla vägval, går med handen, men det är trafiksäkert

INFRASTRUKTUR

- Förbjud trafik på gångbana
- Kommentar: Förbud finns inte tillgängligt idag. Att lämna det över till hensyn och bedömning av gångfart till användarna blir subjektivt. Men inte så bra alternativ att köra på vägen. Linköping får in många rapporter om tillbud, men inte olyckor
- enkelrikta cykelbanor utan LTF
- Kommentar: Är det biltrafiken hastighet som behöver regleras?
- Krav til tilstrækkelig parkering
- Kommentar: Problemet att man inte skiljer på gång och cykelväg? Ja, absolut en utmaning i och med förtätningen (4m brädd krävs) många aktörer som trängs om platsen. Vad med enkelriktade cykelbanor.
- Lägre hastighet på bil

OPERATÖR & KOMMUN

- Trafik-förodningen, cykel
- Reglerad cykelparkering
- Kommentar: Linköping har reglerat vilka tider man kan parkera eldrivna fordon. Nere på resecentrum har det gett effekt i kombination med kommunikation
- Ordningslagen
- Kommentar: För bilar finns fordonsregister men det finns inte för cyklar, skulle kunna vara en lösning.Har prövats i Stockholm på 40-talet. Kan använda försäkringen till att styra registrering av ramnummer
- Flytta m på felparkerade fordon och kan utfärda avgift. Är det hyrcykel går det att skicka avgift.
- Regler för flytt
- lagen om flytt av fordon, förordning om flytt av fordon
- Tydelige retninglinjer ift. anvendelse af ordningslagen
- Lagstiftning som gir mulighed for at udvælge/begrænse antallet operatører/sparksykler
- Kommentar: Regler som är onödiga?
- Nej tycker det behövs mer regler
- Kommentar: Cykelöverfart, cykelpassage etc. Svår att tolka och förstå innebörden, vad gäller cykel, fotgängare och bilist?
- Kommentar: Cykelöverfarten hänger kvar historisk och är ingen ändamålsenlig/bra lösning

3

- hjälmkrav
- Förarbevis
- åldersgränd
- Definition cykel
- Skrivlägre hastighet
- Skriv här....
- förbjud trafik på gång & cykelbana
- enkelrikta cykelbanor utan LTF
- Cykelpassage vs cykelöverfart
- Tydelige retninglinjer ift. anvendelse af ordningslagen
- Skriv här....
- Skriv här....

Icebreaker efter lunch

OM DU SKULLE VARA EN MATRÄTT, VAD SKULLE DU VARA? VARFÖR?

Varmrätt?
Efterrätt?
Hämtmat?
Kvällsmat?
Kryddig?
Söt?

tapas! många olika rätter och smaker :)

Varmkorv i bröd med mos mmm...

Pepparstek starkt och gott

spagetti och köttfärsås -det är gott! Kan äta det varje dag :) eller "fruskostmat" mums

Lasange

Tacos Variation

Kardemummabulle

1

Pizza Många olika smaker

Pizza - Enkel men fantastisk

Sallad

Lasagne med creme fraiche, köttfärs, zuchinni, morot, spenat - både "comfort food" och grönsaker

Kristofer Pyttipanna praktisk, enkel,

Hemlagad pyttipanna. En salig blandning av det som finns att tillgå.

Spagetti och köttfärssås, hemkär

Se över möjligheten att förenkla reglerna i syfte att underlätta för användarna och öka säkerheten i trafiken.

1

VAD KAN **DU ELLER DIN ORGANISATION** GÖRA FÖR ATT FÖRBÄTTRA?



Informationsinsatser till konsumenter vilka regler som gäller (exv genom hallå konsument) - Konsumentverket

Riktat mot försäljning av cyklar, men kan även omfatta abonnemangstjänster men där är det operatörern som har det största ansvaret

Information och utbildning

Reglera men inte reglera så mycket att attraktiviteten försvinner

kommunen kan reglera/ övervaka parkering

Polisen ska övervaka men behöver förtydliga regler för användare vad de är (fotgängare)

Operatör = kan förtydliga att elsparkscykel är en transportmedel inte lekfordon

Information utbildning för användare

Skapa incitament för att göra rätt -operatör

Stänga av förare som inte köra rätt -operatör

Kommuner - resecentrum i linköping - regler och plats för cykel parkering (kan inkl. elsp om de defineras så) = en definitionsfråga - en tydlighetsfråga inte en ny

skapa förutsättningar för kommuner i planering av infrastruktur

Omprioritera yta i staden till förmån för gående och cykliseter som ska vara skillda åt i möjligaste mån (politisk och praktisk fråga)

i den mån det finns plats kan vi försöka lösa infrastrukturen och separera gång fr cykel

Dialog mellan kommuner mfl för att vara eniga och ställa likartade krav kopplat till markupplåtelse

Bedriva tillsyn och ha proaktiva dialoger

Kommun: Skapa förutsättningar för användarna att agera rätt genom utformning och tydlighet i infrastruktur och se till att det finns lämplig ytor att parkera sitt fordon

VAD KAN VI GÖRA **TILLSAMMANS** FÖR ATT FÖRBÄTTRA?

information konsumentveret & Transportstyrelsen tillsammans - hallå konsument - andra med, tex elsäkerhetsverket

Kommuner och operatör kommunicera tillsammans till användare

Polisen och operatör är tillsammans i att användare behöver lampa

Ha dialog med företagen (om det gäller uthyrande cykel/sparkcyklar)

Reglerna måste vara lika för all så att det inte blir konkurrensmässigt ofördelaktigt för de som följer reglerna samt påverkar användningen negativt

Sammarbetan mellan företag och kommuner med rabatt på parkering i vissa platser och sänka hastighet i vissa platser

Bedriva tillsyn och ha proaktiva dialoger

dialog tillsammans med mång olika organisationer

2

VAD TYCKER DU ATT **TRANSPORTSTYRELSEN** KAN GÖRA FÖR ATT **STÖTTA** I SYFTE ATT FÖRENKLA REGLERNA, UNDERLÄTTA FÖR ANVÄNDARNA OCH ÖKA SÄKERHETEN I TRAFIKEN?

skriva in i Trafikförordningen, fordonsdefinitiionen att elsparkcykel är en form av cykel

informationskampanj om vad elspark cykel är för fordon(cykel) och vilka regler som gäller

Kommentar: Lagen måste prövas i domstol för att skapa prejudikat (elfordon)

Information till allmänheten

Att ha bra dialog med kommuner för att se vilka förbättringar som behövs(t.ex den WS som är idag)

Assess the need for lower speed in cities to protect micromobility users (Kommentar: bilar och balnding av trafik ökar risken för olyckor)

Clear application of ordningslagen

Regler for fordon som sykkel

TÄNK OM VI SKULLE....

VILKET PROBLEM HANTERAR DET?

VAD SKULLE DET FINNAS FÖR EFFEKTER/KONSEKVENSER?

Definition av cykel med underkategorier

Hjälmkrav

Förbjuder framförande av elsparkcykel på trottoar och gångbana

Tydlighet

Färre allvarliga skador

Inget

dagens otydlighet för användarna försvinner

ändrade planeringsför utsättning för kommuner

mindre allvarliga skador

Vid olyckor förhoppningsvis att skadorna blir mindre

vissa typer av olyckor kan undvikas eller bli mindre allvarliga

Mer entydigt och tydligt regelverk

färre konlfikter med gående

Mindre antal konflikter

Begrænser risk for fotgængere og handicappede (när cykelbana tar slut)

Bilden av scootrar som något kul och inte ett fordon

Borde då gå att skriva föreskrifter specifikt till dessa underkategorier, t ex var de får framföras och parkeras

Det skulle nog bli enklare

Färre allvarligt skadade

Ingen veldefineret probelm

Skydd mot svåra personskador

kollision mellan trafikantgrupper (olika typer av hastighet blandat = farlig)

Större otydlighet och diskussion av vad som är vad

tydlighet var man som trafikant ska färdas

De flesta allvarliga skador på elscooter skulle inte hjälpas av hjälm

Ingen bevis på effekten av hjälmkrav

Starkt negativ effekt på efterfrågan och användningen

elsparkcykel betraktas som cykel

Øget behov for cykelbanar

Positiv signal om att elsparkcykel är ett fordon

Tryggare trafikmiljö

Fler LTF:er krävs?

Risk för stelbent lagstiftning

Enklare när det kommer ny fordonsslag att kunna lägga till dem

Stærk negativ effekt på elfordon som last-mile løsning

Lätt att övervaka

Frågan är om det gör någon större skillnad i praktiken

Stora insatser för att kontrollera efterlevnaden krävs om det ska ha någon effekt

svårt att kontrollera efterlevnad (kommuner)

Är inte många skador ansiktsskador, där hjälm inte skulle hjälp

Försämrad attraktivitet för denna typ av fordon

Färre användare av mikrobolitet - kanske inte önskat?

Färre resor med elsparkcyklar

Osäkert om det gör någon riktig skillnad?

Fler föreskrifter. Behövs nya vägmärken?

Flera föreskrifter och skyltar

Fler som bryter mot lagen när de inte har hjälm

Behöver gälla för alla fordon som är cyklar

färre skulle använda dessa typer av fordon

Lättare att övervaka

Vil gøre det mere farligt at køre på el scootrar

Danmark satsar på cykel utbildning av barn i skolan (har inte krav under 15 mer fler har hjälm)

AVSLUT

Vad tar ni med er från dagens workshop?

Frågor?

Enighederne flere end uenighederne

komplex, vi har en del att landa i framöver

Lärt mig massor om MIRO :)

All information och erfarenhet från övriga medverkande

sammarbete är A och O

Mer samarbete mellan många parter krävs

Bra kämpat att guida oss i miro, bra uppstyrt

282 (369)

Nyttiga erfarenheter och god samverkan

Tack för idag!

Pernilla Bremer

Pernilla.Bremer@transportstyrelsen.se

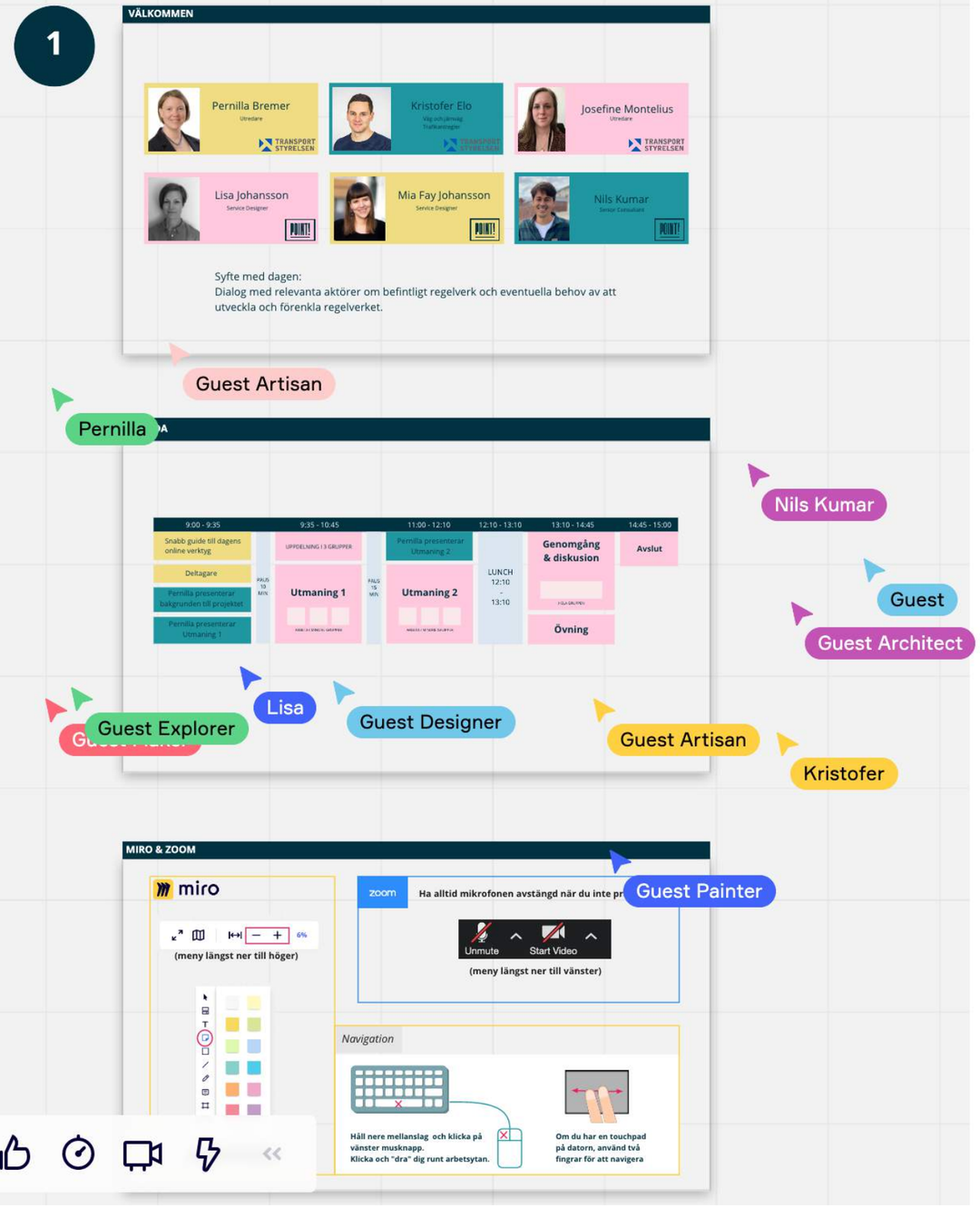
Lisa Johansson

lisa@point.nu

WORKSHOP DOKUMENTATION



WORKSHOP DOKUMENTATION

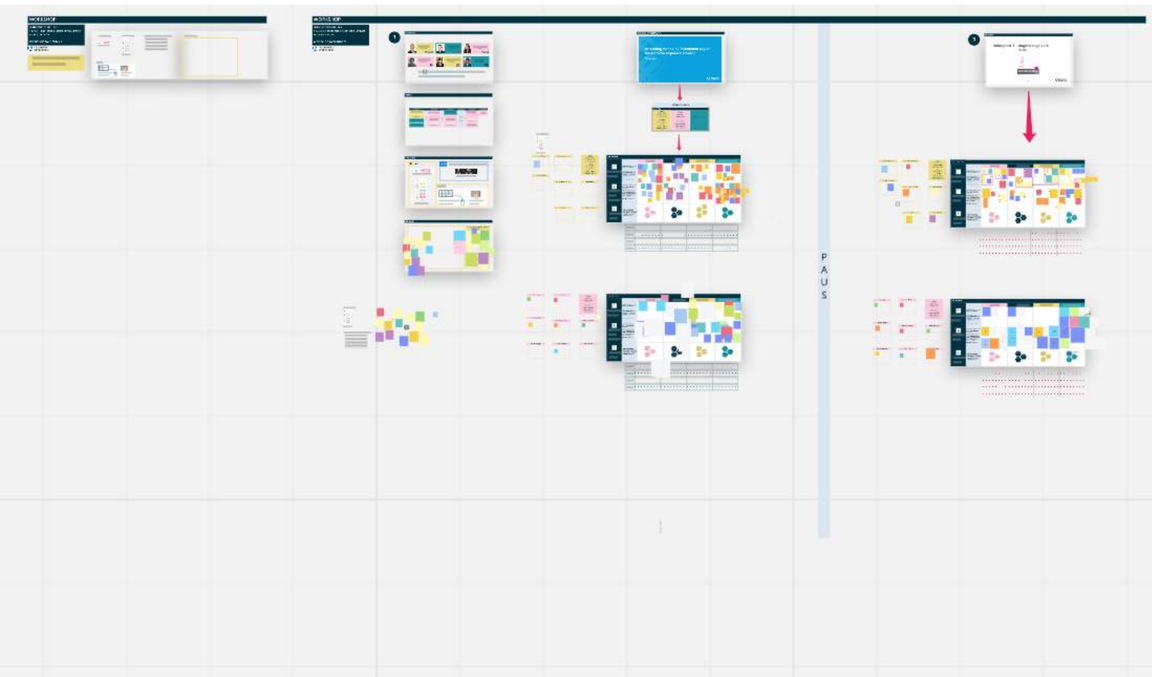


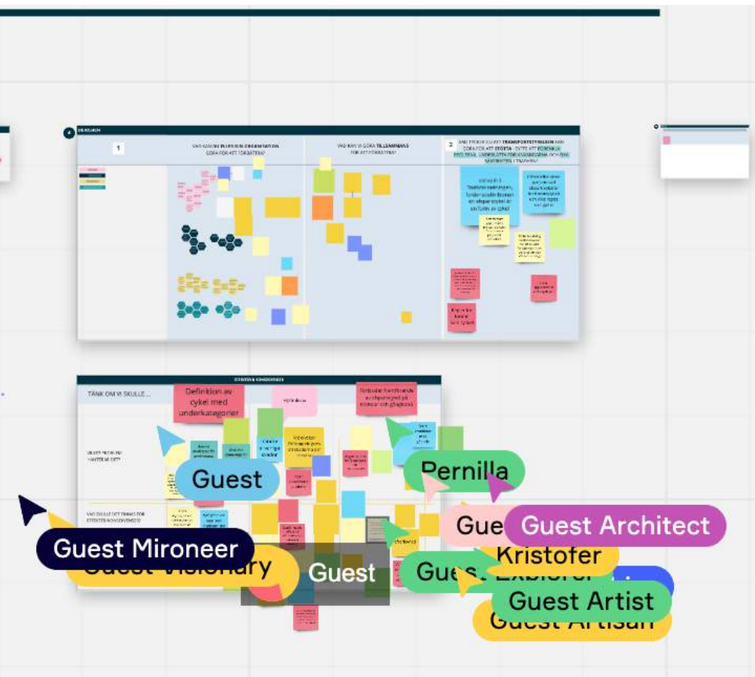
GRUPPER

GRUPP 1:
Pernilla Bremer
Josefine Montelius
Mia Fay Johansson
Eva Werner
Malin Månsson
Eric Andre
Erling Andersson
Jakob Olingdal
Charlotte Söderlund

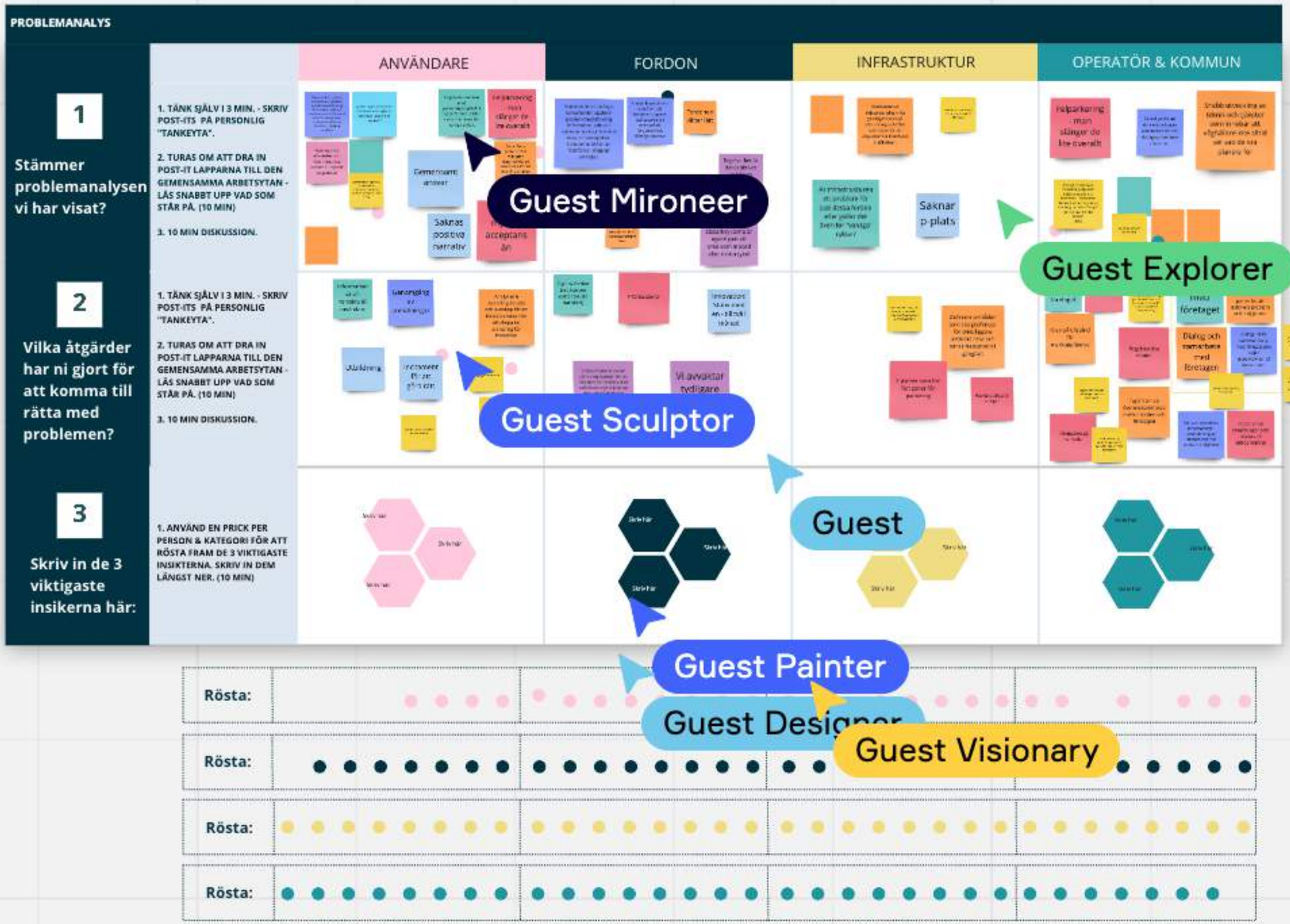
GRUPP 2:
Kristofer Elo
Lisa Johansson
Nils Kumar
Eva-Li Skog
Jonas Malmstig
Johan Sundström
Mikael Strindemo
Mats Hallberg

WORKSHOP DOKUMENTATION

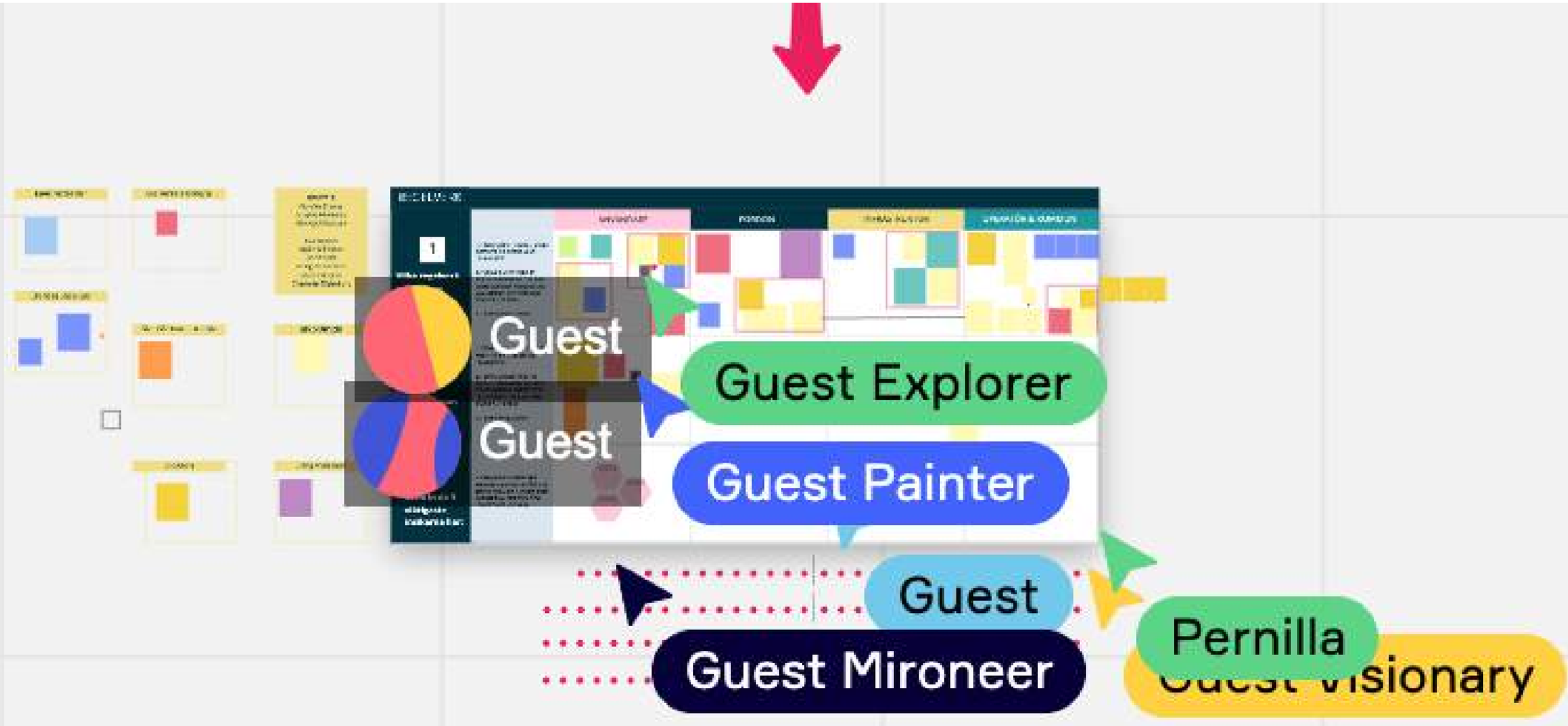




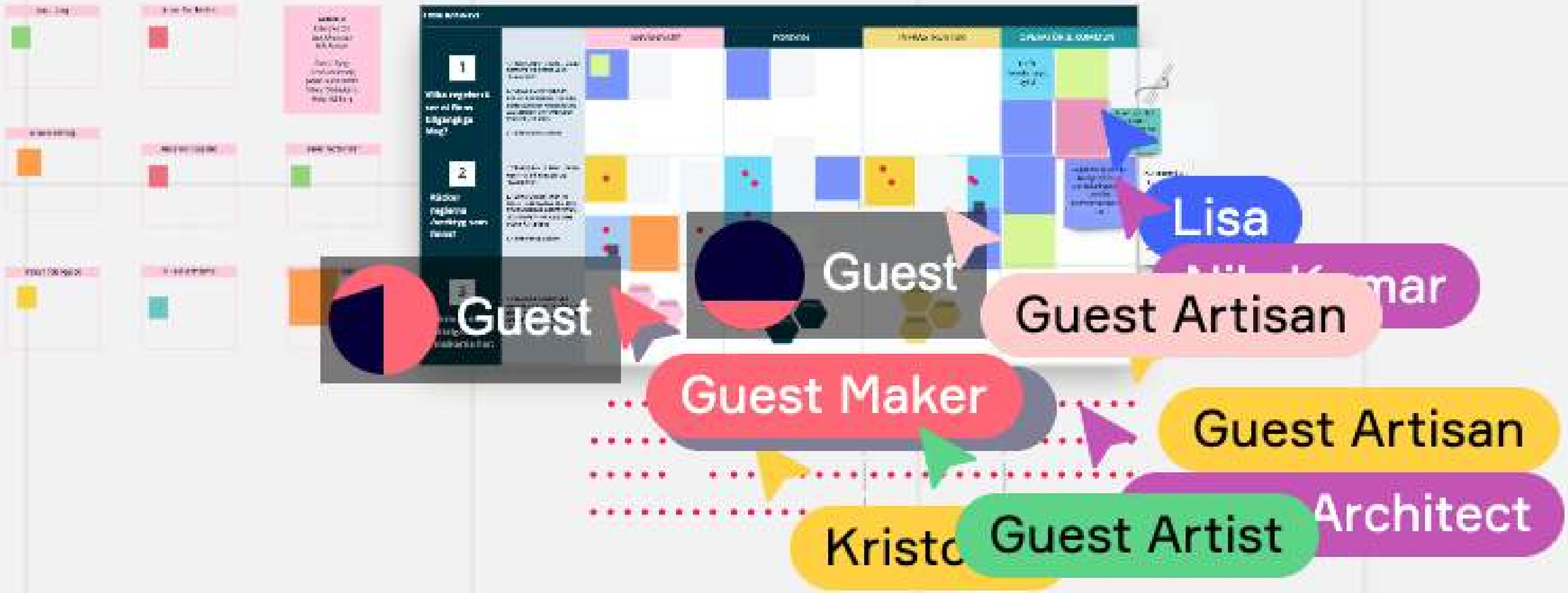
WORKSHOP DOKUMENTATION



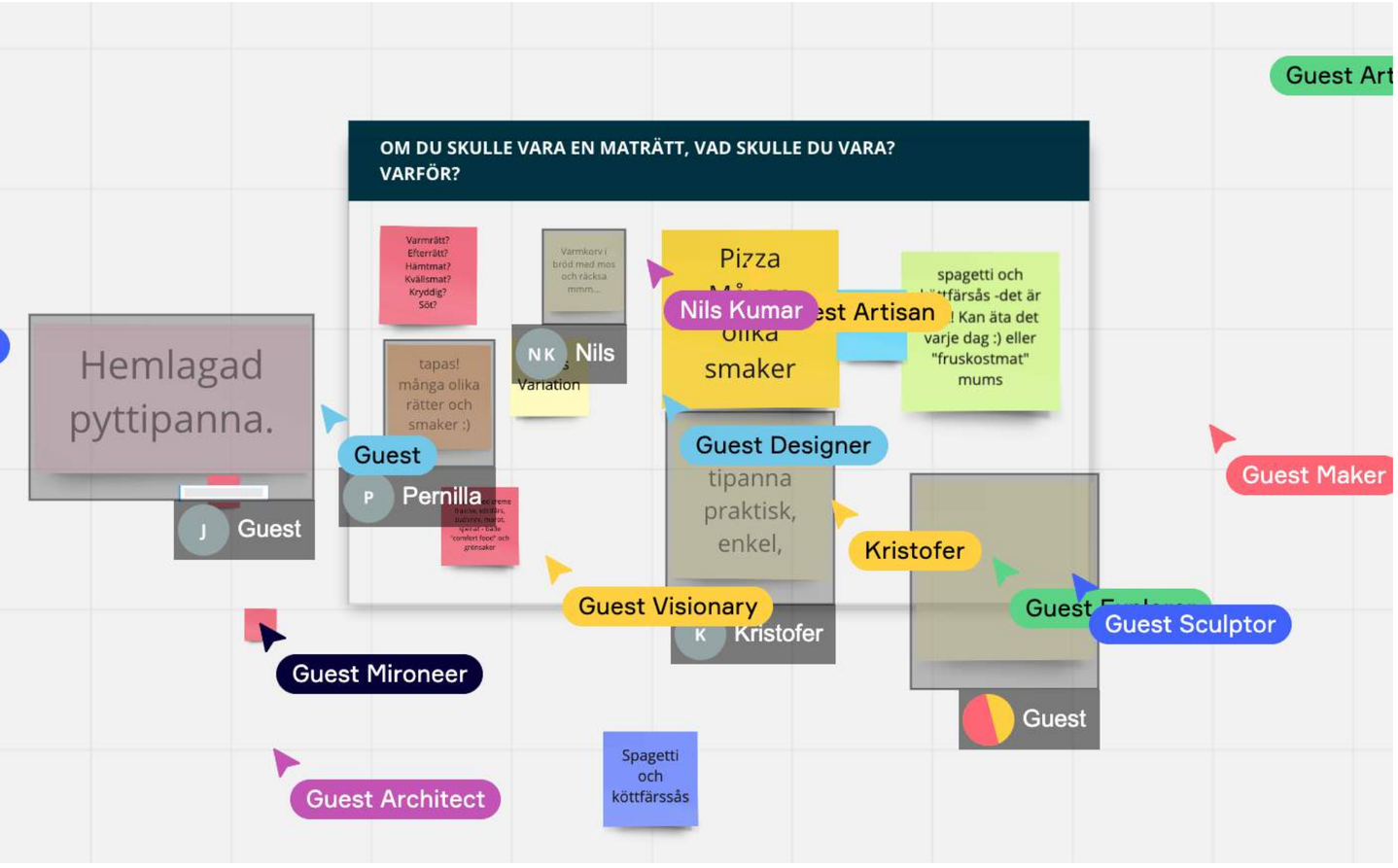
WORKSHOP DOKUMENTATION

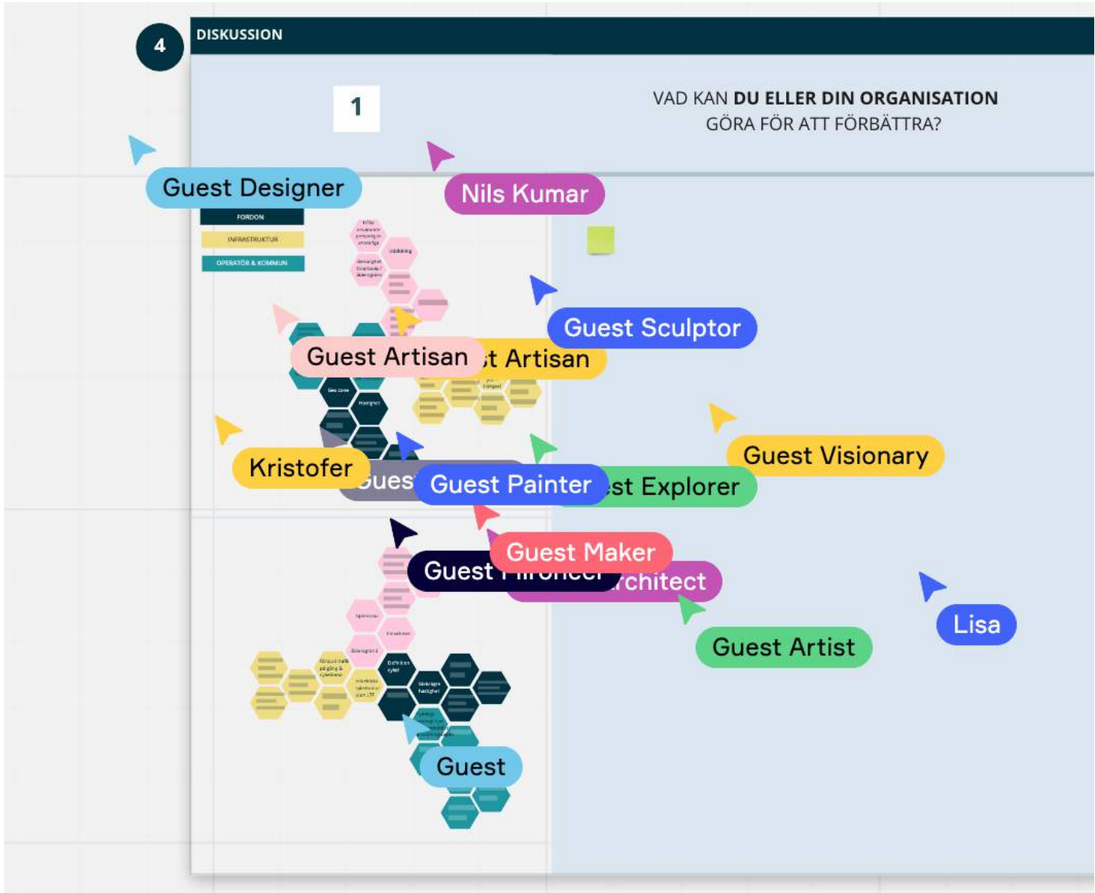


WORKSHOP DOKUMENTATION

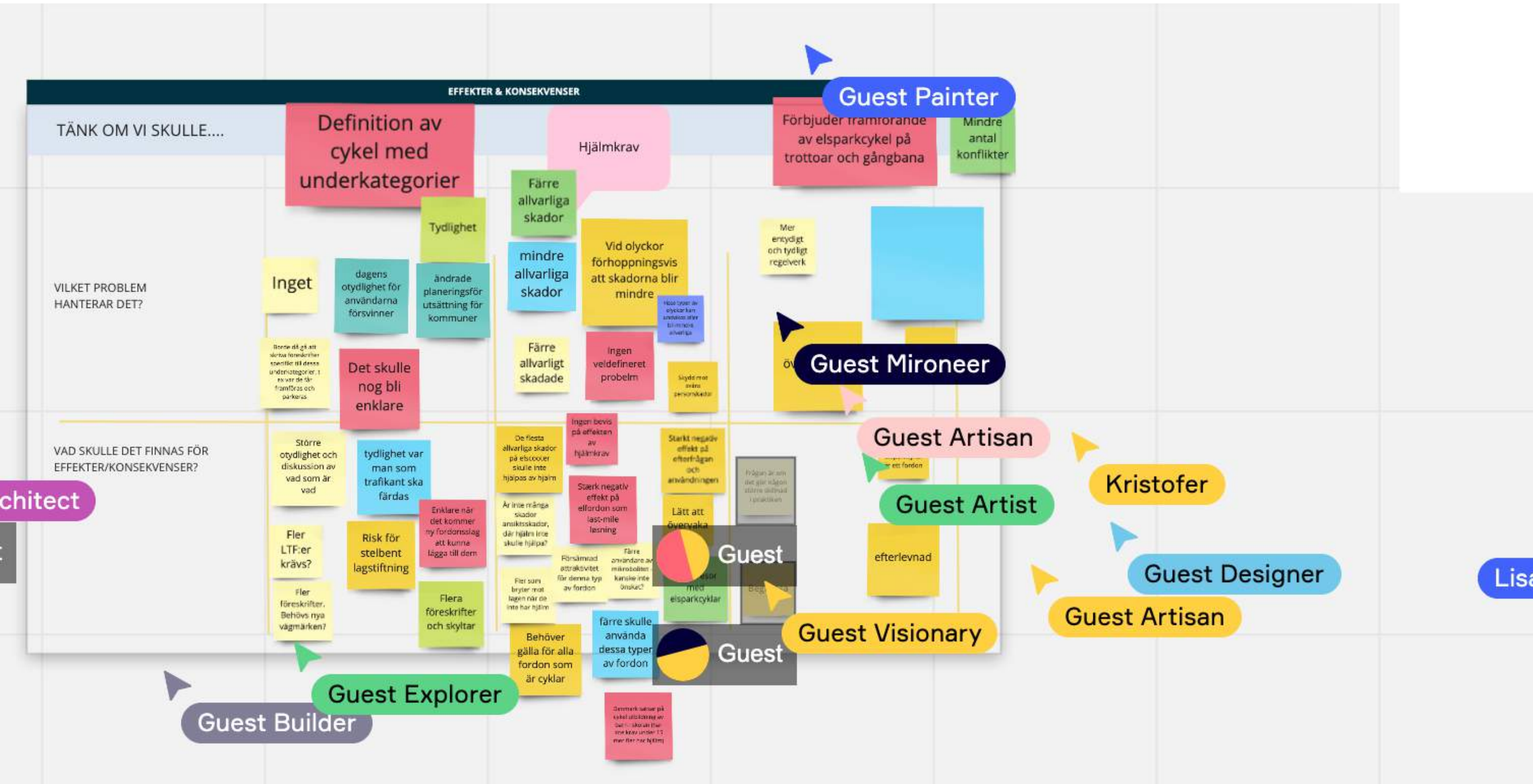


WORKSHOP DOKUMENTATION





WORKSHOP DOKUMENTATION



WORKSHOP

TRANSPORTSTYRELSEN
PROJEKT: Facilitering Dialog kring Eldrivna enpersonsfordon

WORKSHOP 26 NOV-20

Dialog med relevanta aktörer om befintligt regelverk och eventuella behov av att utveckla och förenkla regelverket.

TRANSPORT STYRELSEN

WORKSHOP

TRANSPORTSTYRELSEN
PROJEKT: Facilitering Dialog kring Eldrivna enpersonsfordon

WORKSHOP 24/26 NOV-20

TRANSPORT STYRELSEN

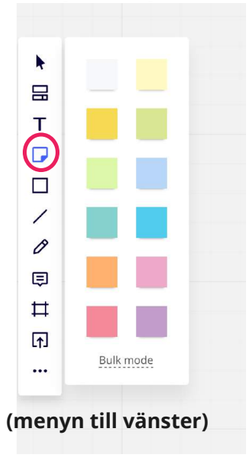
Välkommen till Transportstyrelsens workshop!
Till höger ser du föruppgiften vi bett er alla göra innan workshopen.
Tack!

1 **Testa att zooma in och ut**



(meny längst ner till höger)

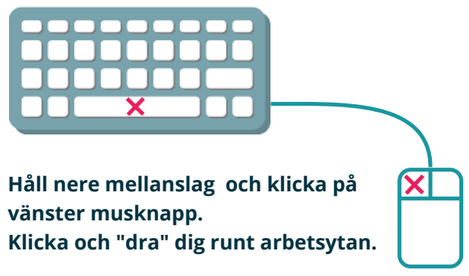
2 **Skapa en post-it**



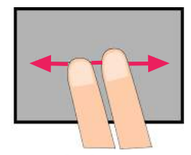
(menyn till vänster)

för att göra post-it lappen större, "dra" i ett av hörnen :)

Navigation



Håll nere mellanslag och klicka på vänster musknapp.
Klicka och "dra" dig runt arbetsytan.



Om du har en touchpad på datorn, använd två fingrar för att navigera

3 Svara på följande frågor på din post-it:

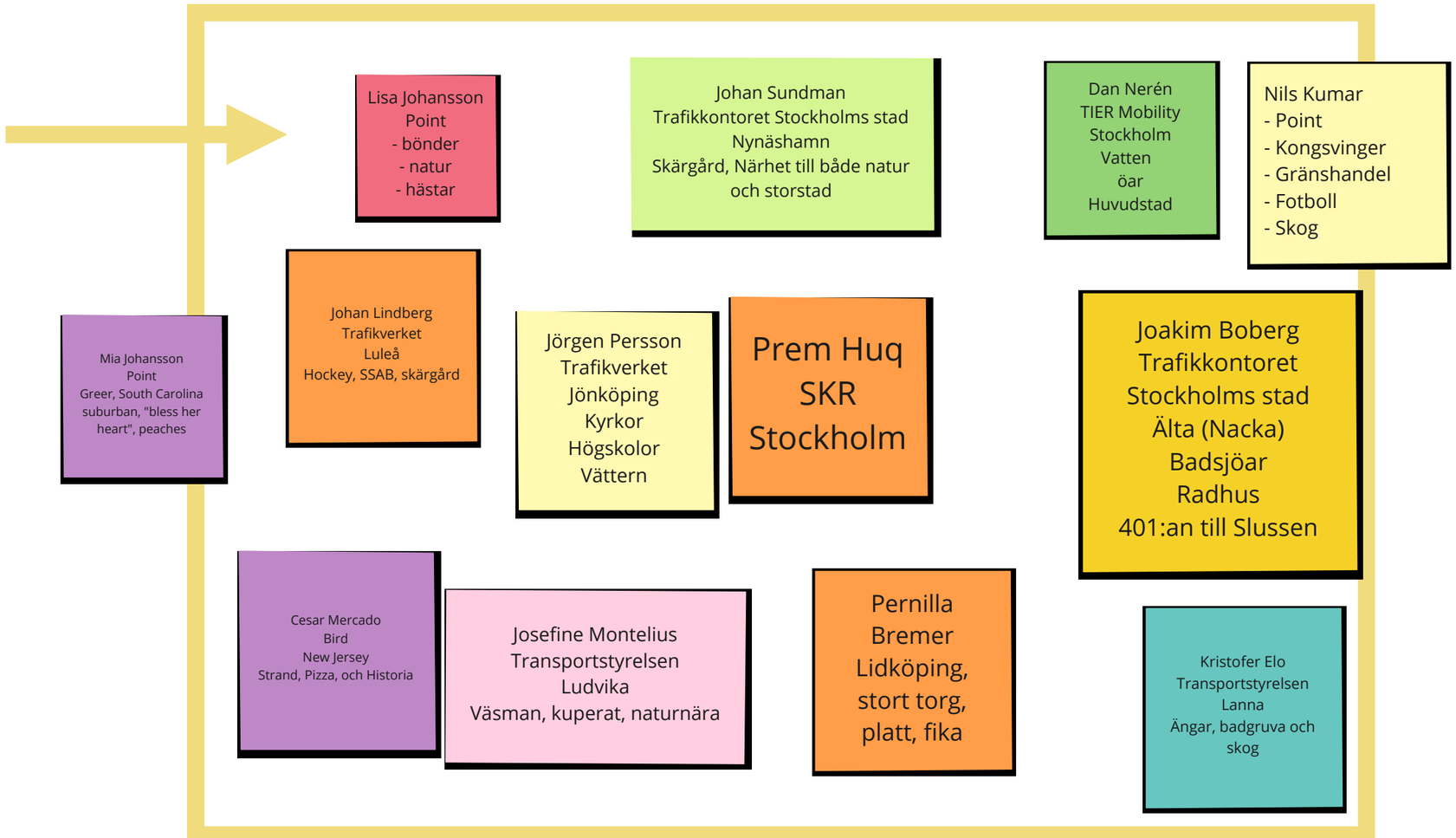
Vad heter du?

Vilken organisation jobbar du för?

Var växte du upp?

Skriv 3 ord som förknippas med platsen

4 Flytta din post-it hit:





Pernilla Bremer

Utredare
Väg och järnväg

TRANSPORT STYRELSEN



Kristofer Elo

Väg och järnväg
Trafikantregler

TRANSPORT STYRELSEN



Josefine Montelius

Utredare

TRANSPORT STYRELSEN



Lisa Johansson

Service Designer

POINT!



Mia Fay Johansson

Service Designer

POINT!



Nils Kumar

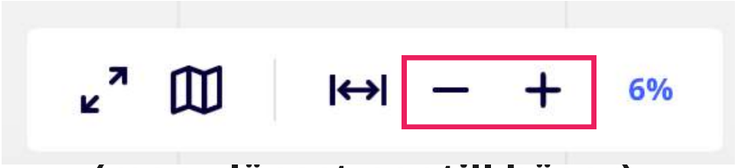
Senior Consultant

POINT!

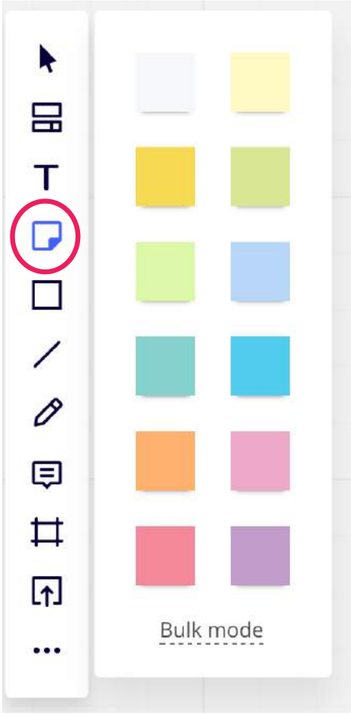
Syfte med dagen:
Dialog med relevanta aktörer om befintligt regelverk och eventuella behov av att utveckla och förenkla regelverket.

9:00 - 9:35		9:35 - 10:45		11:00 - 12:10	12:10 - 13:10	13:10 - 14:45	14:45 - 15:00
Snabb guide till dagens online verktyg	PAUS 10 MIN	UPPDELNING I 3 GRUPPER	PAUS 15 MIN	Pernilla presenterar Utmaning 2	LUNCH 12:10 - 13:10	**Genomgång & diskusion**	**Avslut**
Deltagare		**Utmaning 1**		**Utmaning 2**		HELA GRUPPEN	
Pernilla presenterar bakgrunden till projektet		ARBETA I MINDRE GRUPPER		ARBETA I MINDRE GRUPPER		**Övning**	
Pernilla presenterar Utmaning 1							

miro



(meny längst ner till höger)



(menyn till vänster)

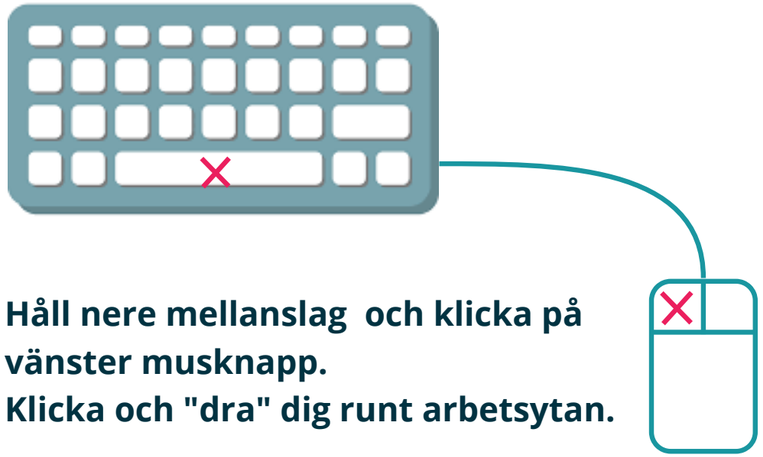
zoom

Ha alltid mikrofonen avstängd när du inte pratar själv.

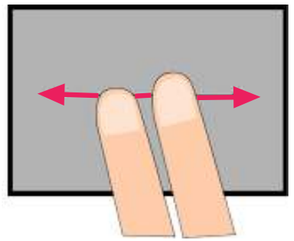


(meny längst ner till vänster)

Navigation



Håll nere mellanslag och klicka på vänster musknapp.
Klicka och "dra" dig runt arbetsytan.



Om du har en touchpad på datorn, använd två fingrar för att navigera



Var positiv



Lyssna på varandra



Bygg på varandras idéer

DELTAGARE 26 NOVEMBER 2020



Cesar Mercado Jr
Johan Sundman
Johnny Hjelmrin
Sebastian Wadenborg

Jörgen Persson
Prem Huq
ls@tier.app
Milad Mahmoudyan

Joakim Boberg
Dan Nerén
Johan Lindberg
Ulrika Palm

Roland Törnqvist

Mia Johansson
Point
Greer, South Carolina suburban, "bless her heart", peaches

Lisa Johansson
Point
- bönder
- natur
- hästar

Johan Sundman
Trafikkontoret Stockholms stad
Nynäshamn
Skärgård, Närhet till både natur och storstad

Dan Nerén
TIER Mobility
Stockholm
Vatten
öar
Huvudstad

Johan Lindberg
Trafikverket
Luleå
Hockey, SSAB, skärgård

Prem Huq
SKR
Stockholm

Joakim Boberg
Trafikkontoret Stockholms stad
Älta (Nacka)
Badsjöar
Radhus
401:an till Slussen

Jörgen Persson
Trafikverket
Jönköping
Kyrkor
Högskolor
Vättern

Kristofer Elo
Transportstyrelsen
Lanna
Ängar, lera och skog

Ulrika Palm
SKR
Sth innerstad
Blöt asfalt
Trängsel

Cesar Mercado
Bird
New Jersey
Strand, Pizza, och Historia

Pernilla Bremer
Lidköping, stort torg, "älva", fika

Nils Kumar
- Point
- Kongsvinger
- Gränshandel
- Fotboll
- Skog

Vad förväntar du dig från workshopen idag?

Bra förbättringsförslag för ökat och säkert mikroresande

Ny kunskap utbyte av erfarenheter Bra input och samverkan

- Bra diskussioner
- Insikt

diskutera regelverk kring elsparkcyklar. insikt

Samverkan
Insyn
Förtydligande

perspektiv

Få mer insikt kring hur alla jobbar

Ta del av olika perspektiv

Intressanta insikter
Tydligare väg framåt

Intressanta diskussioner kring elsparkcyklar

Nya insikter och perspektiv

Systemlösningar

Utredning behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon

Dialogmöte

TRANSPORT STYRELSEN

GRUPPER

GRUPP 1:

Pernilla Bremer
Nils Kumar
Therese Björklund

Cesar Mercado Jr
Johan Sundman
Johnny Hjelmrin
Sebastian Wadenborg
Jörgen Persson
Prem Huq
ls@tier.app

GRUPP 2:

Kristofer Elo
Lisa Johansson
Josefine Montelius
Mia Fay Johansson

Milad Mahmoudyan
Joakim Boberg
Dan Nerén
Johan Lindberg
Ulrika Palm
Roland Törnqvist

PROBLEMANALYS - GRUPP 1

1

Stämmer problemanalysen vi har visat?

KOMMENTER SKRIVIT AV POINT

1. TÄNK SJÄLV I 3 MIN. - SKRIV POST-ITS PÅ PERSONLIG "TANKEYTA".

2. TURAS OM ATT DRA IN POST-IT LAPPARNA TILL DEN GEMENSAMMA ARBETSYTAN - LÄS SNABBT UPP VAD SOM STÅR PÅ. (10 MIN)

3. 10 MIN DISKUSSION.

ANVÄNDARE

- Lära upp användare
- Utbilda , Uppmana, ansvar
- Få användare att ta till sig information
- Okunskap om trafikregler hos användare.
- Användarens ansvar i nollvisionen. Ge bra förutsättningar 0-visionen
- Regelkännedom
- Viktig med dialog med polisen för att uppmana att följa reglerna
- Varför följer så få reglerna? Känner man till reglerna? Eller är det något annat?
- Det delade ansvaret där systemutformarna har det yttersta ansvaret behöver klargöras
- Delrapport t 2 hade stort fokus på mindre skador
- Åldersgräns
- Barn åker på dem
- Barnfrågan behöver belysas
- Fler än en åt gången.
- Säkerhet och konsekvenser
- Avvikande beteende, ingen given plats infrastrukturen

FORDON

- körning på gångbana
- Förbjud på gångbana
- Problemet är att de får köras på gångbana, vad är gångfart??
- Hur skall fordonen utvecklas, användarfokus eller trafiksäkerhet? Vilka standards skall vi tillåta
- Regelverk kring hårdvara
- Nya kategorier
- Etablera standard på fordons skick
- Utveckla standards för hårvaran - se till att det inte hämmar utvecklingen
- Kategorisering av fordonet?
- Standard, vad för krav finns på fordonstillverkare?
- Micromobilitet är mer flexibelt i rörelsebeteendet

INFRASTRUKTUR

- Parkering, cykelbanor
- Förutsättningar att parkera hindersfrit
- Parkeras ofta så de utgör ett inder för andra
- Hur kan man lyckas mer med parkeringen?
- Nollvisionen
- Infrastuktur är delat ansvar?

OPERATÖR & KOMMUN

- Ingen tillståndsplikt för uthyrningsverksamhet
- Vad skulle kommunerna se för data?
- Harmoniserad reglering, tydlig dialog, data
- Kommunens drift och underhåll
- Vilken data är det som är interessant? Samarbete för att hitta bra mätpunkter
- Dela data - mer samarbete
- Bolag kan starta utan att ställa krav på operatör
- Nollvisionen
- Förstå användandet i sin planering

2

Vilka åtgärder har ni gjort för att komma till rätta med problemen?

1. TÄNK SJÄLV I 3 MIN. - SKRIV POST-ITS PÅ PERSONLIG "TANKEYTA".

2. TURAS OM ATT DRA IN POST-IT LAPPARNA TILL DEN GEMENSAMMA ARBETSYTAN - LÄS SNABBT UPP VAD SOM STÅR PÅ. (10 MIN)

3. 10 MIN DISKUSSION.

ANVÄNDARE

- Events där man kan lära om säkerhet (inte under pandemin)
- Informerar genom media m.m.
- Utbildning i app
- Följs upp kontinuerlig exv. med push notiser
- Hjälm finns med i utbildning + hjälmbox som användaren får låna
- Lyft frågan internt - trafikverket
- Initierat kunskaps-uppbyggnad
- Vilka typer av resor ersätter elsparkcykelresor?

FORDON

- Utveckla fordonet, bla med hjälmbox
- För att säkra att fordonet är säkert att använda
- Inspektera fordon när de tas in för laddning (bolagen)
- introduerat säkrare och hållbarare fordon
- Standard för fordonsskick

INFRASTRUKTUR

- Tittar på parkeringsställ el liknande
- Sthlm har haft hotspots för parkering där 5-10% använde denna (inte där flest är). Även med incitament
- Putta användare att parkera vissa ställen + hastighet
- Revidering av handböcker
- Utvecklat förslag på moderniserat regelverk
- I samverkan utvecklat en gemensam inriktning för säker trafik med cykel o moped
- Stöd för kommuner

OPERATÖR & KOMMUN

- Reagera snabbt när en fråga kommer in från kommunerna
- dialog med kommun
- Ständig dialog med bolagen
- Dialog
- Geofencing
- Samverkan med Transportstyrelsen
- Avsiktsförklaring
- skrivit avsiktsförklaring
- Diskussion med polisen
- tillstånd enligt ordningslagen
- Tolkning av regler
- Vad vi vill göra - kontra vad vi får göra
- Företrätt medlemmarna (SKR)
- Terminvis uppföljning av operatörer
- Lobbyverksamhet
- Frustration!

3

Skriv in de 3 viktigaste insikerna här:

1. ANVÄND EN PRICK PER PERSON & KATEGORI FÖR ATT RÖSTA FRAM DE 3 VIKTIGASTE INSIKTERNA. SKRIV IN DEM LÄNGST NER. (10 MIN)

ANVÄNDARE

- Barn/Åldergräns
- Okunskap
- Utbildning

FORDON

- Ny katergori, fordonsdefinition
- Förbud mot att framföra på gångbana
- Utveckling av säkrare/hållbara fordon (standard)

INFRASTRUKTUR

- Nollvisionen
- Parkering
- Moderniserad regelverk

OPERATÖR & KOMMUN

- Ordningslagen/tillståndsplikt
- Dialog/samverkan
- Nollvisionen

PROBLEMANALYS - GRUPP 2

1

Stämmer problemanalysen vi har visat?

1. TÄNK SJÄLV I 3 MIN. - SKRIV POST-ITS PÅ PERSONLIG "TANKEYTA".

2. TURAS OM ATT DRA IN POST-IT LAPPARNA TILL DEN GEMENSAMMA ARBETSYTAN - LÄS SNABBT UPP VAD SOM STÅR PÅ. (10 MIN)

3. 10 MIN DISKUSSION.

2

Vilka åtgärder har ni gjort för att komma till rätta med problemen?

1. TÄNK SJÄLV I 3 MIN. - SKRIV POST-ITS PÅ PERSONLIG "TANKEYTA".

2. TURAS OM ATT DRA IN POST-IT LAPPARNA TILL DEN GEMENSAMMA ARBETSYTAN - LÄS SNABBT UPP VAD SOM STÅR PÅ. (10 MIN)

3. 10 MIN DISKUSSION.

3

Skriv in de 3 viktigaste insikerna här:

1. ANVÄND EN PRICK PER PERSON & KATEGORI FÖR ATT RÖSTA FRAM DE 3 VIKTIGASTE INSIKTERNA. SKRIV IN DEM LÄNGST NER. (10 MIN)

ANVÄNDARE

- Parkering, elsparkcyklar - ett av de största problemen i de städer vi finns i
- behov av effektiva skydd - inte bara hjälm inte bara orsak till olycka - orsak till skada
- Fokusera inte bara på orsak till olyckor utan även orsak till skada, användning av skydd viktigt
- intuitivt och inte regeltänk - viktigt att förstå beteende för att kunna förebygga problem
- Promillegräns för cykel/elcykel /elsparkcykel - svagt intresse från polisen
- Fortfarande rätt begränsad företeelse - 2019 = 10% trafik elsp i sthm (en perspektiv fråga)
- Fordon: Hur hantera trim och olagliga cyklar - stort ansvar hos användaren, privat & hyr
- Optimerat våra fordon - något fel på fordon när de är parkerat fel - batteri tid, ofta fel på scooter, inte beteende i forsta skeded
- Fol(forskning och info)-projekt för ökad hjälmanvändning vid arbetsresor
- Tydliga krav på våra användare: åldersgräns
- Sänkt hastighet i vissa områden, geofencing
- Tydliga krav på våra användare: kreditkort och id-kort vid registrering
- Tydliga krav på våra användare (alkohol/hjälm, trafikregler etc), in-app notifications, mail

FORDON

- Tydliga krav på fordonen relaterat till säkerhet (men hämma inte innovation)
- Kan ställa krav på fordon till operatör för att öka säkerhet - till ex. Integrerad hjälm
- Hur bygga in krav på parkering i fordonet? - kan inte bötfälla användaren (blir en kostnad), uthyraren
- Viktigt lösa parkeringsfrågan
- Lyckat arbete mot trim bland mopeder genom dialog med moped branschen
- Säkraste fordonen i branschen och från 2021, integrerad hjälm och blinkers - incitament batteri utbyte =belöning för hjälp

INFRASTRUKTUR

- Prioritera micro mobilitet framför bil
- Hållbarhet i stadsutveckligen, prioritera mikromobilitet framför bilar - lyft frågan: hur vill vi att framtidens stad ska se ut? hur stad som är bäst för användarna
- Än viktigare fortsätta bygga bra infrastruktur
- Behöver tänker bredare för att fånga fler fordon i infrastruktur
- Infrastrukturens anpassning till hastigheter för attraktivt och hållbart mikroresande
- Gatumiljö som visar var och inte var man ska parkera
- Nollvisionen: förebygg skada vid olyckor (staten och kommuner)
- Lobbar för bättre infrastruktur
- Nya (saknade länkar) och mest bredning av befintliga cykelbanor - sthm stad investerar i 10år
- mer samarbete - utökat samarbete med aktörerna - bred dialog - konkurrans om ytor - kan dela kostnader mellan aktuorer på det viset, bättre lösning
- Ökat fokus på säkra GCM-passager och bra underhåll

OPERATÖR & KOMMUN

- Behov av upphandlingar - Kommun & PT - SE enda i norden som inte gör det på kommunen och lokalen transport nivå - Oslo Q1 2021
- Begränsa i tid? Köpenhamn - alkohol, inte på tider när folk kan vara berusade
- Fokus på omkomna och allvarligt skadade saknas - förebygga
- Tagit fram förslag till principer för säkert och tryggt GCM-system
- Trafikmätningar, olycksuppföljning
- Avsiktsförklaringar, hotspots
- Startat NMA - gemensamma initiativ i branschen - samarbete teir, voi lime (fler aktörer) gemensamma initiativ för branchen

ANVÄNDARE

- Åtgärder: tydligare krav på användarna från hyrföretag
- Promillegräns för cyklister
- Lätt att göra rätt: viktigt att förstå beteende för att kunna förebygga problem

FORDON

- Hantera otillåtna (trimning) fordon
- Säkrare fordon och hjälpa användaren med säkerhets-utrustning
- ESC är fortfarande en liten del av trafikarbetet

INFRASTRUKTUR

- Ökad samverkan mellan aktörer för att göra rätt från början
- Ökat fokus på GSM-passager och underhåll
- Anpassningar för att anpassa hastighet och för att få en hållbar mobilitet

OPERATÖR & KOMMUN

- Åtgärder: startat NMA - gemensamma initiativ i branschen - samarbete teir, voi lime
- Behov av upphandlingar - Kommun & PT (SE är enda i norden som inte gör det)
- Trafikmätningar och olycksuppföljning
- Fokus på omkomna och allvarligt skadade saknas - förebygga

Delrapport 1 – dagens regelverk



TRANSPORT STYRELSEN

REGELVERK - GRUPP 1

Vita post-its = kommentarer från Point

1

Vilka regelverk ser ni finns tillgängliga idag?

1. TÄNK SJÄLV I 3 MIN. - SKRIV POST-ITS PÅ PERSONLIG "TANKEYTA".

2. TURAS OM ATT DRA IN POST-IT LAPPARNA TILL DEN GEMENSAMMA ARBETSYTAN - LÄS SNABBT UPP VAD SOM STÅR PÅ. (10 MIN)

3. 10 MIN DISKUSSION.

ANVÄNDARE

- Trafikregler
- Trafikregler
- Parkeringsregler
- Hjälmkrav för vissa cyklister
- Trafikregler
- trafik förårgningen

FORDON

- Cykelförskrifter på fordon
- Förbud på att använda vissa fordon (trim/ ej godkända)
- Hastighet och motoreffekt

INFRASTRUKTUR

- lägre hastighet på gågator
- Trafikför ordning en
- Vägmär kesföror dningen
- TIllstånd för uthyrnings-verksamhet på gatumark
- Trafikför ordning en
- vägmärkes f, lokala trafikföresk rifter
- Trafikföreskrifter
- Plan- och bygglagen
- Kommunikation ut mot användare
- Olika krav på drift o underhåll
- Hur man reglerar mark för

OPERATÖR & KOMMUN

- Hastighetsr eglering i tätort 40km/h
- Lokala trafikför eskrifter
- Parkerings bestämmelser
- Lag om flytt av fordon
- Lagen om flyttning av fordon i vissa fall
- Avsiktsfö rklaring, tillstånd
- ordningslagen
- Ordningslag
- Ordningslagen
- Ordningslagen
- Lagen om flyttning av fordon i vissa fall
- Lokala ordningsfö reskrifter

2

Räcker reglerna /verktyg som finns?

1. TÄNK SJÄLV I 3 MIN. - SKRIV POST-ITS PÅ PERSONLIG "TANKEYTA".

2. TURAS OM ATT DRA IN POST-IT LAPPARNA TILL DEN GEMENSAMMA ARBETSYTAN - LÄS SNABBT UPP VAD SOM STÅR PÅ. (10 MIN)

3. 10 MIN DISKUSSION.

ANVÄNDARE

- Nej - behövs åldersgräns
- nej körkort på eldrivna enpersonsfordon.
- Nej saknar , ålderskrav o
- Nej saknar bla hjälmkrav,
- Nej - Behöver hitta mer kreativa sätt att utbilda om ansvar
- Nej saknar bla nykterhetskrav
- Trafikanter har Skyldigheter
- Personligt ansvar, uppföljning och verktyg -(polisen)
- Regler finns för att man inte får köra berusad, bryter trafikregler, en bedömsingsfråga för polisen
- Fråga: Kund vs trafikant. Sakans det trafikant ansvar eller finns det för få kontroller?
- Det är ju inte Hertz som får böter för trafikantens regelbrott

FORDON

- Nej - behövs egen kategori för elförsträkta fordon
- Nej- Saknas tydliga kategorier och regler som är anpassad
- Saknas fordonskategori
- Vilket utrymme skall fordonen vistas på. Hänger ihop med fordonskategori. Hänger ihop med rörelsemönster mm
- Nej, saknas fordonskategori
- Finns internationella studier som avråder från särskiljande exv. försvårar för användandet
- Nej saknar bla möjlighet att faktiskt begräns a trim o användning av ej gk cyklar
- Parkering/uthyrni ngsverksamhet, snällt jft med gatyförsäljning och uthyrning mm
- Det är inte ett krav, men en möjlighet att separera fordonen men då måste det vara en egen fordonskategori
- Skall det finnas ansvar i hela värdekedjan, vilken åtgärd krävs? Koppla till ålderskrav, beslagtagning (tillåtna att sälja men inte användas) - Polis
- Besiktningskrav kan man behöva prata om?

INFRASTRUKTUR

- Nej
- Nja
- Ja
- Skulle kunna ha en höghastighetsbana - men att ställa krav på infrastruktur skulle gå på bekostnad av andra trafikanter
- förbjuda elsparkcyklar på gångbanor
- Nej saknar bla 40km/ i tätort, kriterier för olika hastigheter i GCM-systemet, förbjuda elsparkcyklar på gångbanor
- Varför betala för markupplåtelse om voi kan göra det gratis? Kan regleras med befintliga tillstånd, men prakeringsreglerna gäller för användaren

OPERATÖR & KOMMUN

- Nej - tillståndsplikt
- Tillstånd spliktigt
- Nej, bör kunna ställas krav på en viss standard från operatör, tex licens
- Vem som helst kan ställa ut fordon - licens, krav/standard
- Nej
- Polisen vill gå vidare men kvar hos politiken (gbg)
- Lokala anpassningar före generella bestämmelser

3

Skriv in de 3 viktigaste insikerna här:

1. ANVÄND EN PRICK PER PERSON & KATEGORI FÖR ATT RÖSTA FRAM DE 3 VIKTIGASTE INSIKTERNA. SKRIV IN DEM LÄNGST NER. (10 MIN)

ANVÄNDARE

- Nykterhetskrav
- Ålerskrav
- Hjälmkrav

FORDON

- Möjlighet att följa up elektronisk trim och andra saker
- Egen fordonskate gori

INFRASTRUKTUR

- Tillståndspliktig verkksamhet/or dningslagen
- Förbud för elsparkcykla r på gångbana
- Samsyn i krav på drift och underhåll

OPERATÖR & KOMMUN

- Tillståndspliktig
- Ordningslagen
- Licens (ex taxi, vattenskoter etc)

REGELVERK - GRUPP 2

1

Vilka regelverk ser ni finns tillgängliga idag?

1. TÄNK SJÄLV I 3 MIN. - SKRIV POST-ITS PÅ PERSONLIG "TANKEYTA".

2. TURAS OM ATT DRA IN POST-IT LAPPARNA TILL DEN GEMENSAMMA ARBETSYTAN - LÄS SNABBT UPP VAD SOM STÅR PÅ. (10 MIN)

3. 10 MIN DISKUSSION.

ANVÄNDARE

- Trafikregler
- Trafikregler och ordningsregler
- Folk känner inte till reglarna eller tänker att de gäller själva
- Måste göra en driv för att användare ska förstå att de kan får en prick på körkort
- Trafikförordningen och Vägmärkesförordningen

FORDON

- Fordonsstandarder — tydliga standarder tex. blinker, broms...
- Myndigheter måste ställa krav på hyr-företag pga det handler om konkurrens (NMA inte gör det själv)
- Ordningslagen - polisen har inte foljat med i utveckling (så snabbt - ESP har bara varit här i 2 år)
- Regler för marknadsföring — - bara fordon som uppfyller de krav vi kommit överens om är lagliga

INFRASTRUKTUR

- Trafikförordningen
- Smart cities? Olika typer av klubbade strategier för städerna (CO2 fria år xx etc)
- Boverket: Funktionspolitiken - så användarmiljö för alla i tidigsked - universell design
- Kommuner behöver sammarbeta med operatör = är splittrad idag
- VGU med skallkrav utformning för Trafikverket - upphandlingar
- Väglagen? Plan och bygglagen?
- Boverket: vad finns det för behov från operatör på hur utforming/fysiska miljö ska ser ut?
- Boverket: Planering och bygg process - kan diskutera och involvera i processen men grå zon är svåra att följa och påverka
- Parkering infrastruktur = olika i olika städer men TRR satser på en kombination - free floating ta för a vill b och lämna på ett lämpligt ställe VS. fixed parkering platser.
- Jätteviktigt att ha med tänkte hela vägen - att göra återgärder efteråt blir dyrt
- Bra att hitta bra exempel i kommuner och även internationellt
- Infrastruktur framfart = till ex. i sthm att bygga bättre och bredare cykelbanor (att köra om- CPH)
- Ta bort p-platser och ändra till ESP till att satsa på mikromobilitet - behövs jättemånga i staden för användare intres
- I trafikfråga - fordon utan tramp får köra på gångbana i gångfart

OPERATÖR & KOMMUN

- LOI (letter of intent) med kommuner
- polistillstånd räcker inte till för operatör
- olika operatör följer inte
- arbetsmiljölagen
- Upphandlingskrav - LOU
- Kommunlagen behövs i kollektiv?
- Arbetsmiljölagen - systematiskt arbetsmiljöarbete

2

Räcker reglerna /verktyg som finns?

1. TÄNK SJÄLV I 3 MIN. - SKRIV POST-ITS PÅ PERSONLIG "TANKEYTA".

2. TURAS OM ATT DRA IN POST-IT LAPPARNA TILL DEN GEMENSAMMA ARBETSYTAN - LÄS SNABBT UPP VAD SOM STÅR PÅ. (10 MIN)

3. 10 MIN DISKUSSION.

ANVÄNDARE

- Nej, promillegräns behövs
- Promillegräns för cyklister
- Kanske räcker, men hur förenkla så att det är lätt att känna till och förstå vad som gäller...
- Obligatoriskt att använda hjälm
- Kampajn kring hjälm istället för krav kan har blivit mer effektiv
- Att alla aktörer vill och samarbeta för mikromobilitet men är viktigt att satsa på säkerthet
- Svårt att lägga krav på hjälm när det gäller mikromobilitet

FORDON

- Nej, tydligare krav behövs relaterade till säkerhet
- Behövs tydliga krav, men kanske genom upphandling istället?
- Till ex. tanke på användare som slänger i vattnet?
- Nej, tydligare höga krav behövs relaterade till hållbarhet - hur långs livslängd (kort för 2 år sen = längre idag över 24 mån)
- Regelverk som motverkar försäljning av trimdelar och elcyklar som inte får användas i trafik

INFRASTRUKTUR

- Oklart vad som gäller i trafikfrågan på gångbanor?
- Tydligare krav på väghållaren map utformning och underhåll
- Inte fler regler, men anpassa regelverken - tydliga men flexibla...
- Inte fler regler utan krav via upphadlingar

OPERATÖR & KOMMUN

- Nej, ändring behövs för att kunna göra upphandlingar - kommunal lag & ...
- Många kommuner försöker ta till ex. funktionspolitik i cykelbana planeringen
- Kan vara brister i tillämpning - jättemycket som ska samspelas

3

Skriv in de 3 viktigaste insikerna här:

1. ANVÄND EN PRICK PER PERSON & KATEGORI FÖR ATT RÖSTA FRAM DE 3 VIKTIGASTE INSIKTERNA. SKRIV IN DEM LÄNGST NER. (10 MIN)

ANVÄNDARE

- Svårt att lägga krav på hjälm när det gäller mikromobilitet
- Trafikreglerna är viktiga och en ökad kännedom behövs hos användare
- En ökad hjälm-användning behövs

FORDON

- Myndigheterna behöver flöja med i utvecklingen
- Tydligare regler om vilka fordon som är tillåtna i trafik
- Högre krav på fordonen, bl.a. vad det gäller hållbarhet

INFRASTRUKTUR

- Inte fler regler, men anpassa regelverken - tydliga men flexibla
- Kunskaps delning är viktigt med bra exempel från kommuner och även interationellt
- Samverkan mellan boverket och operatörer och kommuner om behov
- Tydligare krav på utformning och underhåll

OPERATÖR & KOMMUN

- Nej, ändring behövs för att kunna göra upphandlingar - kommunal lag & ...
- Arbetsmiljö även för användarna
- Arbetsmiljölagen - systematiskt arbetsmiljöarbete

OM DU SKULLE VARA EN MATRÄTT, VAD SKULLE DU VARA? VARFÖR?

Varmrätt?
Efterrätt?
Hämtmat?
Kvällsmat?
Kryddig?
Söt?

En riktig indisk curry, för att det är så gott

En dubbel cheeseburgare kl. 02 på vägn hem innan läggdags

Chiligryta
God, praktisk

Grillad Kyckling - passar okej med det mesta

Kåldolme. En sak utanpå, en annan i?

Pasta med tomatsås
Enkel och komplicerad

All form av hämtmat - Smidig!

korv med mos
pålitlig

Grönkålssoppa m kokosmjölk chili och ingefära
Enkel men med smak

renskav, potatismos och lingonsylt. Härlig blandning helt enkelt.

Thanksgiving - tycker om att vara tillsammans, blandat, mysigt

en tryffel - ovanlig och dyr ;)

Se över möjligheten att förenkla reglerna i syfte att underlätta för användarna och öka säkerheten i trafiken.

1

VAD KAN **DU ELLER DIN ORGANISATION** GÖRA FÖR ATT FÖRBÄTTRA?



Vi operatörer arbetar ännu mer gemensamt inom NMA - branschöverskridande initiativ

Informera våra användare om lagar och regler.

Sprida kunskap

Lyfta fram goda exempel -SKR mellan kommuner och regionen

Samverka med myndigheter

Företräda våra medlemmar

Sprida kunskap genom nätverk och utbildningar

Informera på webben

Lyfta fram goda exempel

Använda sociala medier för att lyfta fram bra beteende

Av operatörerna gemensam plattform för att rapportera in felparkerade elsparcyklar

Jämföra med biltrafikens framgångar utifrån ett systemperspektiv.

Vara delaktiga i den nödvändiga moderniseringen av regelverken för ökad säker aktivt resande.

Fortsätta bygga framkomlig, trygg och säker infrastruktur för yteffektiva transporter.

Anpassa krav och råd i VGU och GCM-handboken utifrån ny kunskap och höjda ambitioner inom området

Implementera idén om ett tryggt och säkert GCM-system, vilket rör infrastruktur, fordon och anvädning.

VAD KAN VI GÖRA **TILLSAMMANS** FÖR ATT FÖRBÄTTRA?

Gemensamt arbeta för en lagändring så upphandlingar kan genomföras av kommun & Public Transport Operators

Samverka, samverka och samverka

Fortsätta samverka myndigheter, kommuner, entreprenörer mm

Se möjligheter, följ utvecklingen, hantera negativa effekter

Skapar forum där vi möts regelbundet för att diskutera stort och smått (operatörer, kommun, polis, transportstyrelsen, etc.). Första steget taget - WS 9 dec. 2020

Forum för dialog och information sutbyte

Vi har uppdrag att leda arbetet med trafiksäkerhet i dialog med alla berörda aktörer och myndigheter på nationell och regional nivå.
- trafikverket

Se till att vi inte bara pratar utan nu tar fram gemensamma action points

initiera ett nationellt demoprojekt i samverkan för ett tryggt och säkert GCM-system

Information skampanjer

Gemensam parkeringspatrull finansierad av alla operatörer

2

VAD TYCKER DU ATT **TRANSPORTSTYRELSEN** KAN GÖRA FÖR ATT **STÖTTA** I SYFTE ATT FÖRENKLA REGLERNA, UNDERLÄTTA FÖR ANVÄNDARNA OCH ÖKA SÄKERHETEN I TRAFIKEN?

Grunda beslut och förändringar i Nollvisionens principer

Förslag till ändringar i förordningar (ev. lagar)

Möjligheter till lokala anpassningar för väghållare

Arbeta för promilegräns vs. förbjudning av körning på kväll/natten

Hjälmkrav för eldrivna cyklar som kör snabbare än 21 km/h

Införa ålderskrav på elcyklar

införa en egen fordonskategori för eldrivna cyklar och elsparkcyklar

Införa hjälmkrav för alla cyklister

Ta fram regler och kategori som är till elsparkcyklar i specifik

Titta på möjligheten att hantera parkering och framförande på gångbanor av elsparkcyklar.

Ej tillåtet att framröra elsparkcykel på gångbana

Utreda hur trim o ej godkända cyklar reellt kan minska i trafik

Implementera nya teknikneutrala regler som effektivt leder mot en trygg och säker GCM-trafik

Införa förbud för elsparkcyklister på gångbanor

Verka för en ny tätortshastighet på 40km/h

Lyfta frågan nationellt om lagändring för att kunna främja upphandlingar i städerna

Informationskampanj? - rätt kanel att nå användarna och kanske tillsammans?

Arbeta fram uppdaterade fordonsföreskrifter relaterade till säkerhet och hållbarhet

TÄNK OM VI SKULLE....

License/upphandling

(uthyrning esp + elcykel)

Egen fordonskategori

ålderskrav

Hjälmkrav

Informationsinsats

VILKET PROBLEM HANTERAR DET?

Överetablering

etablering

Begränsar antalet operatörer och cyklar

Gemensamma spelregler

Endast seriösa operatörer i städerna

Har möjlighet att påverka flera områden texmen brgränsas till just uthyrning

Hålla aktörer ansvariga

I nuläget bara parkeringsfrågan som behöver hanteras.

kan styra parkrkering och begränsa var man får köra

Skapar möjligheter för lokala anpassningar

Det skulle hjälpa till att lösa parkeringsproblem, städernas behov av reglering, trafiksäkerhet och kunna vara ett steg mot hjälmlag

mistolkning av regler

Exkluderande

Trafiksäkerhet barn ska inte köra fordon i 20-25 km/h

Hjälper det? Vem ska se till att det efterlevs?

Barnens bästa innebär att barn under tex. 15 år innebär framföra fordon som går minst 20 km/h, oftast fortare

Ur ett hälsoperspektiv är det bättre att barnen går eller cyklar (trampcykel)

Idag är andelen skadade barn inte hög då ålderskrav för hyrsystemen är 18 år. Nästa våg kommer berörа barnen medprivatägda elsparkcyklar vilket kommer ge utslag i fler skadade barn.

Värnar barnfrågan

Okunskap kring trafikregler

Färre allvarligt skadade och döda i trafiken

Viktigast för att skydda mot de allvarligaste skadorna

Färre allvarliga skador

Nollvisionen!

Det handlar om ansvarstagande. Då samhället vill skapa ett ökat cyklande på goda grunder bör hjälmkrav införas som att grundläggande säkerhetskrav

En av förutsättningarna för säkra transporter med dessa fordon

På eldrivna och motordrivna fordon framför allt

själklart

Tydligt budskap från "rätt" myndighet till trafikanter

Ja, men på rätt kanaler och med kunskap om beteende-psykologi

Gör ingen större skada

NMA tillsammans med er från offentlig sektor - MYCKET positivt

Ska skötas av uthyrare

VAD SKULLE DET FINNAS FÖR EFFEKTER/KONSEKVENSER?

Endast företag med höga hållbarhetskrav i städerna

Upphandling av några få aktörer med bra kravställning åter vettigt om det är möjligt

delning av data med kommuner på ett systematiskt sätt

möjligt att inte upphandla och inte ha någon uthyrning av elsparkcyklar

Lättar att få operatörer att följa de regler och regleringar som ställs upp - efterlevnad

Minimera antalet oansvariga aktörer

oansvariga aktörer får inte fortsätta att vara med

Parkeringsfrågan hanteras bättre och enklare

Konkurrens begränsning

Vi blir av med oseriösa aktörer

Svårare för mindre företag att etablera sig

Frågan om elcyklar ska vara en annan fordonskategori än vanliga cyklar behöver noga vägas mot cykelstrategier etc. Ingen fråga som lyfts i sådana sammanhang.

Kanske, om det underlättar för tydligheten för användare och allmänhet om vad som gäller

Lättare att förstår ansvar som trafikanter

Gränsdragning mot moped? Otydligt med fler kategorier?

Inskränkning för yngre att använda ett bra transportslag

regelefterlevnad

Yngre kommer att hitta ett sätt endå

Modal shift, exkluderande om man inför generellt ålderskrav

Absolut, TIER har redan 18års gräns

Tydligt budskap om att det inte är lekfordon, berör inte dagens uthyrningsverksamhet som många gånger har 18år redan idag

Barn och ungdomar skall ej var i trafiken med eldrivna fordon, följer ej trafikregler, skaderisk. Bör vara en gräns vid15 eller 16 år

Minskad användning

Enkelt att kontrollera

En utmaning för hyrverksamheten.

Kommer minska användandet av mikrobobilitet

Lagar som inte kan efterlevas bör ej implementeras - polisen kommer ej prioritera detta

Operatörer bör erbjuda möjligheten att använda hjälm

Är du över 16 år bör det vara ditt eget beslut, istället arbeta med uppmuntran/information skampanjer

Motverkar INTE ökad cykling, men det gäller att införandet sker på ett smart sätt som ger tid för anpassning.

Kommer ej efterlevas

ökat användande av hjälm viktigt - krav ej rätt väg att gå

Kan begränsa användandet (jmf cykel)

Frågan om hjälmkrav ska gälla för några eller alla cyklar behöver noga vägas i arbetet med ökad och säker cykling etc.

Arbeta för attitydförändring hos användarna

Gör ingen större nytta

Polisen bör bli mer aktiv, vara med i olika kampanjer

Vad tar ni med er från dagens workshop?

Frågor?

Fler perspektiv

Viljan finns hos alla parter att skapa ordning, trygghet och trafiksäkerhet på våra gator.

Viktigt hålla huvudet kallt, ha perspektiv och se möjligheter!

Finns många kloka tankar!

Svåra frågor, vilka att samarbeta/sam-verka finns

Viktiga frågor

Vi på TIER är glada att dessa frågor intresserar så många olika organisationer, både offentliga och privata. Positiv anda i en strävan om att förbättra våra städer

Viljan att samverka och lösa saker tillsammans

Tack för idag!

Pernilla Bremer
Pernilla.Bremer@transportstyrelsen.se
TRANSPORT STYRELSEN

Lisa Johansson
lisa@point.nu
POINT!

Förhoppningsvis ett tydligare regelverk

Viktiga frågor som har diskuterats, viktigt med systemutformaransvar för att det fördelar ansvaret - inte bara allt ansvar på trafikanten.

Ökad förståelse för de problem vi alla delar och en idé om hur vi kan lösa dem

Intressant att höra från "andra sidan"

Bra frågor som kommit upp, för lite tid för samtal.

Bra rubriker: infrastruktur, fordon och användning. Rubriken Operatörer och kommuner skull kunna ersättas med Systemansvariga; för då inkluderas även bl.a. statliga myndigheter

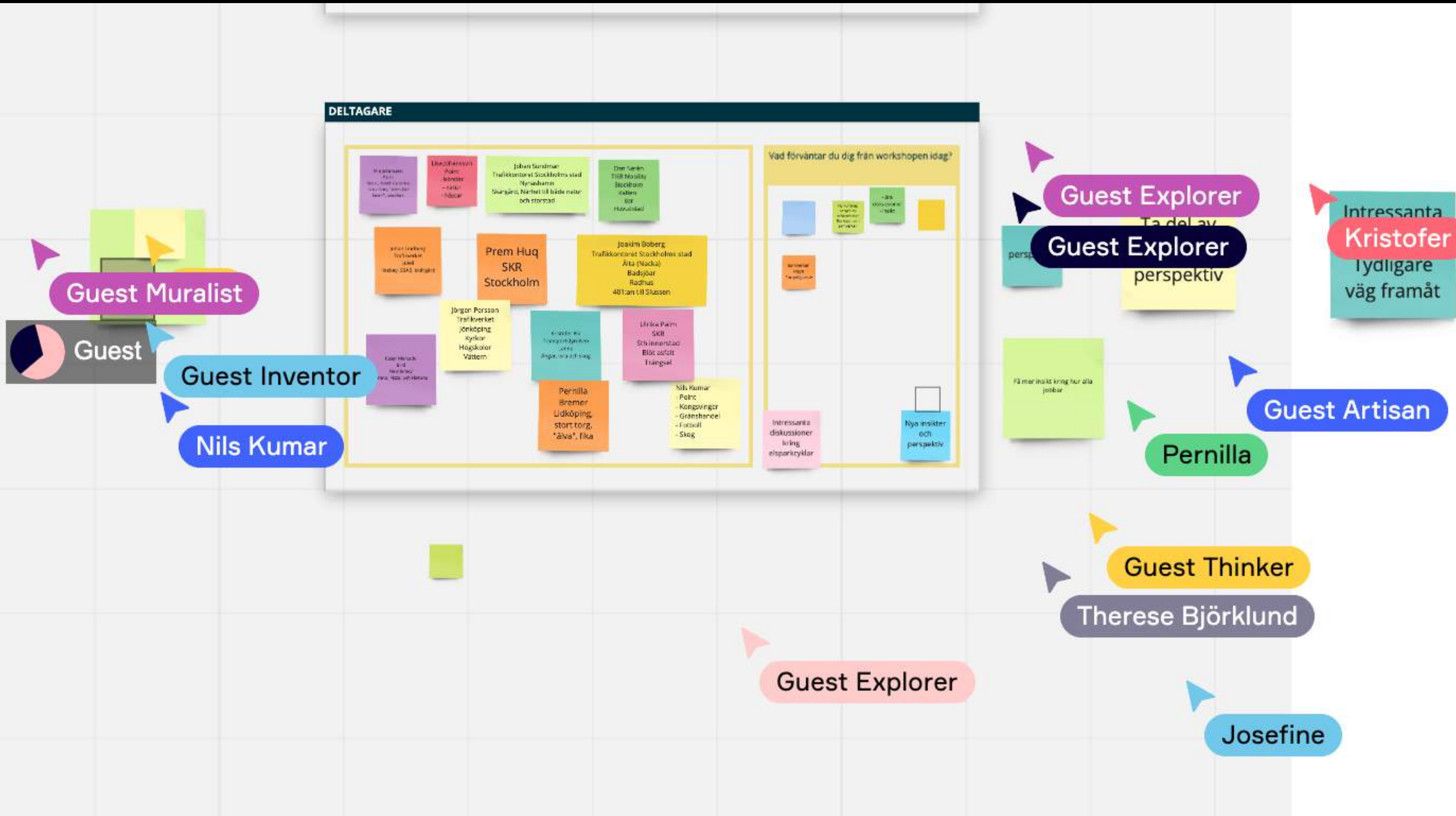
Bra initiativ

Spännande med många perspektiv! Bra att se samma fråga från många vinklar...

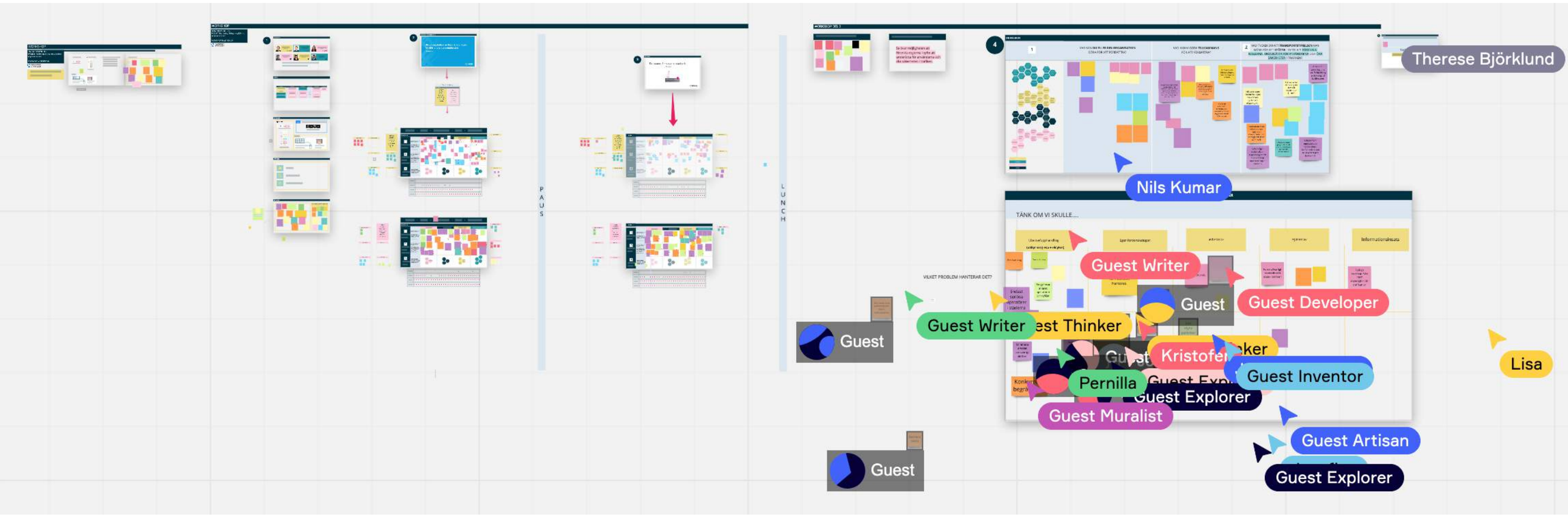
WORKSHOP DOKUMENTATION



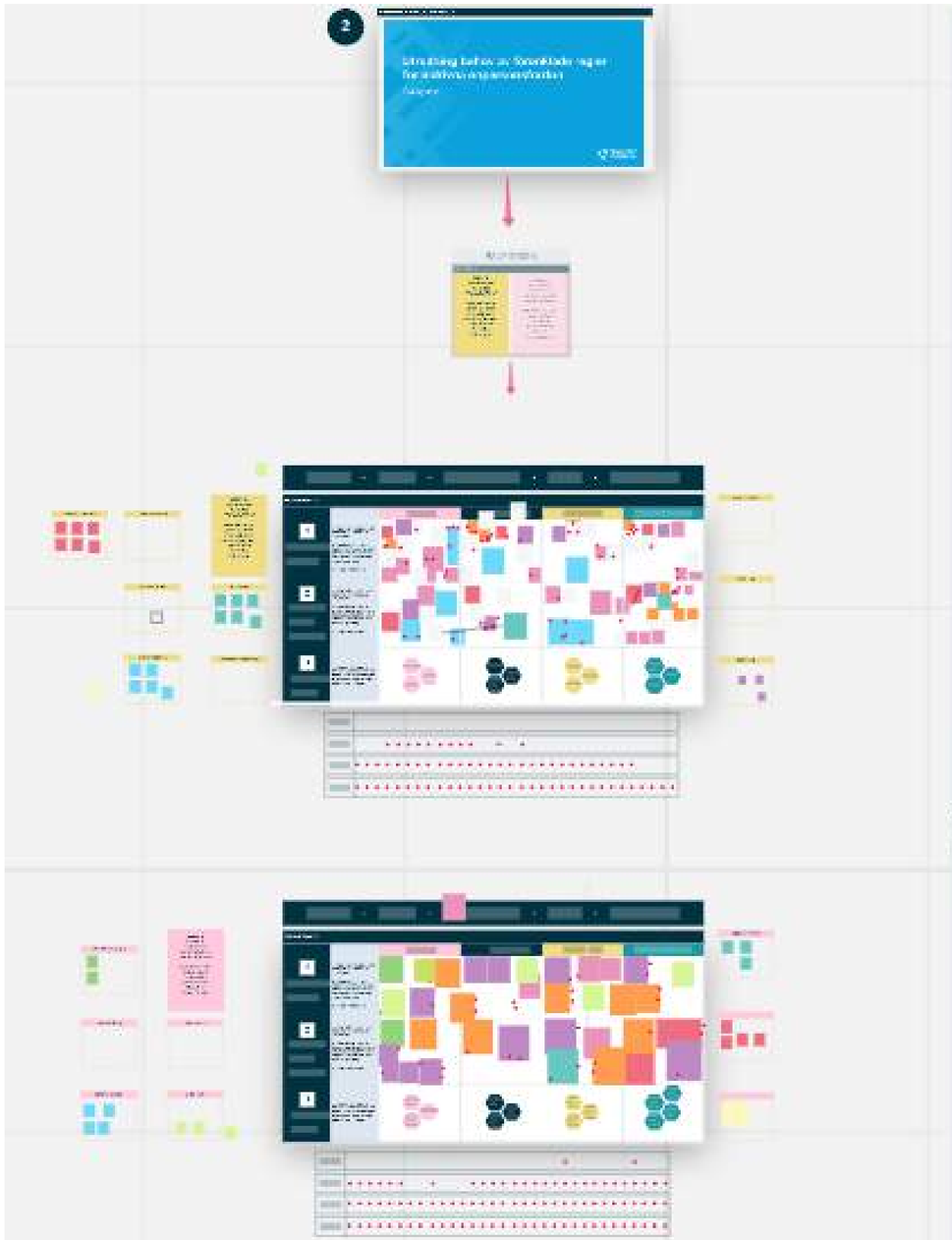
WORKSHOP DOKUMENTATION



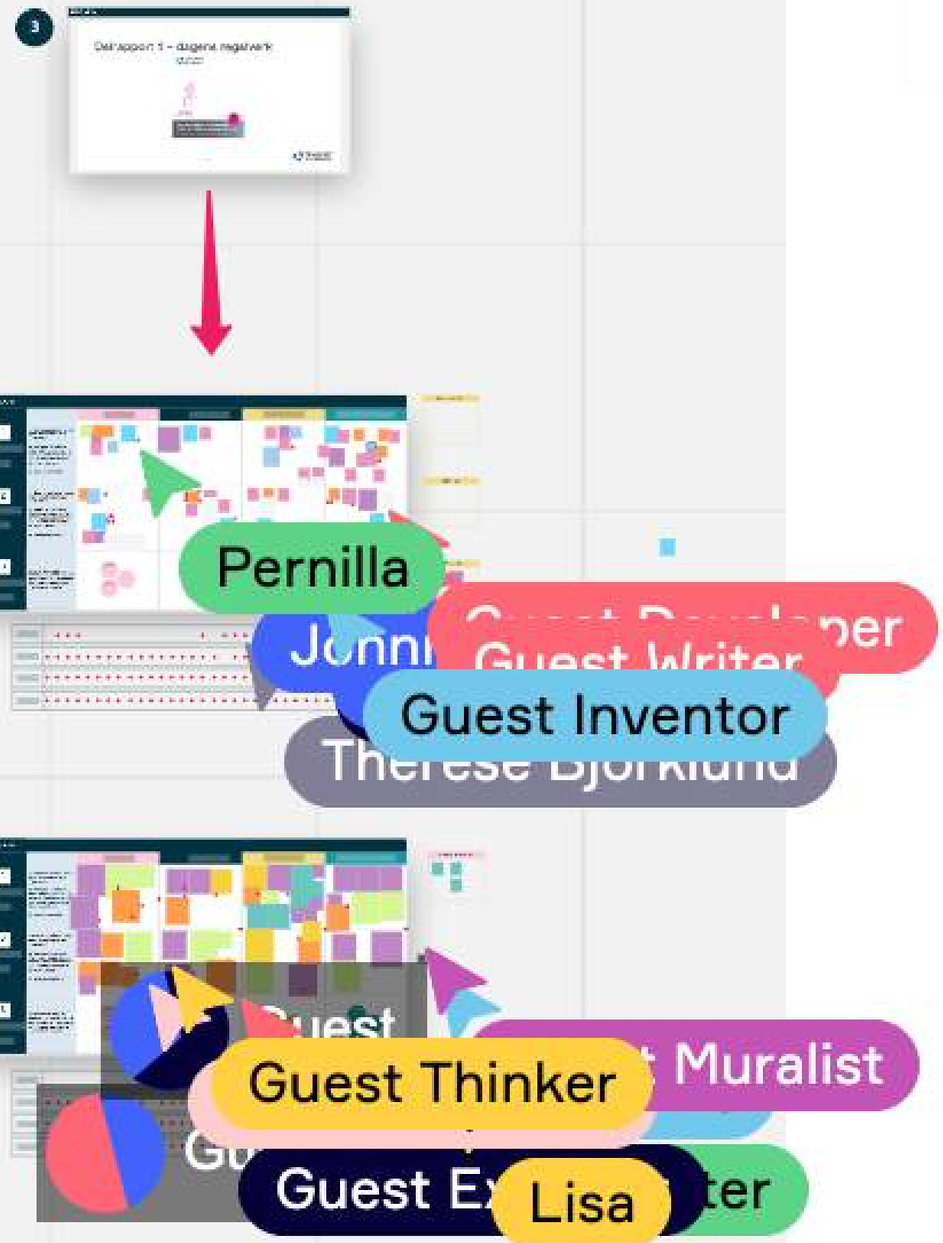
WORKSHOP DOKUMENTATION



WORKSHOP DOKUMENTATION



PAUS



WORKSHOP DOKUMENTATION

4 Nils Kumar

1

VAD KAN **DU ELLER DIN ORGANISATION** GÖRA FÖR ATT FÖRBÄTTRA?

VAD KAN VI GÖRA **TILLSAMMANS** FÖR ATT FÖRBÄTTRA?



Informera våra användare om lagar och regler.

Sprida kunskap

Guest Developer

Pernilla

Guest Artisan

Guest

Guest Writer

Guest Thinker

Guest Muralist

Guest

Guest Thinker

Guest Explorer

Guest

Josefine

Kristofer

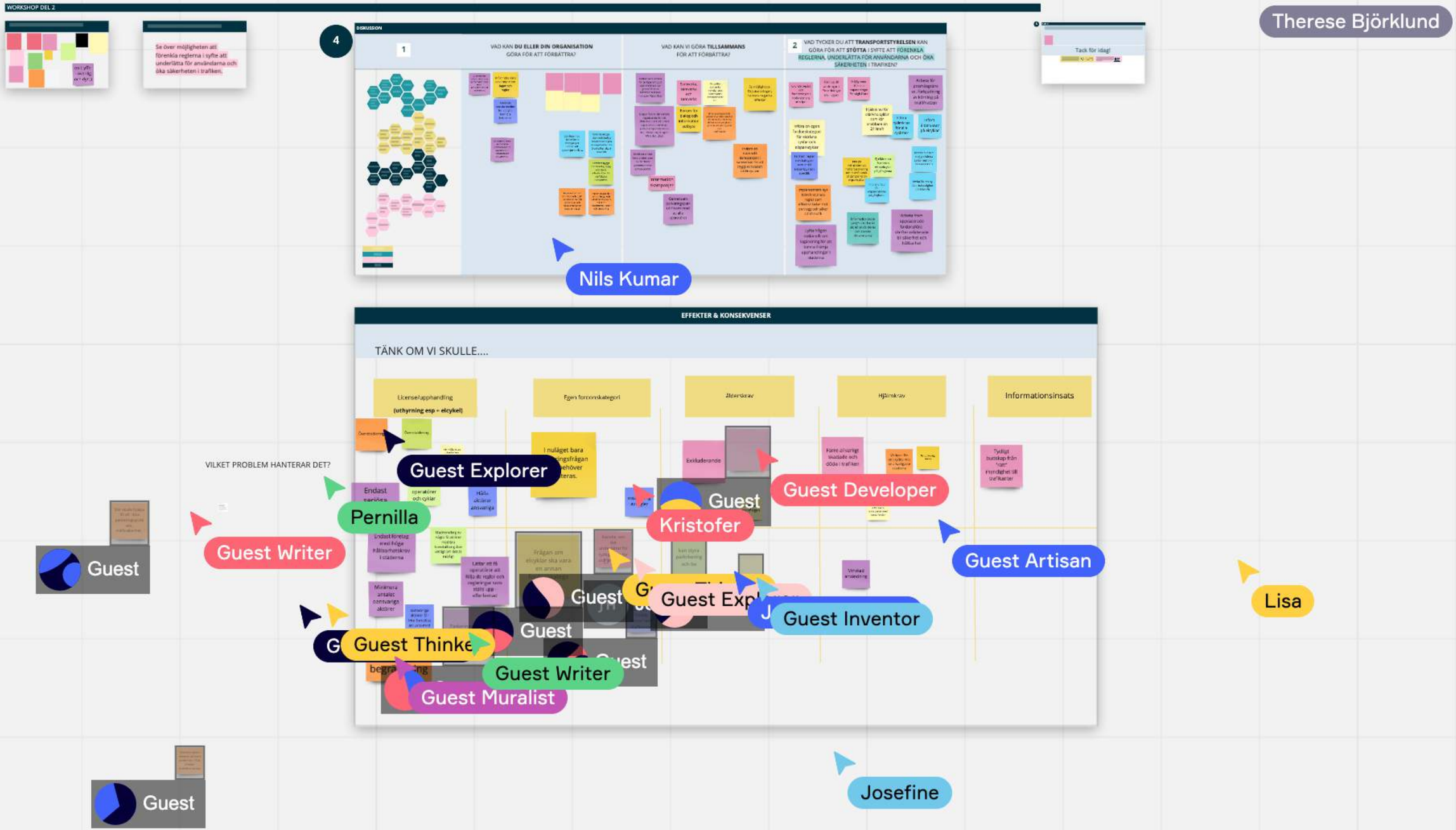
Guest Explorer

Therese Björklund

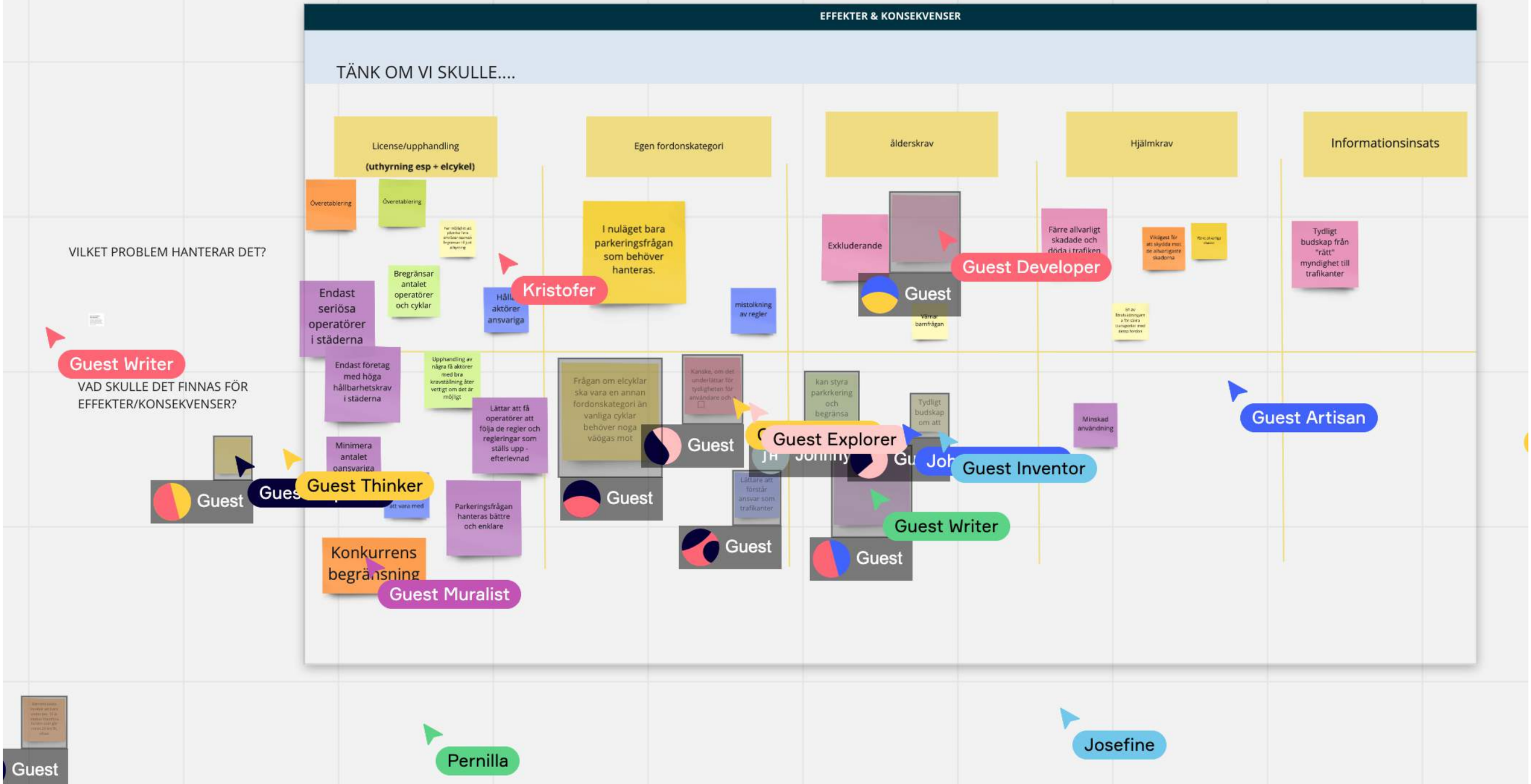
Guest

Guest Inventor

WORKSHOP DOKUMENTATION



WORKSHOP DOKUMENTATION



Bilaga 3 – Information Sheet: Personal Mobility Devices Study

Information Sheet: Personal Mobility Devices Study

What is the purpose of this study?

This study aims to identify the minimum safety requirements for safe use of personal mobility devices on public roads, and how those safety requirements should be regulated. TRL (the Transport Research Laboratory) has been commissioned by the European Commission to conduct this research.

The below table shows which types of personal mobility device we are interested in for this study, and which types are excluded from the study.

Examples of PMD types included in the study	PMD types excluded from the study
• Stand-up and seated e-scooters (but not mopeds) • Electrically assisted bicycles, tricycles and quadricycles, including those in sub-categories L1e-A and cycles designed to pedal in L1e-B • Self-balancing electric unicycles • Self-balancing two wheeled vehicles (e.g. Segways) • Electric skateboards • 'One-wheel' boards • Crossover vehicles from the vehicles listed above (e.g. a Stint urban mobility device, presented as a 'cross between a Segway and an old-fashioned cargo bike')	• Devices intended for use only by children • Devices intended for use only by those with a physical disability • Devices with no capability to carry people (e.g. cargo robots) • Pedestrian controlled vehicles (i.e. vehicles in which the operator walks with the vehicle, rather than riding on or in it) • Any vehicle that is currently eligible for type approval in an existing vehicle category (i.e. L, M or N), with the exception of L1e-A and cycles designed to pedal in L1e-B • Non-land vehicles (e.g. jet-skis, passenger carrying aerial vehicles etc.) • Vehicles specifically designed for off-road use (e.g. dirt-bikes and off-road scooters) • Vehicles that are wholly powered by the rider/driver

Why have I been selected?

You have been invited to take part in this study because we believe you have an interest (professional or otherwise) in personal mobility devices.

What does the study involve?

The study will be conducted in three main stages:

1. An initial online survey, in which we will ask you to list what you think would be the best regulatory measures for safe use of personal mobility devices on public roads (please note there are no 'right' or 'wrong' answers). We expect this survey to take approximately 20-30 minutes and to take place from Friday 25th September until Friday 30th October.

2. A second online survey, in which we will ask you to rate a range of potential regulatory measures in terms of practicality, economic effect, and effectiveness. We expect this survey to take place from Monday 9th November until Friday 27th November.
3. A remote workshop, in which we will discuss a shortlist of potential regulatory measures. We expect the workshop to last around half a day (3-4 hours) and to take place in early December. Please note that having your video switched on during the workshop is optional and that the workshop will be video and audio recorded.

We would be grateful for your participation in all three stages of the research, but please note that you are free to withdraw at any time without providing a reason.

What are the possible benefits of taking part?

We hope that participation in this study will be interesting for you. In addition, your contribution to this research will help us and our client (the European Commission) to understand which recommended minimum safety requirements should be imposed to enable safe use of personal mobility devices on public roads, and how those safety requirements should be regulated. Ultimately, findings from this study will help shape policy aimed at ensuring personal mobility devices can be safely integrated into existing transport systems.

What are the possible disadvantages or risks of taking part?

Participation in this study will require spending time completing the surveys and attending the workshop. We do not expect there to be any other disadvantages or risks.

Please remember that you are free to withdraw at any time without providing a reason.

What data will be collected and what will happen with the data?

The personal data we will collect and use for this study are:

- Your name and email address so that we can send you information about the research and arrange your participation
- Video and audio recordings of the workshop so that we can have the audio recordings transcribed by a transcription service (Transcript Divas) and analyse the transcriptions. The separate video recording will be deleted immediately after the workshop

These data will be processed in accordance with the EU General Data Protection Regulation (GDPR). Any video recordings of the workshop will be securely deleted immediately after the workshop. The audio recording of the workshop will be provided to a transcription service (Transcript Divas) so that we can analyse the transcription; only Transcript Divas typists who are transcribing the recording will be able to access the recording. All other electronic files containing personal data are accessible only to TRL staff members who need to access them, such as the immediate research team. Your personal data will never be linked to the responses you provided during the study and will not be reported. In the report, we will include the names of the organisations that were represented in the study,

unless you have informed us that you do not wish for your organisation to be named in the report. However, no specific research findings will be attributed to individual organisations in the report. Your personal data will be kept for up to three months, after which it will be securely deleted or destroyed, but anonymised data will be kept for an unlimited period of time. For further information about how TRL collect and process personal data, please see TRL's general Privacy Notice.

The anonymised findings from this research will be shared with the European Commission to help them understand which recommended minimum safety requirements should be imposed to enable safe use of personal mobility devices on public roads, and how those safety requirements should be regulated.

Who has reviewed this research?

This study has been reviewed by TRL's ethics panel to ensure that it adheres to the principles of safe and ethical research. The European Commission has also reviewed this research to ensure the method meets their requirements and intended outcomes.

Contact for further information

Please contact Rosie Sharp at rsharp@trl.co.uk with any queries about this research.

PM

Till:	Stockholms Handelskammare
Från:	Advokatfirman Delphi
Datum:	29 mars 2021
Angående:	Kommuners möjligheter enligt ordningslagen att reglera friflytande mobilitetstjänster.

Innehållsförteckning

1. Inledning 2
1.1 Bakgrund 2
1.2 Frågeställning och uppdrag 2
2. Slutsatser 2
2.1 Sammanfattning 2
3. Tillståndskravet enligt Ordningslagen 3
3.1 Användningen av offentlig plats 3
3.2 Omfattas uthyrning av elsparkcyklar av tillståndsplikt? 4
3.3 Särskilt om Kazimir Åbergs yttrande av den 24 juni 2020 6
3.4 Slutsats 7
4. Kommuners föreskriftsrätt enligt Ordningslagen och rätten att ta ut avgifter 8
4.1 Bemyndigandet att reglera den allmänna ordningen på offentlig plats 8
4.2 Kan kommuner genom lokala ordningsföreskrifter införa krav på tillstånd för företag som bedriver friflytande mobilitetstjänster? 9
4.3 Kommuners rätt att ta ut avgifter för användandet av offentlig plats 9
4.4 Kan kommuner avgiftsbelägga uppställandet av elsparkcyklar? 11

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Ett flertal företag erbjuder uthyrningstjänster av elsparkcyklar. Merparten av dessa företags elsparkcyklar är inte uppställda på i förväg definierade platser utan kunderna kan hämta och lämna fordonen fritt i stadsmiljön. Tjänster av liknande karaktär benämns ofta under begreppet *friflytande mobilitetstjänst*. Merparten av dessa företag samlar aldrig in utställda elsparcyklar på laddning för att sedan placera ut dessa på vissa platser (istället endast för underhåll och reparation), något som dock vissa företag gör.

De flesta kommuner där företag som hyr ut elsparkcyklar är verksamma har tagit fram en avsiktsförklaring där parterna hanterar frågor rörande mobilitetstjänstens bedrivande. Malmö kommun har dock valt att införa lokala ordningsföreskrifter enligt ordningslag (1993:1617) (”**Ordningslagen**”). Den nya föreskriften avser krav på tillstånd för att bedriva uthyrning av eldrivna enpersonsfordon (exempelvis elsparkcyklar). Andra kommuner kräver i regel endast tillstånd för s.k. uppställningsplatser, dvs. platser där ett större antal elsparkcyklar ställs ut på samma gång. Det förekommer även att tillstånd krävs för ett generellt område där verksamheten ska bedrivas.

1.2 Frågeställning och uppdrag

Mot ovan bakgrund har Delphi fått i uppdrag att utreda kommuners möjligheter att reglera friflytande mobilitetstjänster genom lokala ordningsföreskrifter enligt Ordningslagen. Denna promemoria ska särskilt behandla frågan om kommuner kan införa krav på tillstånd för företag som bedriver friflytande mobilitetstjänster och införandet av särskilda avgifter.

2. Slutsatser

2.1 Sammanfattning

Sammanfattningsvis är vår bedömning att det generellt inte krävs tillstånd enligt Ordningslagen för friflytande mobilitetstjänster såsom uthyrning av elsparkcyklar. Denna bedömning gäller i synnerhet när elsparkcyklarna inte samlas in och ställs ut i ett större antal på samma plats. Om ett större antal elsparkcyklar ställs ut på samma plats samtidigt, kan tillstånd krävas enligt Ordningslagen om uppställningen stör trafiken på platsen.

Vår bedömning är även att det inte är tillåtet för en kommun att meddela ordningsföreskrifter som reglerar vilka offentliga platser som får användas för uppställandet av elsparkcyklar eller att förbjuda att en viss plats används för friflytande mobilitetstjänster. Det är inte heller möjligt att införa ett generellt tillståndskrav enligt Ordningslagen för att uppställa elsparkcyklar eller kräva tillstånd för de områden där verksamheten ska bedrivas. Detta eftersom sådana föreskrifter innebär en reglering av parkering av cyklar, som uttömmande regleras enligt Trafikförordningen med tillhörande regelverk.

Slutligen har vi funnit att kommuner inte har rätt att belägga friflytande mobilitetstjänster med särskilda avgifter, eftersom uppställandet av elsparkcyklar inte kräver något tillstånd enligt Ordningslagen. Det är inte heller tillåtet att ange särskilda parkeringsavgifter för just elsparkcyklar. Samma parkeringsregler gäller för elsparkcyklar i friflytande mobilitetstjänster som för vanliga cyklar.

3. Tillståndskravet enligt Ordningslagen

3.1 Användningen av offentlig plats

Vad som utgör en *offentlig plats* definieras i 1 kap. 2 § Ordningslagen. I bestämmelsen stadgas att med offentlig plats avses bland annat: allmänna vägar, gator, vägar, torg, parker och andra platser som i detaljplan redovisas som allmän plats och som har upplåtits för sitt ändamål. Uthyrning av elsparkcyklar sker således på offentliga platser.

Av 3 kap. 1 § Ordningslagen framgår att användandet av en offentlig plats inom detaljplanelagt område kräver tillstånd[1] när:

- användningen av platsen inte stämmer överens med det ändamål som platsen upplåtits för, eller
- platsen används på ett sätt som inte är allmänt vedertaget.

Offentliga platser inom detaljplanelagda områden är upplåtna för vissa ändamål. Som exempel kan nämnas att vägar och gator är upplåtna för trafik. Detsamma gäller i princip även i fråga om torg. Tillstånd krävs i regel när offentlig plats utnyttjas för annat ändamål, exempelvis som upplagsplats eller för tillfälliga försäljningsstånd såsom flyttbara korv- eller glasstånd (detsamma gäller mera permanenta försäljningsstånd, exempelvis kiosker). Tillstånd krävs även i regel för uppställning av cykelställ eller uppställning av fordon från vilka försäljning sker.[2]

Enligt 3 kap. 1 § Ordningslagen behövs inget tillstånd om tre förutsättningar är uppfyllda:

I. om platsen tas i anspråk endast tillfälligt,

II. i obetydlig omfattning, och

III. utan att inkräkta på någon annans tillstånd.

En bedömning måste alltid göras utifrån omständigheterna i det enskilda fallet för att bedöma om förutsättningarna är uppfyllda. I förarbetena har det uttalats att ett nyttjande av platsen som sträcker sig längre än några timmar som regel inte kan anses vara ett tillfälligt ianspråktagande.[3] Inte heller ett upprepat nyttjande av samma plats med kortare uppehåll bör anses som tillfälligt. Gällande kriteriet *obetydlig omfattning* har det uttalats att stor betydelse bör tillmätas hur stort utrymme som används i förhållande till den offentliga platsens storlek.[4]

Användningen av offentlig plats regleras inte enbart i Ordningslagen. I trafikförordningen (1998:1276) (”**Trafikförordningen**”) finns dels generella bestämmelser om stannande och parkering, dels bemyndigande att genom lokala trafikföreskrifter meddela särskilda trafikregler om stannande och parkering. Regleringen är uttömmande. Av

[1] Ansökan om tillstånd ska ske till Polismyndigheten.
[2] Se Åberg, Ordningslagen (Version 4, JUNO), kommentaren till 3 kap. 1 § Ordningslagen.
[3] Se prop. 1992/93:210, sid. 274.
[4] Se Berg, Ordningslagen (1993:1617) 3 kap. 1 §, Karnov (JUNO), besökt 2021-02-05.

Trafikförordningen framgår att det är tillåtet att parkera cyklar på gång och cykelbanor, så länge det inte stör eller hindrar annan trafik.[5]

Svea Hovrätt har i mål nr B 2486-12 bedömt huruvida uppställning av självbalanserande cyklar (Segways) omfattades av tillståndsplikt enligt 3 kap. 1 Ordningslagen. I det aktuella fallet hade bolaget en butik i centrala Stockholm, från vilken de bedrev uthyrning av Segways. När dessa inte användes stod de parkerade utanför butiken, fastlåsta i direkt anslutning till skyltfönstret i en monterad ram. Svea Hovrätt fann att användningen krävde tillstånd, med följande motivering:

”En Segway är visserligen en flyttbar anordning. I förevarande fall framgår det bl.a. av åberopande av fotografier att flera Segways regelbundet har ställts upp utanför butiken på ett och samma ställe och dessutom låsts fasts i en utanför butiken monterad ram. Även om butikens Segways förflyttas flera gånger per dag, och samma Segway inte nödvändigtvis regelbundet står placerad på samma plats, får ett visst försäljningsställe anses vara utvalt. Den uppställning som sker får vidare anses vara av allt för permanent slag och dessutom kunna jämföras med ett försäljningsstånd, trots att butikens övriga verksamheter sker inne i butiken. Uppställningen kan således inte anses ha skett tillfälligt och i obetydlig omfattning.”

3.2 Omfattas uthyrning av elsparkcyklar av tillståndsplikt?

Som framgått ovan regleras parkering uttömmande i Trafikförordningen. Av Trafikförordningen framgår att det är tillåtet att använda offentlig plats för att uppställa sitt fordon under vissa förutsättningar. Motsatsvis följer att parkering inte regleras i Ordningslagen. Sedvanlig tillåten parkering kräver därmed inte tillstånd enligt 3 kap. 1 § Ordningslagen. En bedömning av om ett visst agerande är att betrakta som *parkering* kan endast göras utifrån Trafikförordning med tillhörande regelverk. Ordningslagen reglerar som bekant inte parkering och detta inkluderar definitionen av begreppet. Därmed måste det först bedömas huruvida ett visst agerande utgör parkering enligt Trafikförordningen och huruvida sådan parkering är tillåten. Endast om det inte rör sig om parkering, eller om parkering inte är tillåten, kan det i nästa steg bedömas om agerandet behöver tillstånd enligt Ordningslagen.

Parkering definieras enligt följande[6]:

”En uppställning av ett fordon med eller utan förare av någon annan anledning än som

1. föranleds av trafikförhållandena,

2. sker för att undvika fara, eller

3. sker för på- eller avstigning eller på- eller avlastning av gods.”

Cykel är ett fordon och omfattas således av definitionen.[7] Av definitionen framgår att det bara finns tre syften med en uppställning av ett fordon som medför att det inte längre rör sig om parkering. Elsparksuthyrning är inte ett sådant syfte. Det kan även noteras att vem användaren är av fordonet, en anställd i tjänsten eller privatperson, saknar betydelse. Det

[5] Se 3 kap. 47-48 §§ Trafikförordningen.
[6] Se förordning (2001:651) om vägtrafikdefinitioner.
[7] Se lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

sagda innebär att även uppställning av ett fordon för uthyrning alltjämt är parkering, som regleras enligt Trafikförordningen.

Givet ovanstående ställningstaganden ska det nu bedömas huruvida elsparksuthyrning kräver tillstånd enligt Ordningslagen. Företag som bedriver uthyrning av elsparkcyklar kan delas in i två grupper. Den första gruppen är företag som regelbundet samlar in elsparkcyklarna, laddar dessa och placerar sedan ut ett stort antal elsparkcyklar samlat på strategiska platser. Den andra gruppen är företag som inte regelbundet samlar in elsparkcyklar, utan åker runt och byter batterier där kunderna parkerat. Elsparkcyklarna samlas endast in för reparation och underhåll. Givet att företagen bedriver sin verksamhet olika, är det lämpligt att en separat bedömning görs för respektive grupp.

Elsparkcyklar samlas regelbundet in och ställs ut i större grupp

Som framgått ovan saknar det betydelse att elsparkcyklarna ställs ut i syftet att hyras ut. Det rör sig alltjämt om parkering som uttömmande regleras i Trafikförordningen. I den mån parkeringen inte stör eller hindrar annan trafik, är parkeringen tillåten. Det krävs då inte heller tillstånd enligt Ordningslagen. Denna bedömning måste göras från fall till fall.

Om uppställandet av ett större antal elsparkcyklar stör eller hindrar annan trafik, är det vår bedömning att tillstånd krävs enligt huvudregeln i 3 kap. 1 § Ordningslagen. Det måste då prövas om förutsättningarna för undantag är uppfyllda. Då uppställandet stör eller hindrar trafik, bör förutsättningarna för undantag i regel inte vara uppfyllda (i synnerhet kriteriet att användningen sker i obetydlig omfattning).

Denna bedömning hindras inte av Svea Hovrätts bedömning i mål nr B 2486-12. Omständigheterna i målet var speciella och skiljer sig från den verksamhet som bedrivs av företag som hyr ut elsparkcyklar genom en friflytande mobilitetstjänst. Till att börja med var uppställningsplatsen i direktanslutning till företagets butik. Segway-cyklarna var därtill förankrade i en ram som företaget självt monterat (tillståndsplikt enligt Ordningslagen bör därmed redan av detta skäl föreligga). Det får förmodas att varje kund som ville använda en Segway var tvungen att få hjälp av personal från butiken med att låsa upp Segwayn från ramen inför avfärd. Enligt vår mening går det inte att komma till slutsatsen hovrätten skulle göra samma bedömning gällande en friflytande mobilitetstjänst. Detta gäller i synnerhet när elsparkcyklar aldrig samlas in och inte heller ställs ut i större grupp (se nedan).

Elsparkcyklar samlas inte in och ställs inte ut i större grupp

Även när enstaka elsparkcyklar uppställs saknar det betydelse att elsparkcyklarna ställs ut i syftet att hyras ut. Det saknar alltså betydelse om det är mobilitetsföretaget eller dess kund som uppställer elsparkcykeln. Det rör sig alltjämt om parkering som uttömmande regleras i Trafikförordningen. Parkering av enstaka elsparkcyklar bör regelmässigt vara tillåten enligt Trafikförordningen. Något tillstånd enligt Ordningslagen krävs inte.

Till skillnad mot när ett större antal elsparkcyklar ställs ut på samma ställe samtidigt, bör det finnas goda förutsättningar för att undantaget i 3 kap. 1 § Ordningslagen är tillämpligt. Om elsparkcyklarna sprids ut och hyrs ut inom några timmar är användandet av offentlig plats såväl tillfälligt som obetydligt.

3.3 Särskilt om Kazimir Åbergs yttrande av den 24 juni 2020

Kazimir Åberg har på uppdrag av Sveriges kommuner och regioner (SKR) uttalat sig om elsparksuthyrning behöver tillstånd enligt 3 kap. 1 § Ordningslagen. I Kazimir Åbergs

yttrande av den 24 juni 2020 ger Kazimir Åberg uttryck för uppfattningen att det subjektiva syftet med att uppställa ett fordon är vad som avgör om det rör sig om parkering eller inte[8]:

pris på trottoaren utanför affären. Tillstånd enligt ordningslagen krävs enligt huvudregeln; platsen används för annat ändamål än det upplåtna. Cykelhandlaren parkerar inte cyklarna där utan dessa är placerade på trottoaren för avsalu. Av dessa exempel kan slutsatsen dras att uthyraren av elsparkcyklar inte parkerar cyklarna på trottoaren. De står där för att kunder ska hyra cyklarna. Platsen används således för ett annat ändamål än det upplåtna. Dessutom är elsparkcyklarna inte sällan uppställda i särskilda ställ[4], vilka i sig kan kräva tillstånd enligt ordningslagen. Detta synsätt är inte nytt utan regleringen gällde redan under allmänna

Kazimir Åberg menar att eftersom elsparkcyklarna ställs ut i syftet att hyras ut rör det sig inte om parkering. Tillstånd enligt Ordningslagen krävs därmed för elsparksuthyrning, såvida undantag inte är tillämpligt. Kazimir Åbergs synsätt kan dock inte godtas. Det finns tre huvudsakliga skäl till det.

För det första leder Kazimir Åbergs synsätt till att alla näringsidkare vars verksamhet innefattar fordon skulle behöva ansöka om tillstånd enligt Ordningslagen enligt huvudregeln varje gång ett fordon parkerar. En resande försäljare som stannar företagets fordon för ett kundbesök skulle med samma synsätt behöva ansöka om tillstånd enligt huvudregeln för varje kundbesök. Syftet med att stanna fordonet är ju inte att parkera, utan för att sälja företagets produkter. Eftersom att parkera aldrig är ett självändamål går det alltid att hävda att en näringsidkares *egentliga* syfte med att uppställa ett fordon är något annat än att parkera. Kazimir Åbergs synsätt leder till orimliga konsekvenser och kan inte vara riktig.

För det andra strider Kazimir Åbergs synsätt mot legaldefinitionen av *parkering*. I legaldefinitionen finns det bara tre syften med en uppställning av ett fordon som innebär att det inte längre rör sig om parkering. Elsparksuthyrning är inte ett sådant syfte.

För det tredje kan en bedömning av huruvida ett visst agerande är att betrakta som *parkering* endast göras utifrån Trafikförordning med tillhörande regelverk. Ordningslagen reglerar som bekant inte parkering och detta inkluderar definitionen av begreppet. Kazimir Åberg har i sin bedömning gjort precis tvärtom och utgått ifrån Ordningslagens bestämmelser för att avgöra vad som är parkering eller inte. Kazimir Åberg försvarar detta val av metodik med hänvisning till ett uttalande i förarbetena till gamla ordningsstadgan från 1956:

”Detta synsätt är inte nytt utan regleringen gällde redan under allmänna ordningsstadgan (1956:617) som föregick ordningslagen i detta avseende. I kommentaren till stadgan sägs att kravet på tillstånd gäller till exempel då en gata mera regelbundet används för utförande av reparationer och dylikt.” [9]

[8] Se Kazimir Åbergs yttrande av den 24 juni 2020, sid. 5.
[9] Se Kazimir Åbergs yttrande av den 24 juni 2020, sid. 5-6.

Uttalandet till ordningsstadgan är i skrivande stund ca. 65 år gammalt. För att sätta saken i perspektiv visas nedan en bild på en bilverkstad tagen år 1964:



Dåvarande regelverk gällande trafik och parkering, liksom samhället i övrigt, såg helt annorlunda ut mot vad som gäller idag. Sammantaget är det ytterst svårt att se relevansen av det uttalande som Kazimir Åberg hänvisar till, än mindre hur uttalandet skulle motivera att nu gällande Ordningslagens bestämmelser kan avgöra huruvida något utgör *parkering*, ett begrepp som definieras i ett helt annat regelverk (Trafikförordning med tillhörande regelverk). Kazimir Åberg har felaktigt utgått ifrån Ordningslagens bestämmelser för att avgöra vad som är parkering eller inte.

3.4 Slutsats

Vår slutsats är sammanfattningsvis att det generellt inte behövs tillstånd enligt Ordningslagen för friflytande mobilitetstjänster såsom uthyrning av elsparkcyklar. Denna bedömning gäller i synnerhet när elsparkcyklarna aldrig samlas in och ställs ut i ett större antal på samma plats.

4. Kommuners föreskriftsrätt enligt Ordningslagen och rätten att ta ut avgifter

4.1 Bemyndigandet att reglera den allmänna ordningen på offentlig plats

Ordningslagen ger en kommun möjlighet att besluta lokala föreskrifter om ordningen på offentlig plats. Grundstadgandet finns i 3 kap. 8 § Ordningslagen:

”Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, en kommun får meddela de ytterligare föreskrifter för kommunen eller del av denna som behövs för att upprätthålla den allmänna ordningen på offentlig plats.”

Ordet ”ytterligare” anses innebära att en kommun bara får meddela föreskrifter om den allmänna ordningen som går längre än bestämmelserna i Ordningslagen eller som mera i detalj preciserar sådana frågor som behandlas i den.[10] Kommunerna får alltså meddela strängare regler men inte tvärtom. Av stadgandet följer även att ändamålet med föreskrifterna måste vara att vidmakthålla ordningen.[11] En sista begränsning följer att lokala ordningsföreskrifter måste vara knuten till *offentlig plats*.[12]

I 3 kap. 12 § Ordningslagen anges ytterligare begränsningar. I Bestämmelsen anges följande:

”Föreskrifter enligt 8--11 §§ får inte angå förhållanden som är reglerade i denna lag eller annan författning eller som enligt lagen eller annan författning kan regleras på något annat sätt.

Föreskrifterna får inte lägga onödigt tvång på allmänheten eller annars göra obefogade inskränkningar i den enskildes frihet.”

Av bestämmelsen framgår att lokala ordningsföreskrifter inte får angå redan reglerade förhållanden eller avse sådana företeelser som kan regleras på annat sätt. Det är ändå tillåtet att komplettera redan existerande lagstiftning med lokala ordningsföreskrifter, så länge ambitionen med den aktuella regleringen inte är att uttömmande normera ett visst förhållande.[13] Om ett förhållande är uttömmande reglerat i en annan författning, är det således inte tillåtet att meddela lokala ordningsföreskrifter i frågan. Exempelvis har det inte accepterats att i ordningsföreskrifter reglera ansvar för skador vid torghandel. Det s.k. utomobligatoriska skadeståndsansvaret har ansetts vara uttömmande reglerat på annat sätt, nämligen i skadeståndslagen (1972:207).[14]

Av bestämmelsen framgår även att lokala ordningsföreskrifter inte får vara för långtgående avseende geografiskt tillämpningsområde, tidsmässig giltighet och sakligt innehåll (dvs. ett onödigt tvång). Lokala ordningsföreskrifter får alltså inte ges ett större geografiskt tillämpningsområde än vad som är påkallat i det enskilda fallet. Tillämpningsområdet måste begränsas till de områden där störningen faktiskt utgör eller kan antas utgöra ett problem.[15] Exempelvis har ett förbud mot förtäring av spritdrycker, vin eller starköl på samtliga offentliga platser i en kommun ansetts för långtgående.[16]

4.2 Kan kommuner genom lokala ordningsföreskrifter införa krav på tillstånd för företag som bedriver friflytande mobilitetstjänster?

Grundbestämmelsen i 3 kap. 8 § Ordningslagen utgör inget hinder mot att en kommun inför krav på tillstånd för företag som bedriver friflytande mobilitetstjänster. Sådan reglering är strängare, syftar till att upprätthålla god ordning och avser användandet av offentlig plats.

---

[10] Se prop. 1992/93:210 om ny ordningslag m.m., s. 141 f.
[11] Se Essen, Ulrik von, Kommunal normgivning, Jure, Stockholm, 2000, s. 178.
[12] Se 1 kap. 2 §1 Ordningslagen.
[13] Se Dunker, Rickard, *Lokala ordningsföreskrifter,* 2019*,* Stockholms universitet, Juridiska fakulteten, Juridiska institutionen, sid. 108.
[14] Se Kammarrätten i Stockholms dom 2013-05-20 i mål nr 8219-12.
[15] Se HFD 2018 ref. 75 och där angiven praxis.
[16] Se RÅ 1997 ref. 41.

Som nämnts ovan är parkering dock uttömmande reglerat i Trafikförordningen. Det är därmed inte tillåtet att genom lokala ordningsföreskrifter reglera parkering, även när det gäller uppställandet av elsparkcyklar. Ett sådant synsätt har stöd i den juridiska doktrinen.[17] Det är givetvis inte möjligt att kringgå detta förbud genom att införa en egen definition eller tolkning av vad som ska anses utgöra *parkering*. Vad som är parkering, och om den är tillåten, avgörs istället utifrån Trafikförordningens bestämmelser. Att kommunen i en ordningsföreskrift väljer att benämna något som uthyrning, när det egentligen rör sig om parkering, innebär alltså inte att kommunen kan kringgå begränsningarna i 3 kap. 12 § Ordningslagen.

Mot denna bakgrund är det inte tillåtet för en kommun att meddela ordningsföreskrifter som reglerar vilka offentliga platser som får användas för uppställandet (”uthyrning”) av elsparkcyklar eller förbjuda att en viss plats används för sådan verksamhet genom införandet av tillståndsplikt. Det är inte heller möjligt att införa ett generellt tillståndskrav enligt Ordningslagen för att uppställa elsparkcyklar eller att kräva tillstånd för de områden där verksamheten ska bedrivas.[18] Detta eftersom en sådan föreskrift innebär en reglering av parkering av cyklar. Innebörden av en ordningsföreskrift måste bedömas utifrån dess materiella innehåll, inte vilka begrepp som används.

Avslutningsvis bör noteras att Transportstyrelsen uttalat följande gällande möjligheten att meddela särskilda trafikföreskrifter med stöd av Trafikförordningen:

”Vår bedömning är att det skulle vara svårt att utifrån ett uttalat behov kunna motivera att det meddelas särskilda trafikregler som rör stannande eller parkering eller förbud mot fordonstrafik som endast avser vissa typer av cyklar. Reglerna behöver dessutom märkas ut och det bör finnas praktiska möjligheter att kunna beivra överträdelser. När olika regler för olika slag av cyklar gäller mellan kommunerna riskerar trafikanternas förståelse av regelverket bli låg.”[19]

Givet Transportstyrelsens bedömning framstår det inte heller vara praktiskt möjligt att särskilt reglera elsparkcyklar i friflytande mobilitetstjänster genom trafikföreskrifter.

4.3 Kommuners rätt att ta ut avgifter för användandet av offentlig plats

Kommuner har enligt lag (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m. (”**KAL**”) (som namnet lyder) rätt att ta ut avgifter för användandet av offentlig plats. Rätten gäller i vissa fall och under vissa förutsättningar.

Kommun får enligt 1 § KAL ta ut ersättning för användandet av offentlig plats om tillstånd enligt 3 kap. 1 § Ordningslagen lämnats. Den vanligast förekommande kategorien av upplåtelser gäller försäljningsstånd (kiosker), ställningar (exempelvis byggnadsställningar) och liknande. Rätt att ta ut ersättning föreligger också i fråga om användning, som avser salutorg eller liknande plats som kommunen har upplåtit till allmän försäljningsplats. Ersättningen utgår enligt bestämmelsens andra stycke i form av en avgift med belopp, som

[17] Se Dunker, Rickard, *Lokala ordningsföreskrifter,* 2019*,* Stockholms universitet, Juridiska fakulteten, Juridiska institutionen, sid. 116.

[18] En sådan generell ordningsföreskrift kan även ifrågasättas utifrån kravet att föreskriften inte får *lägga onödigt tvång på allmänheten,* eftersom föreskriften inte är begränsad till ett visst geografiskt område.

[19] Se Transportstyrelsen slutrapport ”*Utredning behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon*”, dnr. TSV 2019-5394, sid. 74. Se även Transportstyrelsens bedömning enligt Ordningslagen, sid. 72.

kan anses skäligt med hänsyn till ändamålet med upplåtelsen, nyttjarens fördel av denna, kommunens kostnader med anledning av upplåtelsen och övriga omständigheter. Avgifterna behöver således inte ske enligt självkostnadsprincipen och kan därutöver variera för olika typer av upplåtelser.

Kommuner får även enligt 2 § KAL, i den omfattning som behövs för att ordna trafiken, ta ut ersättning i form av en avgift för rätten att parkera på sådana offentliga platser som står under kommunens förvaltning och som kommunen har upplåtit för parkering. Det ska framhållas att parkeringsavgifterna inte är bundna till kommunens kostnader för parkeringsmätare eller liknande. Syftet ska istället vara att avgifterna är nödvändiga ur trafikregleringssynpunkt. Det är exempelvis inte tillåtet för en kommun att höja avgifter för att stärka kommunens ekonomi, eller att belägga offentliga platser med avgifter där detta inte är nödvändigt ur trafiksynpunkt.[20] Grunderna för avgifterna regleras vidare i bestämmelsens andra stycke:

”Grunderna för beräkning av avgiften beslutas av kommunfullmäktige. Därvid gäller följande. För att underlätta för näringsidkare och andra med särskilda behov av att parkera i sitt arbete eller för dem som bor i ett visst område att parkera inom området får avgifter tas ut efter särskilda grunder av dem som beslutet gäller. Avgiften får i sådana fall fastställas till ett engångsbelopp för en viss period. Rörelsehindrade får befrias från avgiftsskyldighet.”

Högsta förvaltningsdomstolen har i mål HFD 2014 ref. 57 uttalat följande gällande kommuners möjlighet att differentiera parkeringsavgifter:

”I förarbetena till 1984 års ändringar betonades att principen att parkeringsavgifter ska vara motiverade av ett behov av att ordna trafiken borde gälla all parkering och alltså även boende- och nyttoparkering. Denna princip ansågs inte hindra att också andra intressen såsom miljöintressena gynnades av avgiftssättningen. Vidare betonades att möjligheten till avgiftsdifferentiering inte borde vara generell utan ta sikte just på boende- och nyttoparkerare (prop. 1984/85:14 s. 12 f.

…

Mot bakgrund av lagtextens utformning och vad som uttalats i förarbetena kan regleringen enligt Högsta förvaltningsdomstolens mening inte anses ge utrymme för avgiftsdifferentiering eller avgiftsbefrielse i andra fall än som anges i lagtexten.”

Högsta förvaltningsdomstolen fann mot denna bakgrund att det inte var tillåtet att tillämpa annorlunda parkeringsavgifter för miljöbilar jämfört med övriga bilar.

4.4 Kan kommuner avgiftsbelägga uppställandet av elsparkcyklar?

Rätten att ta ut avgifter enligt 1 § KAL förutsätter att det specifika användandet av offentlig plats kräver tillstånd enligt 3 kap. 1 § Ordningslagen. Som framgått ovan är det vår bedömning det generellt inte behövs tillstånd enligt Ordningslagen för friflytande mobilitetstjänster såsom uthyrning av elsparkcyklar.[21] Kommuner har heller ingen möjlighet att

[20] Se Höök, Lag (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m., 1 §, Karnov (JUNO), besökt 2021-02-09.
[21] Se ovan avsnitt 3.4.

genom lokala ordningsföreskrifter i övrigt kräva sådant tillstånd. När tillstånd inte krävs enligt Ordningslagen har Kommunen inte heller rätt att ta ut avgifter enligt 1 § KAL.

Nästa fråga är om kommuner kan föreskriva särskilda (differentierade) parkeringsavgifter för just elsparkcyklar som används i en friflytande mobilitetstjänst enligt 2 § KAL. Frågan måste bestämt besvaras nekande. Som redogjorts för ovan i avsnitt 4.3 har Högsta förvaltningsdomstolen slagit fast att det endast är tillåtet att differentiera avgifterna i förhållande till boende och nyttoparkerade. Det är därmed inte tillåtet att tillämpa särskilda parkeringsavgifter för elsparkcyklar som används i en friflytande mobilitetstjänst.

Det ska klargöras att vår inställning alltså är att den typ av ordningsföreskrifter som Malmö kommun infört, inklusive införandet av avgifter, inte är tillåtna.[22] Länsstyrelsen bedömning att inte upphäva aktuella föreskrifter är därmed enligt vår mening felaktig.[23]

*****

[22] Se punkt 1.1 ovan.

[23] Att otillåtna ordningsföreskrifter förekommer trots granskning av länsstyrelsen är dock inget ovanligt, se Dunker, Rickard, *Lokala ordningsföreskrifter,* 2019*,* Stockholms universitet, Juridiska fakulteten, Juridiska institutionen, sid. 89-91.

Vänge 210330

Olle Lundin

Professor i förvaltningsrätt

vid Uppsala universitet

Utlåtande angående rättsutredning rörande utlåtande om elsparkcyklar

Jag har fått i uppdrag att yttra mig över innehållet i en rättsutredning rörande friflytande elsparkcyklar för uthyrning. Utredningen är upprättad av Advokatfirman Delphi den 29 mars 2021. Rubriken är: *Kommuners möjligheter enligt ordningslagen att reglera friflytande mobilitetstjänst*. Detta yttrande avser utlåtandets förenlighet med gällande rätt enligt min bedömning.

Bakgrund

Ett antal företag erbjuder en uthyrningstjänst av elsparkcyklar. Elsparkcyklarna är inte uppställda på i förväg definierade platser utan kunderna kan hämta och lämna fordonen fritt i stadsmiljön. Tjänster av liknande karaktär benämns ofta under begreppet friflytande mobilitetstjänst. Majoriteten av företagen samlar inte in utställda elsparkcyklar för laddning för att sedan placera ut dessa på vissa platser. Företagen samlar i regel endast in elsparkcyklar för underhåll och reparation.[1]

Rättsfrågor

De rättsfrågor som reses i vid detta handhavande av elsparkcyklar är primärt fråga om det behövs tillstånd enligt ordningslagen för att ställa upp elsparkcyklar och om en kommun kan meddela lokala ordningsföreskrifter, och ta ut särskilda avgifter, speciellt rörande elsparkcyklar. En delfråga är vad som avses med parkering i rättslig mening.

Delphis rättsutlåtande och kommentarer

Utlåtandet från Delphi består i huvudsak av tre delar[2]:

[1]Bakgrunden är hämtad från utlåtandet.
[2]Hämtat från utlåtandet.

Sammanfattningsvis är vår bedömning att det generellt inte krävs tillstånd enligt Ordningslagen för friflytande mobilitetstjänster såsom uthyrning av elsparkcyklar. Denna bedömning gäller i synnerhet när elsparkcyklarna inte samlas in och ställs ut i ett större antal på samma plats. Om ett större antal elsparkcyklar ställs ut på samma plats samtidigt, kan tillstånd krävas enligt Ordningslagen om uppställningen stör trafiken på platsen.

-Jag delar den bedömningen.

Vår bedömning är även att det inte är tillåtet för en kommun att meddela ordningsföreskrifter som reglerar vilka offentliga platser som får användas för uppställandet av elsparkcyklar eller att förbjuda att en viss plats används för friflytande mobilitetstjänster. Det är inte heller möjligt att införa ett generellt tillståndskrav enligt Ordningslagen för att uppställa elsparkcyklar eller kräva tillstånd för de områden där verksamheten ska bedrivas. Detta eftersom sådana föreskrifter innebär en reglering av parkering av cyklar, som uttömmande regleras enligt Trafikförordningen med tillhörande regelverk.

-Jag delar den bedömningen.

Slutligen har vi funnit att kommuner inte har rätt att belägga friflytande mobilitetstjänster med särskilda avgifter, eftersom uppställandet av elsparkcyklar inte kräver något tillstånd enligt Ordningslagen. Det är inte heller tillåtet att ange särskilda parkeringsavgifter för just elsparkcyklar. Samma parkeringsregler gäller för elsparkcyklar i friflytande mobilitetstjänster som för vanliga cyklar

-Även denna bedömning delar jag.

Om begreppet parkering

En väsentlig fråga i förevarande situation är parkeringsbegreppet. Det är som huvudregel tillåtet att parkera på allmän plats utan att det krävs ett särskilt tillstånd enligt Ordningslagen. Parkering är nämligen ett vedertaget sätt att använda sådan plats. Enligt ett särskilt yttrande från K. Åberg så är uppställande av elsparkcyklar för uthyrningen inte att anse som parkering då syftet, enligt Åberg, är något annat än just parkering. Utan att fördjupa sig i vad syftet med att en person parkerar sin cykel kan vara så är det tydligt att Åberg bortser från att begreppet parkering har en legaldefinition i Trafikförordning med tillhörande regelverk. I denna definition ryms uppställning av elsparkcyklar i syfte att hyra ut. Åbergs yttrande i den delen är enligt min mening felaktigt.

Om näringsverksamhet som en grundläggande rättighet

Företagen har för avsikt att hyra ut elsparkcyklar på aktuellt sätt. Uthyrningen är en del av företagets näringsverksamhet. Rätten att bedriva näring är en grundläggande mänsklig rättighet som även tillkommer juridiska personer.[3]

Att genom olika kommunala åtgärder försöka begränsa möjligheten att ställa ut elsparkcyklar för uthyrning innebär en inskränkning av företagets rätt att bedriva näringsverksamhet. Enligt 2 kap. 17 § regeringsformen så är det en grundläggande rättighet att bedriva näringsverksamhet. Där stadgas att rättigheten kan begränsas men endast för att skydda angelägna allmänna intressen. Även i EKMR så finns ett skydd för rätten att bedriva näring men då som ett utflöde av skyddet för äganderätten. Vidare skyddas rätten att bedriva näringsverksamhet i artikel 16 i EU:s rättighetsstadga.

Det är således odiskutabelt att rätten att bedriva näringsverksamhet är en grundläggande stadgad och skyddad på flera olika ställen i rättsordningen. Rätten är inte absolut utan kan inskränkas men då genom ett tydligt stöd i lag.

I förevarande fall finns inget lagstöd alls för att begränsa företagets grundläggande rättighet att bedriva näringsverksamhet. Tvärtom innebär Ordningslagen tillsammans med Trafikförordningen och dess tillhörande föreskrifter att det är tillåtet att ställa upp elsparkcyklar i syfte att hyra ut. Detsamma gäller kommunala avgifter. Sådana får endast tas ut om ett tydligt lagstöd finns. Ett sådant saknas.

Avslutande ord

Jag delar den uppfattning av gällande rätt som rättsutlåtandet från Delphi ger uttryck för. Det bör särskilt påpekas att företagets grundläggande rättighet att bedriva näringsverksamhet enbart kan inskränkas med ett tydligt lagstöd och ett sådant finns inte i förevarande situation.

Olle Lundin professor i förvaltningsrätt

[3]Eftersom det bakom en juridisk person alltid finns fysiska personer.

Friflytande mobilitetstjänster och ordningslagen

Sveriges Kommuner och Regioner
info@skr.se, www.skr.se
Post: 118 82 Stockholm *Besök:* Hornsgatan 20
Tfn: 08-452 70 00 *Org nr:* 222000-0315

Innehåll

1 Inledning ... 3
1.1 Uppdraget ... 3
1.2 Sammanfattning ... 3
1.3 Bakgrund ... 4
2 Gällande rätt ... 5
2.1 Friflytande mobilitetstjänster ... 5
2.1.1 Särskilt om begreppet fordon ... 6
2.2 Allmän plats – offentlig plats ... 6
2.2.1 Allmän plats enligt plan- och bygglagstiftningen ... 6
2.3 Offentlig plats ... 8
2.4 Tillståndskravet i 3 kap. 1 § ordningslagen ... 9
2.4.1 Tillståndskravets närmare omfattning ... 9
2.4.2 Kommunens yttrande i tillståndsprocessen ... 14
2.5 Polistillståndet ... 16
2.6 Överklagande av Polismyndighetens beslut i tillståndsärendet respektive kommunens beslut om yttrande ... 17
2.7 Utformning av lokala ordningsföreskrifter ... 18
2.7.1 Kan företeelsen regleras genom lokal ordningsföreskrift? ... 19
2.7.2 Är föreskriften i sig för långtgående? ... 22
2.7.3 Reglering i förebyggande syfte samt kommunens utredningsbörda ... 24
2.8 Taxan och avgiften i det enskilda fallet ... 24
3 Reglering av friflytande mobilitetstjänster genom lokala ordningsföreskrifter i Stockholms kommun ... 26
3.1 Slutsats ... 27
4 Tillståndsprocessen och tillståndet ... 27
4.1 Hur stort område kan en ansökan avse? ... 27
4.2 Kan flera tillståndshavare samsas på samma yta? ... 28

1 Inledning

1.1 Uppdraget

Undertecknade har av Stockholms stad, Trafikkontoret (Staden) gm. enhetschefen Cecilia Wallenius, fått i uppdrag att utreda de rättsliga möjligheterna att, från kommunala utgångspunkter, hantera s.k. friflytande mobilitetstjänster ur ett ordningsperspektiv.

I uppdraget ingår att särskilt utreda nedanstående frågeställningar

- Vilka möjligheter Staden har att reglera verksamheten genom ordningslagen (1993:1617), OL.
- Hur en sådan reglering kan utformas i praktiken.
- Hur Staden kan agera inom tillståndshanteringen avseende de friflytande mobilitetstjänsterna.

1.2 Sammanfattning

- Tillståndskravet i 3 kap. 1 § OL, omfattar tillhandahållande av friflytande mobilitetstjänster redan enligt lagens ordalydelse.
- Tillståndskravet kan, rent principiellt, utökas och/eller preciseras genom lokala ordningsföreskrifter.
- En utökning eller precisering bör ges en sådan utformning att den omfattar samtliga friflytande mobilitetstjänster, av hänsyn till likabehandlingsprincipen och intresset av konkurrensneutralitet.
- Lokala ordningsföreskrifter om friflytande mobilitetstjänster kan utformas antingen som en generell precisering av tillståndskravet i 3 kap. 1 § OL för hela Staden, som ett förbud mot verksamheten på vissa utpekade platser eller som en kombination av dessa.
- En lokal föreskrift om tillståndskrav bör ges ett geografiskt tillämpningsområde som omfattar hela kommunens yta.
- Användningen av friflytande mobilitetstjänster kan inte regleras genom lokala ordningsföreskrifter även om villkoren utformas som krav gentemot uthyraren eftersom sådana frågor regleras genom trafiklagstiftningen. Därmed faller användningen utanför kommunens möjlighet att ställa upp villkor i ett tillståndsärende enligt OL. Däremot bör det anses godtagbart att i tillståndsbeslutet ställa upp som villkor att återlämnandet ska ske på viss plats/platser

- En ansökan om tillstånd för att använda en offentlig plats för uthyrningsverksamhet måste för att kunna bifallas vara så preciserad att Polismyndigheten kan – med hänsyn till ordningen, säkerheten och trafiken – bedöma konsekvenserna av verksamheten på den aktuella platsen. Detta innebär i praktiken ett hinder mot att bifalla ansökningar som omfattar bedrivande av sådan verksamhet på obestämda platser inom en viss del av kommunen eller en tätort.

1.3 Bakgrund

I Stockholms kommun tillhandahåller ett antal företag s.k. friflytande mobilitetstjänster. Företagen bedriver idag verksamheten utan tillstånd enligt OL för ianspråktagande av offentlig plats. Detta medför störningar i ordningen och trafiken samt uteblivna intäkter i form av avgifter för Staden.

Staden önskar få utrett vilka förutsättningar som finns för att genom lokala föreskrifter, tillståndsprocessen enligt OL och andra sätt bättre styra och reglera de friflytande mobilitetstjänsterna som finns idag och som väntar inom kort.

2 Gällande rätt

I detta avsnitt redogörs inledningsvis för innebörden av för frågeställningarna centrala begrepp. Därefter behandlas omfattningen av tillståndskravet i 3 kap. 1 § OL, innebörden av begreppet offentligrättslig upplåtelse och slutligen vilka förutsättningar som gäller för ianspråktagande av och ersättning för nyttjande av kommunalt ägd eller förvaltad mark.

2.1 Friflytande mobilitetstjänster

Det saknas för närvarande en rättslig definition av den typ av verksamhet och fordon som utredningen avser. I en nyligen publicerad rapport som tagits fram av OECD[1] används begreppet *mikro-mobilitet*. Det begreppet definieras i sin tur som *användningen av mikro-fordon*.[2] Sådana fordon utgörs av fordon med en maximal vikt om 350 kg som är konstruerade för en hastighet av maximalt 45 km/h. Mikrofordonen underindelas i sin tur i två klasser (maximal hastighet resp. vikt).

I rapporten konstateras vidare att mikro-fordonens minsta gemensamma nämnare är att de är polymorfiska. Fordonen har varken en gemensam formfaktor, framdrivningssätt, antal hjul, förarens position (stående eller sittande). Mikrofordonen inbegriper dessutom både sådana fordon som framförs enbart med muskelkraft och sådana som, helt eller delvis drivs av en el- eller förbränningsmotor.

Följande begrepp och definitioner används i denna promemoria

- friflytande mobilitetstjänster: *yrkesmässig uthyrning av eldrivna enpersonsfordon,*
- eldrivna enpersonsfordon: *sparkcyklar, elcyklar och liknande, oberoende av om de har ett eller flera hjul, en sitt- eller ståplats för föraren*.[3] Denna definition täcker in de olika former av fordon som tillhandahålls genom friflytande mobilitetstjänster (se nedan).

[1] OECD/ITF, Safe Micromobility 2020.
[2] A.a. s. 14 f.
[3] Jfr prop. 2009/10:198 s. 19.

2.1.1 Särskilt om begreppet fordon

Enligt 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner definieras ett fordon som en anordning på hjul, band, medar eller liknande som är inrättat huvudsakligen för färd på marken och inte löper på skenor. En cykel är ett fordonsslag som i sin tur underindelas i fyra kategorier

1. vanliga trampcyklar,
2. elfordon med trampor; max 250 watt som bara kan förstärka trampningen upp till 25 km/h,
3. elfordon utan trampor, som är avsedda för personer med fysisk funktionsnedsättning. De har ingen effektbegränsning men en maxhastighet på 20 km/h (exv. el-rullstol), samt
4. elfordon utan trampor med maxhastighet 20 km/h; (a) max 250 watt eller (b) självbalanserande.

Om ett cykelliknande fordon avviker från dessa krav kommer fordonet inte längre anses vara cykel, utan hänföras till något av de andra fordonsslagen i 2 § lagen om vägtrafikdefinitioner. De juridiska förutsättningarna för användning av sådana fordonsslag skiljer sig åt från dem som gäller för cyklar.

Det är företrädesvis cyklar av den fjärde kategorin som tillhandahålls genom de friflytande mobilitetstjänsterna.

2.2 Allmän plats – offentlig plats

Begreppet allmän plats finns i flera författningar, bl.a. i 2 kap. 1 § första stycket 4 regeringsformen (1974:152), RF, 4 kap. 11 §, 16 kap. 11 och 16 §§ brottsbalken (1962:700), BrB, 1 § lagen (1988:254) om förbud beträffande knivar och andra farliga föremål samt i 1 kap. 4 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL. Begreppet har olika innebörd och betydelse beroende på i vilken lagstiftning det förekommer.

I nu aktuellt sammanhang är det plan- och bygglagstiftningens definition som är relevant eftersom det i 1 kap. 2 § första stycket OL anges att med offentlig plats enligt lagen avses bl.a. sådana platser som i detaljplan redovisas som allmän plats och som har upplåtits för sitt ändamål.

2.2.1 Allmän plats enligt plan- och bygglagstiftningen

Genom den äldre plan- och bygglagen (1987:10), ÄPBL, ersattes de äldre planinstituten stads- och byggnadsplaner med ett gemensamt institut – detaljplanen. Genom detaljplanerna gavs kommunerna möjlighet att, på ett för den enskilde bindande sätt, reglera bl.a. markanvändning, placering och utformning av bebyggelsen

inom planområdet. Ett visst område blir allmän plats genom att kommunen bestämmer detta genom att anta en detaljplan, 5 kap. 27 § PBL.

I en detaljplan ska kommunen bl.a.

- bestämma och ange gränserna för allmänna platser, kvartersmark och vattenområden, och
- bestämma användningen och utformningen av allmänna platser som kommunen är huvudman för, 4 kap. 5 § PBL.

En allmän plats definieras enligt 1 kap. 4 § PBL som en gata, en väg, en park, ett torg eller ett annat område som enligt en detaljplan är avsett för ett *gemensamt behov*. Uttrycket bygger på att kommunen har ett grundläggande ansvar för sådana områden i bebyggelse som behöver användas för gemensamma ändamål som rymmer allmänna nyttigheter eller ska nyttjas av allmänheten.[4] En allmän plats kan bestå både av mark och av vattentäckta markområden.

Vilka äldre planer ska jämställas med detaljplaner?

I 17 kap. 4 § första stycket ÄPBL föreskrivs att stadsplaner och byggnadsplaner enligt byggnadslagen (1947:385) eller stadsplanelagen (1931:142), sådana äldre planer och bestämmelser som anges i 79 och 83 §§ sist nämnda lag samt avstyckningsplaner, till den del de inte omfattas av förordnande enligt 168 § byggnadslagen, ska gälla som detaljplaner som antagits med stöd av denna lag. Vidare föreskrivs i 17 kap. 27 § ÄPBL bl.a. att vad som i lag eller annan författning föreskrivs om stadsplan ska i stället avse detaljplan, inom vilken kommunen är huvudman för allmänna platser och att vad som föreskrivs om byggnadsplan ska avse detaljplan, inom vilken annan än kommunen är huvudman för allmänna platser.

Den 2 maj 2011 infördes den nuvarande PBL. I punkt 5 i lagens övergångsbestämmelser anges bl.a. att stadsplaner, byggnadsplaner, avstyckningsplaner och andra planer och bestämmelser som den 1 maj 2011 enligt 17 kap. 4 § i den upphävda plan- och bygglagen ska anses ha antagits med stöd av den upphävda lagen, även i fortsättningen ska anses ha antagits med stöd av den upphävda lagen.

Än i dag finns det många byggnads- respektive stadsplaner som fortfarande gäller. Av 4 kap. 38 § PBL följer nämligen att en detaljplan, eller en plan som gäller som detaljplan, gäller till dess den ändras eller upphävs. Genom införandet av PBL har inte gjorts några förändringar av vad som förordnats i 17 kap. 4 och 27 §§ ÄPBL.

Bestämmelsen i punkt 5 till övergångsbestämmelserna till PBL kan inte förstås på annat sätt än att stadsplan är att jämställa med detaljplan inom vilken kommunen är

[4] Prop. 2009/10:170, Del 1 s. 142.

huvudman för allmänna platser och byggnadsplan är att jämställa med detaljplan där annan än kommunen är huvudman för allmänna platser.[5]

2.3 Offentlig plats

Begreppet *offentlig plats* är unikt för OL och är en sammanfattade beteckning på sådana platser som räknas upp i 1 kap. 2 § första stycket OL, nämligen

1. allmänna vägar,
2. gator, vägar, torg, parker och andra platser som i detaljplan redovisas som allmän plats och som har upplåtits för sitt ändamål,
3. områden som i detaljplan redovisas som kvartersmark för hamnverksamhet, om de har upplåtits för detta ändamål och är tillgängliga för allmänheten, samt
4. andra landområden och utrymmen inomhus som stadigvarande används för allmän trafik.

Uttrycket offentlig plats enligt OL har således en vidare betydelse än vad som avses med allmän plats i PBL.[6]

Kommunen kan med stöd av 1 kap. 2 § andra stycket OL fatta beslut om att jämställa andra platser än de som räknas upp i första stycket med offentlig plats genom en lokal föreskrift. Det kan exempelvis handla om anläggningar för lek, idrott, camping eller friluftsliv, badplatser, järnvägsområden, begravningsplatser och andra sådana områden under förutsättning att områdena är tillgängliga för allmänheten.

Gemensamt för offentliga platser och platser som genom lokal föreskrift jämställts med sådan är att om platsen är tillgänglig för allmänheten endast under vissa tider, är den offentlig plats bara under dessa.

Följden av att ett visst område utgör eller jämställts med offentlig plats är att OL:s regelverk blir tillämpligt på platsen. Detta innebär i sin tur bl.a. att

- det inträder ett krav på tillstånd för viss användning av de platser som är belägna inom detaljplanelagt område, och
- lokala förskrifter om den allmänna ordningen som meddelas med stöd av 3 kap. 8 § OL gäller på sådana platser.

[5] SKR, På rätt plats. Handbok för upplåtelser av offentliga platser 2020 s. 9 f.
[6] Ds 2014:31 s. 81 f.

2.4 Tillståndskravet i 3 kap. 1 § ordningslagen

En offentlig plats inom detaljplanelagt område får inte utan tillstånd av Polismyndigheten användas på ett sätt som inte stämmer överens med det ändamål som platsen har upplåtits för eller som inte är allmänt vedertaget. Begreppet allmänt vedertaget förekom redan i allmänna ordningsstadgan (1956:617) och har förts över till OL. Begreppets innebörd har inte berörts i förarbeten eller doktrin.[7] Inte heller har frågan behandlats i rättspraxis. Mot bakgrund av hur samhället har utvecklats sedan 1950-talet och den rättsutveckling som skett inom plan- och bygglagstiftningen med allt mer specifika och avgränsade användningsbestämmelser i detaljplanerna kan på goda grunder starkt ifrågasättas om begreppet allmänt vedertaget över huvud taget fyller någon funktion i dagens reglering av förutsättningarna för hur offentlig plats får utnyttjas.

Om kommunen genom en lokal föreskrift har jämställt en viss plats inom detaljplanelagt område med offentlig plats gäller tillståndskravet även denna plats. Tillståndskravet omfattar inte vissa tillfälliga ianspråktaganden eller åtgärder som är reglerade i väglagen (1971:948).[8] (Se 3 kap. 1 § första stycket andra meningen OL.)

2.4.1 Tillståndskravets närmare omfattning

En offentlig plats inom detaljplanelagt område får, utan tillstånd, användas för det ändamål som platsen har upplåtits för. En gata får således användas för allmän trafik så länge inte något annat föreskrivs i trafikföreskrifterna.

Tillståndskravet är inte begränsat till offentliga platser som i detaljplan redovisas som allmän plats, utan omfattar samtliga kategorier av offentliga platser samt platser som genom lokal föreskrift jämställts med sådan.

För vilket ändamål är en offentlig plats inom detaljplanelagt område upplåten?

Tillståndskrav föreligger som ovan angetts när en offentlig plats inom detaljplanelagt område ska användas på ett sätt *som inte stämmer överens med det ändamål som platsen har upplåtits för eller som inte är allmänt vedertaget*. För att avgöra omfattningen av tillståndsplikten enligt 3 kap. 1 § OL måste därmed utredas innebörden av uttrycket *det ändamål som platsen har upplåtits för*.

Det som utmärker en allmän plats inom detaljplanelagt område enligt PBL och en sådan plats som utgör offentlig plats enligt OL är att de är upplåtna till allmän

[7] SOU 1944:48, SOU 1954:37, prop. 1956:143, SOU 185:24, prop. 1992/93:210.
[8] Bestämmelserna i väglagen gäller allmän väg. Till allmän väg räknas, förutom själva vägbanan, också vissa anordningar som hör till vägen. Ett vägområde utgörs av den mark eller det utrymme som tagits i anspråk för väganordning.

användning.[9] Detta är också grundtanken bakom bestämmelserna om tillståndsplikten. Eftersom platserna är upplåtna för sådan användning bör de inte utan särskilt tillstånd mera varaktigt få användas för något annat ändamål. Kravet motiveras av att om sådana platser fritt skulle få användas för olika ändamål, skulle det uppkomma allvarliga störningar i trafiken eller av den allmänna ordningen.[10]

I motiven till OL anges att ett ianspråktagande [av offentlig plats inom detaljplanelagt område] i enligt med det ändamål för vilket den offentliga platsen har upplåtits genom beslut i detaljplan *eller i någon annan ordning* aldrig kräver tillstånd.[11] Uttrycket ”i någon annan ordning” torde primärt avse sådana offentliga platser inom detaljplan som *inte upplåtits till allmän användning genom själva detaljplanen* – exempelvis platser som kommunen har upplåtit för torghandel.[12]

Uttrycket *offentlig plats* introducerades i och med OL och ersatte begreppet *allmän plats* i dess föregångare allmänna ordningsstadgan (1956:617), AOst.[13] Av motiven till OL framgår att lagstiftaren inte avsett att förändra omfattningen av tillståndsplikten vid införandet av OL i förhållande till vad som gällde enligt AOst.

I 2 § första stycket AOst redovisades ett antal exempel på tillståndskrävande företeelser. Uppräkningen i listan var emellertid exemplifierande vilket är tydligt genom användningen av uttrycket *och liknande*. Som tillståndskrävande försäljningsstånd betraktades enligt stadgan exempelvis mindre byggnader som kiosker, korv- och glasstånd, lotteristånd, tidningsstånd, serveringar, annonspelare, montrar, anordningar för skoputsning eller fotografering, vågar m.m.[14]

Tillstånd krävs i allmänhet när offentlig plats utnyttjas som upplagsplats, t.ex. för byggmaterial, varor, emballage eller annat skrymmande gods. Detsamma gäller när sådan plats utnyttjas för tillfälliga försäljningsstånd såsom flyttbara korv- eller glasstånd liksom för mera permanenta försäljningsstånd såsom kiosker. Som ytterligare exempel på när tillstånd i regel krävs kan nämnas användande av offentlig plats för serveringar, annonspelare, s.k. vippskyltar, montrar, containrar, soffor och cykelställ. Krav på tillstånd gäller även då t.ex. en gata mera regelbundet används för att utföra reparationer av exempelvis bilar.

Uppställning på offentlig plats av fordon från vilka försäljning sker, fordon i vilka olika utställningar förevisas, fordon som utgör lotterivinster, lastfordon och containrar anges i motiven som exempel på markdispositioner som kan kräva tillstånd, om

---

[9] I prop. 1992/93:210 och prop. 1957:157 används uttrycket ”den allmänna samfärdseln” (s. 100 resp. 40 samt 57).
[10] Prop. 1992/93:210 s. 100.
[11] A. prop. s. 274.
[12] A. prop. s. 101, 108 och 274 samt Åberg, Ordningslagen (Version 4, JUNO), kommentaren till 3 kap. 1 §.
[13] A. prop. s. 49–58, särskilt. s. 49.
[14] Prop. 1956:143 s. 82. Se också prop. 1957:157 s. 63 f., SOU 1985:24 s. 96 samt Åberg, a.a., kommentaren till 3 kap. 1 §.

ianspråktagandet inte är endast tillfälligt och sker i obetydlig omfattning och inte inkräktar på någon annans tillstånd.[15]

I en dom från Svea hovrätt meddelad år 2013, i vilken en företrädare för ett event-bolag dömdes för *brott mot ordningslagen* med anledning av att bolaget, utan tillstånd enligt OL, hade ställt upp Segways (ett tvåhjuligt självbalanserande elmotordrivet fordon avsett för transport av en person) på trottoaren utanför bolagets butikslokal som var belägen på Regeringsgatan i Stockholm.[16]

Författaren till ordningslagskommentaren har vidare gjort bedömningen att tillhandahållande av el-sparkcyklar för uthyrning på offentlig plats faller inom tillståndskravet

> *Vad gäller elsparkcyklar kan kommunen i lokala föreskrifter förbjuda att viss offentlig plats utnyttjas för sådan verksamhet eller föreskriva vilka offentliga platser som får användas för sådan verksamhet. Det bör understrykas att det är bara den verksamhet som uthyraren ansvarar för som kan regleras i lokala föreskrifter. För den som hyr en elsparkcykel gäller trafikreglerna. Den lokala föreskriften får inte ges sådan utformning att den kränker den grundlagsskyddade näringsfriheten. I sitt yttrande till Polismyndigheten kan kommunen ställa upp villkor för uthyrningsverksamheten. Villkoren ska ta sikte på sådant som kommunen ansvarar för, till exempel markanvändning och renhållning. Också Polismyndigheten kan förena tillståndet med villkor. I ett tillstånd till uthyrning av elsparkcyklar kan ställas upp villkor om sådant som att återlämnande av elsparkcykeln ska ske på vissa utpekade platser.*[17]

Mot denna bakgrund får det anses klarlagt att tillhandahållande av friflytande mobilitetstjänster på offentlig plats inom detaljplanelagt område som utgångspunkt omfattas av kravet på tillstånd i 3 kap. 1 § OL, förutsatt att det inte är fråga om ett sådant tillfälligt ianspråktagande som undantagits från tillståndskravet enligt paragrafens första stycke andra mening.

I sammanhanget bör nämnas en rapport som Transportstyrelsen tagit fram på uppdrag av regeringen. Rapporten, som är dagtecknad den 26 maj 2020, beskriver de regelverk som gäller för eldrivna enpersonsfordon. I sin bedömning har Transportstyrelsen – beträffande frågan om tillstånd krävs enligt OL för uthyrningsverksamhet – uttalat följande (s. 39). ”För att tillstånd ska krävas torde det i vart fall vara fråga om en uppställning som utgör hinder för trafik på platsen eller stör ordningen där. I en sådan bedömning borde man till exempel ta hänsyn till hur många cyklar det är fråga om. Transportstyrelsen har exempelvis svårt att se att en uppställning av enstaka eldrivna enpersonsfordon som sker helt i linje med gällande parkeringsregler, skulle kräva tillstånd enligt ordningslagen bara för att de är avsedda att användas för försäljnings- eller uthyrningsverksamhet.”

---

[15] Prop.1992/93:210 s. 275.
[16] Svea hovrätts dom 2013-05-03 i mål nr B 2486-12.
[17] JP Infonet 2020.

Transportstyrelsen synes här helt ha bortsett från att besvara frågan för vilket ändamål den offentliga platsen har upplåtits, vilket är den första frågan man har att ställa sig för att bedöma om tillstånd krävs eller inte för ianspråktagandet. Vidare synes styrelsen ha gjort en sammanblandning mellan vilka regler som gäller för uthyraren respektive användaren av elsparkcykeln. En gata/trottoar är upplåten för allmän samfärdsel och inte för försäljnings- eller uthyrningsverksamhet. Sammanfattningsvis ska åter upprepas att tillstånd enligt OL krävs så snart den offentliga platsen används för ett annat ändamål än det som platsen har upplåtits för. Dock gäller ett undantag från kravet på tillstånd om platsen tas i anspråk endast tillfälligt och i obetydlig omfattning och utan att inkräkta på någon annans tillstånd.

Nedan redovisas exempel på uppställning av eldrivna enpersonsfordon som bedöms kräva tillstånd enligt OL.



Undantag från tillståndskravet för tillfälliga ianspråktaganden

Tillstånd enligt 3 kap. 1 § OL krävs inte för s.k. *tillfälliga ianspråktaganden*. För att det ska vara fråga om ett sådant (tillståndsfritt) tillfälligt ianspråktagande måste tre förutsättningar samtidigt vara uppfyllda

1. platsen tas i anspråk endast tillfälligt (tidsbegränsning),
2. i obetydlig omfattning (geografisk begränsning), och
3. utan att inkräkta på någon annans tillstånd (sakrättslig begränsning).

I motiven anges att ju mera omfattande och till sin karaktär trafik- eller ordningsstörande ett ianspråktagande är desto snävare blir utrymmet för ett tillståndsfritt ianspråktagande.[18] Den rättspraxis avseende tillfälliga ianspråktaganden av offentlig plats som kunnat hittas vid sökningar i Juno, som omfattar domar från tidsperioden 1996–2000, uppgår till 38 domar från tingsrätterna och fem domar från hovrätterna.

Mot bakgrund av att ianspråktagandets grad av störning av trafik respektive allmän ordning spelar in i bedömningen av om ett visst ianspråktagande omfattas av

[18] SOU 1985:24 s. 219, prop. 1992/93:210 s. 275 samt Åberg, a.a., kommentaren till 3 kap. 1 § första stycket andra meningen.

undantaget eller inte är det svårt att dra några mer generella slutsatser om undantagets närmare omfattning, utöver vad som uttalas i lagmotiv och doktrin; praxis visar att bedömningen av om ett visst ianspråktagande omfattas av undantaget måste göras i varje enskilt fall.

Tidsmässig begränsning

Ordningsstadgeutredningen uttalade i sitt slutbetänkande att *en markdisposition som sträcker sig utöver en dag kan aldrig betraktas som tillfällig* – dock utan ange någon nedre gräns för den tidsmässiga aspekten.[19] I specialmotiveringen till 3 kap. 1 § första stycket andra meningen anges dock ”några timmar”.[20] I lagkommentaren görs bedömningen att ett nyttjande av platsen som sträcker sig längre än någon timme som regel inte kan anses vara ett tillfälligt ianspråktagande.[21]

Inte heller blir ianspråktagandet att anse som tillfälligt, om platsen används endast under någon timme men nyttjaren efter ett kortare uppehåll återkommer till platsen och återupptar sin verksamhet där.[22] I än högre grad gäller detta om ett avbrott beror på att polisen uppträder på platsen.[23]

Geografisk begränsning

För att ett ianspråktagande av en offentlig plats inte ska kräva tillstånd uppställs som ett ytterligare krav att ianspråktagandet är endast obetydligt. Av avgörande betydelse i sammanhanget blir då storleken på ytan av den offentliga platsen. Är det fråga om en begränsad yta kan således ett mycket begränsat ianspråktagande omfattas av tillståndskravet enligt 3 kap. 1 § OL, om det innebär att en större del av den offentliga platsen tas i anspråk.[24]

[19] A. bet. s. 219.
[20] A. prop. s. 103 och 274.
[21] Åberg, a.a. kommentaren till 3 kap 1 § första stycket andra meningen. Motsvarande bedömning i SKR, På rätt plats. Handbok om upplåtelser av offentliga platser 2020 s. 29.
[22] Åberg, a.a., kommentaren till 3 kap 1 § första stycket andra meningen.
[23] A. prop. s. 275 och Åberg, a.a., kommentaren till 3 kap 1 § första stycket andra meningen.
[24] A. prop. s. 275.

Att använda sig av någon kvadratmeter på ett större torg bör anses som obetydlig omfattning.[25] Samma utnyttjande i en trång gångpassage kan däremot inte anses vara ett obetydligt ianspråktagande.[26]

Av betydelse för bedömningen av omfattningen av ianspråktagandet blir också om flera personer nyttjar den offentliga platsen samtidigt, exv. om ett stort antal gatuförsäljare samtidigt belamrar en gågata med stånd och filtar. Det får i så fall göras en samlad bedömning av ianspråktagandena. Inte heller blir sådana gatuförsäljares verksamhet fri från kravet på tillstånd enbart av den anledningen att de under verksamhetens gång byter platser med varandra. Även om en enskild nyttjare skulle anses ta en offentlig plats i anspråk endast i obetydlig omfattning kan hans verksamhet således anses falla under kravet på tillstånd, om flera andra nyttjare tar platsen i anspråk på samma eller något liknande sätt.[27]

Sakrättslig begränsning
Vidare gäller för att krav på tillstånd inte ska föreligga att ianspråktagandet inte inkräktar på någon annans tillstånd. De tillstånd som åsyftas är sådana som meddelas med stöd av 3 kap. 1 § OL.[28]

2.4.2 Kommunens yttrande i tillståndsprocessen

Under handläggningen av en ansökan om tillstånd till ianspråktagande av offentlig plats eller en plats som jämställts med sådan genom lokal föreskrift ska Polismyndigheten inhämta yttrande från kommunen. Kravet, som är ovillkorligt, gäller bara om platsen förvaltas av kommunen.

Om kommunen avstyrker ansökan, får tillstånd inte meddelas. Kommunen har därmed en vetorätt mot upplåtelser av offentliga platser som står under dess förvaltning. Kommunen behöver inte ange någon närmare motivering när den utnyttjar sin vetorätt, 2 och 32 §§ förvaltningslagen (2017:900) samt 3 kap. 26 § tredje stycket OL.

---

[25] I rättsfallet SvJT 1977 ref. s. 14 ansågs en duk med måtten 60x60 cm – som hade lagts ut på trottoaren vid en tunnelbanenedgång och på vilken hade placerats varor som bjudits ut till försäljning – inte motsvara kraven enligt 2 § första stycket i den då gällande AOst på en anordning som utgjorde ett mera påtagligt hinder för den allmänna platsens utnyttjande för avsett ändamål och dessutom var avsedd att brukas inte endast tillfälligt. Vid en prövning enligt 3 kap. 1 § OL torde utgången ha blivit den motsatta. I RH 1999:35 ogillades ett åtal mot en person som utan tillstånd sålt CD-skivor från en vagn med ytmåtten 1 x 2 m, som varit uppställd på Sergelgatan i Stockholm under en tidsrymd av knappt tre timmar. Se dock NJA 1975 s. 563 där uppställning av en låda för försäljning av varmkorv i Skärholmens centrum ansågs som huvudregel kräva tillstånd enligt dåvarande 2 § AOst. Se även NJA 1997 s. 179 och prop. 1992/93:210 s. 101. Se också Hovrätten över Skåne och Blekinges domar 2014-09-24 i mål nr B 2518-13 och B 831-14 respektive Stockholms tingsrätts dom 2013-02-12 i mål nr B 17035-12.
[26] SKR, a.a. s. 29.
[27] A. prop. s. 275 samt Åberg, a.a., kommentaren till 3 kap. 1 § första stycket andra meningen.
[28] SKR, a.a. s. 29

Om kommunen tillstyrker ansökan har den möjlighet att ställa upp villkor för tillstyrkandet med stöd av 3 kap. 15 § OL. Om sådana villkor har ställts upp får tillstånd endast meddelas om det förenas med dessa villkor. (Se 3 kap. 2 § OL.) De villkor som kommunen har möjlighet att ställa upp är sådana som knyter an till kommunens roll som ägare till eller förvaltare av den offentliga platsen och som har ett direkt samband med nyttjandet.[29] Sådana villkor kan avse skötseln av den offentliga platsen, markanvändning, stadsbild, miljö och trafik.[30]
Det ska anmärkas att kommunens möjlighet att ställa upp villkor för tillstyrkande inte är detaljreglerad. Det beror enligt motiven på att de lokala förhållandena, liksom den politiska målsättningen inom kommunen, måste få spela in vid utformningen av villkoren.[31]

Det framgår av förarbetena att åtskilliga villkor inte har något direkt samband med allmän ordning och säkerhet utan mera syftar till att tillgodose kommunernas krav som fastighetsägare eller som ansvariga för trafikregleringen eller den allmänna miljön. För att kommunen ska ha möjlighet att ställa upp de villkor för nyttjandet som behövs i det enskilda fallet har möjlighet att ställa upp villkor getts en mycket bred omfattning.[32]

[29] A. prop. s. 275.
[30] I förarbetena anges, utöver de teman som tas upp i lagrummet, som exempel villkor som syftar till att underlätta renhållning, ledningsdragning, gatuarbeten m.m., a. prop. s. 276. Enligt 3 kap. 14 § OL ska Polismyndigheten vid handläggningen beakta vad som krävs av hänsyn till trafiken samt till allmän ordning och säkerhet. Om ansökan avser tillstånd att ta i anspråk en offentlig plats för visst ändamål, ska särskild hänsyn tas till gångtrafikens intresse. Polismyndigheten får förena ett beslut om tillstånd med de villkor som behövs av hänsyn till trafiken samt till allmän ordning och säkerhet. Villkoren får inte lägga onödigt tvång på allmänheten eller på annat sätt göra obefogade inskränkningar i den enskildes frihet.
[31] A. prop. s. 276.
[32] A. prop. s. 109 f.

2.5 Polistillståndet

Upplåtelsen av en offentlig plats för enskild användning kommer till stånd genom ett ensidigt beslut som fattas av Polismyndigheten med stöd av 3 kap. 1 § OL. Upplåtelsen klassificeras därför som en *offentligrättslig upplåtelse*. Sådana upplåtelser är att skilja från nyttjanderätter enligt jordabalken (1970:994), JB, vilka upplåts genom avtal, dvs. som en följd av en överenskommelse mellan två parter, 7 kap. 1 § första stycket JB. På grund av detta är bestämmelserna i JB inte tillämpliga på offentligrättsliga upplåtelser; för dessa gäller enbart de regler som stadgas i OL, tillhörande författningar samt själva tillståndsbeslutet.[33] Därför framstår det som mindre lämpligt att göra analogier mellan bestämmelserna i JB:s och OL:s regler.

Innebär polistillståndet en partiell eller total rätt använda det upplåtna området?

Det framgår inte av förarbetena om lagstiftaren haft någon uppfattning i fråga om en upplåtelse av offentlig plats ska anses utgöra en partiell eller total rätt att använda området som tillståndet omfattar – alltså en rätt att utnyttja mark eller utrymme för ett visst syfte utan självständig besittning – eller en exklusiv rätt där tillståndshavaren har egen besittning till det upplåtna området.

Genom polistillståndet får tillståndshavaren i praktiken en exklusiv besittning till området genom att den allmänna användningen av den offentliga platsen får ge vika för den enskilda användningen som avses med tillståndet. Vidare får tillståndshavaren genom tillståndet ett straffsanktionerat skydd mot att någon annan inkräktar på dennes besittning. Det framgår av att en plats som upplåtits genom ett polistillstånd aldrig kan bli föremål för ett (tillståndsfritt) tillfälligt ianspråktagande (3 kap. 1 § första stycket andra meningen resp. 22 § OL). Den möjlighet som står kommunen till buds för att återfå besittningen till det upplåtna området är begränsad till att begära återkallelse av tillståndet hos Polismyndigheten, 3 kap. 18 § OL. Tillståndet innebär således att tillståndshavaren har en självständig besittning till det upplåtna området på det sätt som kännetecknar en total nyttjanderätt.

Får tillståndshavaren överlåta tillståndet eller upplåta den offentliga platsen i andra hand?

Tillståndet är personligt och kan inte överlåtas, vare sig av tillståndshavaren, Polismyndigheten eller kommunen. Den till vilken tillståndet överlåts och som inte själv har tillstånd använder alltså platsen i strid med reglerna i OL. Den som på detta sätt nyttjar den offentliga platsen utan tillstånd kan t.ex. föreläggas att vidta rättelse,

[33] Larsson m.fl. Kommersiella hyres- och arrendeavtal i praktiken, 5 uppl. 2015, s. 60 f. Jämför även Kammarrättens i Stockholm dom 2013-11-18 i mål nr 3869-13.

dvs. att ta bort anordningen på den offentliga platsen. Ett föreläggande kan meddelas utan att den felande först får en tillsägelse om att vidta rättelse.

Vilket ansvar åvilar tillståndshavaren?

OL innehåller särskilda bestämmelser om skötsel och underhåll av byggnader, ställningar, skyltar och liknande anordningar på offentliga platser. Ägaren har det primära ansvaret för att åtgärda brister som medför risk för skada på personer eller egendom. Sådana brister ska avhjälpas utan oskäligt dröjsmål. (Se 3 kap. 3 § första stycket OL.)

Enligt paragrafens tredje stycke övergår skyldigheten på den som till följd av nyttjanderättsavtal eller *på någon annan grund*[34] är i ägarens ställe. En innehavare av ett tillstånd enligt 3 kap. 1 § OL är i och med det i kommunens ställe och övertar därmed också ansvaret för skötseln av området som tillståndet omfattar.

2.6 Överklagande av Polismyndighetens beslut i tillståndsärendet respektive kommunens beslut om yttrande

Beslutar Polismyndigheten att avslå en ansökan om att ta i anspråk offentlig plats får beslutet inte överklagas, om det föranletts av att kommunen har utnyttjat sin vetorätt, 3 kap. 26 § första stycket andra meningen OL.

Kommunens beslut om att yttra sig i ärendet kan däremot överklagas till förvaltningsrätt med stöd av bestämmelserna om laglighetsprövning i 13 kap. kommunallagen (2017:725), KL, enligt 3 kap. 26 § tredje stycket OL.

Det är bara kommunmedlemmar som har rätt att begära laglighetsprövning (den som är folkbokförd i kommunen, äger fast egendom i kommunen[35], ska betala kommunalskatt där, samt en medborgare i någon av Europeiska unionens medlemsstater [unionsmedborgare] som är bosatt i kommunen men som, enligt 5 § andra stycket folkbokföringslagen [1991:481], inte ska folkbokföras där), 13 kap. 1 § resp. 1 kap. 5 § KL). Ett företag som bedriver näringsverksamhet i kommunen utan att äga fast egendom där kan därmed inte överklaga ett beslut med laglighetsprövning.

[34] I prop. 1992/92:210 s. 277 anges som exempel arrendatorer, hyresgäster och fastighetsförvaltare.
[35] Regleringen om att äganderätt till fast egendom grundar kommunmedlemskap innebär att också juridiska personer kan vara medlemmar av en kommun, prop. 2016/17:171 s. 296 f.

2.7 Utformning av lokala ordningsföreskrifter

Kommunerna får med stöd av 3 kap. 8 och 12 §§ OL samt 1 § förordningen (1993:1632) med bemyndigande för kommuner och länsstyrelser att meddela lokala föreskrifter enligt ordningslagen (1993:1617) meddela de *ytterligare* föreskrifter för kommunen eller del av denna som behövs för att upprätthålla den allmänna ordningen på offentlig plats. Det är således inte möjligt att inskränka OL:s reglering genom en lokal föreskrift.

Lokala ordningsföreskrifter får inte angå förhållanden som är reglerade i OL eller annan författning eller som enligt OL eller annan författning kan regleras på något annat sätt.

Inte heller får sådana föreskrifter meddelas som innebär en inskränkning i den enskildes frihet att framföra ett musikaliskt verk eller något annat konstnärligt verk. (Se 3 kap. 12 § OL resp. 1 § andra stycket förordningen [1993:1632].)

Utöver detta gäller, vilket inte framgår av bemyndigandet, att en lokal föreskrift inte får strida mot en författning av högre konstitutionell valör. Det följer redan av den formella lagkraftens princip.[36]

Inom ramen för det område som kan regleras får inte föreskrifterna lägga onödigt tvång på allmänheten eller annars göra obefogade inskränkningar i den enskildes frihet.

Dessa begränsningar medför sammantaget att det faktiska området som kan bli föremål för reglering genom lokal ordningsföreskrift är betydligt snävare avgränsat än vad som framgår av bemyndigandet i sig.

Bedömningen av om en viss lokal ordningsföreskrift faller inom ramen för bemyndigandet i 3 kap. 8 resp. 12 § OL innehåller sammantaget ett antal olika moment som vart och ett bör bedömas var för sig, även om det i praktiken kommer att vara svårt att dra några skarpa gränser mellan moment. I syfte att göra framställningen så tydlig som möjligt behandlas gränserna i två separata teman respektive underavsnitt

1. Kan företeelsen regleras genom lokal föreskrift?
2. Är föreskriften i sig för långtgående?

[36] Dunker, Lokala ordningsföreskrifter 2019, s. 237 f. och där hänvisad doktrin.

2.7.1 Kan företeelsen regleras genom lokal ordningsföreskrift?

Innebär föreskriften en inskränkning i den enskildes frihet att framföra ett musikaliskt verk eller något annat konstnärligt verk eller står den i strid med en föreskrift av högre normhierarkisk valör?

Enligt 1 § andra stycket förordningen (1993:1632) får kommunerna inte heller meddela sådana föreskrifter som innebär en inskränkning i den enskildes frihet att framföra ett musikaliskt verk eller något annat konstnärligt verk. Regler om tillståndskrav för eller förbud mot friflytande mobilitetstjänster riskerar inte att komma i konflikt med denna inskränkning av bemyndigandet.

Vad avser den i 2 kap. 17 § RF skyddade näringsfriheten får denna begränsas endast för att skydda angelägna allmänna intressen. Som exempel på sådana intressen anges i motiven miljö, säkerhet, utbildning och andra liknande intressen.[37] Det kan konstateras att lagstiftaren redan genom införandet av tillståndskravet i 3 kap. 1 § OL har infört en begränsning av näringsfriheten med motiveringen att om offentliga platser fritt skulle få användas för olika ändamål, skulle det uppkomma allvarliga störningar i trafiken eller av den allmänna ordningen.[38]

Enligt huvudregeln i 8 kap. 2 § RF ska föreskrifter som inskränker näringsfriheten beslutas genom lag. Det finns dock möjlighet till subdelegation av normgivningsmakten avseende denna typ av föreskrifter till regeringen och dess myndigheter eller kommuner enligt 8 kap. 3 resp. 10 § RF. Så har också skett genom 1 § förordningen (1993:1632). Eftersom en lokal ordningsföreskrift om tillståndskrav för friflytande mobilitetstjänster endast utgör en precisering av vad som redan gäller enligt huvudregeln i 3 kap. 1 § OL kan detta inte anses utgöra en ytterligare inskränkning av näringsfriheten utöver vad som redan gäller. Ett förbud mot tillhandahållande av friflytande mobilitetstjänster på vissa offentliga platser eller delar av sådana bör utan svårighet kunna motiveras med hänsyn till intresset av att upprätthålla den allmänna ordningen.

Lokala ordningsföreskrifter bör under vissa omständigheter kunna omfattas av reglerna i EU:s tjänstedirektiv[39] och den anslutande lagen (2009:1079) om tjänster på den inre marknaden eftersom det kan anses reglera tillträde till verksamhet inom elfordonsuthyrningsmarknaden.

Ett krav som endast innebär en precisering eller utvidgning av ett i lag föreskrivet tillståndskrav och som gäller lika för alla aktörer är inte diskriminerande. Det allmänna intresset av att upprätthålla den allmänna ordningen torde vidare utgöra ett sådant (angeläget) allmänt intresse som motiverar preciseringen eller utvidgningen (i den mån ett förbud mot verksamheten föreskrivs). Eftersom ett förbud som tas in i en

[37] SOU 1994:40, Del A s. 118.
[38] Prop. 1992/93:210 s. 100.
[39] Europaparlamentets och rådets 2006/123/EG av den 12 december 2006 om tjänster på den inre marknaden.

föreskrift inte får vara för långtgående (avsnitt 2.7.2) ställer redan normvigningsbemyndigandet i sig krav på en proportionalitetsbedömning i fråga om geografisk omfattning, tidsmässig giltighet och det sakliga innehållet i föreskriften. Beslut om antagande av lokala ordningsföreskrifter ska kungöras och tillgängliggöras i den ordning som föreskrivs i 8 kap. 13 § KL.

Det bedöms mot denna bakgrund som uteslutet att en reglering av tillhandahållande friflytande mobilitetstjänster genom lokal ordningsföreskrift skulle vara oförenlig med tjänstedirektivet eller aktualisera en anmälningsplikt enligt 15 a § lagen om tjänster på den inre marknaden .

Syftar föreskriften till att upprätthålla den allmänna ordningen på offentlig plats?

Begreppet ”den allmänna ordningen” i 3 kap. 8 § OL ska enligt motiven ges en vidsträckt tolkning.[40] Kommunernas möjlighet att meddela ordningsföreskrifter har en lång historia och har av tradition avsett vitt skilda ämnen som inte alltid enligt vanligt språkbruk behöver associeras med ordningsfrågor. Avgörande är att regeln ska ha till syfte att komma till rätta med eller förebygga någon typ av störning i det offentliga rummet.[41]

Sedan lång tid tillbaka anses kommunen ha möjlighet att reglera tillfällig försäljning, tillhandahållande av tjänster och kringföringshandel genom lokala ordningsföreskrifter.[42] Förutsättningarna är dock att regleringen dels är motiverad från ordningssynpunkt och dels att den inte ges en sådan utformning att den innebär en oacceptabel inskränkning av den grundlagsskyddade näringsfriheten, exempelvis genom att reglera vilken typ av varor/tjänster som får säljas utan att det är motiverat ur ett ordnings- eller säkerhetsperspektiv.[43] Det måste också vara tydligt vilka typer av tillfällig försäljning eller uthyrningsverksamhet som föreskriften reglerar.

Innebär föreskriften en utvidgning eller precisering av den reglering som finns i OL?

Bemyndigandet i 3 kap. 8 § OL är begränsat till att gälla för ”ytterligare föreskrifter”. Det innebär att kommunen inte kan inskränka OL:s bestämmelser genom lokala föreskrifter. De lokala föreskrifterna kan bara gå längre än lagens bestämmelser eller mera i detalj precisera lagens föreskrifter.

---

[40] Prop. 1992/93:210 s. 138 ff. och 152 f.
[41] HFD 2018 ref. 75.
[42] RÅ 1960 I 77 (förbud mot ”fotografering som bedrives yrkesmässigt eller eljest mot betalning).
[43] I 2 kap. 17 § första stycket RF stadgas att begränsningar i rätten att driva näring eller utöva yrke får endast införas för att skydda angelägna allmänna intressen och aldrig i syfte enbart att ekonomiskt gynna vissa personer eller företag. Bestämmelsen anger inte i vilken form begränsningar i närings- och yrkesfriheterna ska beslutas. Enligt huvudregeln i 8 kap. 2 § RF ska sådana föreskrifter beslutas genom lag men med möjlighet enligt 8 kap. 3 resp. 10 § RF till delegering av normgivningskompetensen till regeringen och dess myndigheter eller kommuner.

I det ovanstående har konstaterats att tillhandahållande av friflytande mobilitetstjänster på offentlig plats omfattas av tillståndskravet i 3 kap. 1 § OL förutsatt att det inte är fråga om ett s.k. tillfälligt ianspråktagande.

Eftersom tillståndsplikt för friflytande mobilitetstjänster redan råder enligt huvudregeln i 3 kap. 1 § OL torde det inte vara möjligt att genom lokal ordningsföreskrift inskränka tillståndskravet för sådan verksamhet till att avse enbart vissa geografiska områden. Det skulle nämligen utgöra en begränsning av vad som redan gäller enligt OL och därmed inte vara förenligt med att föreskrifterna enbart får gå längre än OL eller precisera lagens föreskrifter. Se dock nedan om införande av tillståndskrav för s.k. tillfälliga ianspråktaganden.

En föreskrift som reglerar förbud/tillståndskrav för tillhandahållande av friflytande mobilitetstjänster innebär en precisering av tillståndskravet i 3 kap. 1 § första meningen OL angående förhållanden som inte explicit är reglerade i OL. En sådan föreskrift bör därmed inte anses stå i strid med subsidiaritetsregeln i 3 kap. 12 § OL på grund av att frågan är reglerad i OL.

I NJA 1997 s. 179 fann Högsta domstolen att undantaget för s.k. tillfälliga ianspråktaganden i 3 kap. 1 § första stycket andra meningen OL inte innebar att tillståndskravet är reglerat i OL på så sätt att det skulle medföra hinder för en lokal föreskrift som belade tillfälliga ianspråktaganden med tillståndskrav. Bestämmelsen i 3 kap. 12 § OL begränsar alltså inte möjligheten att i en lokal föreskrift föreskriva krav på tillstånd som går längre än vad som föreskrivs i OL.

Regleras friflytande mobilitetstjänster i OL eller annan författning eller kan de enligt OL eller annan författning regleras på annat sätt än genom lokal föreskrift med stöd av OL?

Förutom att lokala föreskrifter inte får angå förhållanden som redan är reglerade i OL eller kan regleras genom OL på annat sätt än genom lokal föreskrift gäller motsvarande krav även i förhållande till andra författningar. Lokala föreskrifter är därmed ett subsidiärt alternativ till andra regleringsmöjligheter.

För att säkerställa att frågan som avses regleras genom föreskriften inte är föremål för reglering genom annan författning eller kan regleras genom sådan måste därför inledningsvis undersökas om det finns andra föreskrifter som reglerar ämnet. Utöver tillståndskravet i 3 kap. 1 § OL innehåller lagen ingen reglering som träffar friflytande mobilitetstjänster, varken direkt eller genom bemyndigande att meddela ytterligare föreskrifter.[44]

[44] Om verksamheten innebär att ställningar, skyltar och liknande anordningar ställs upp finns det dock särskilda regler i 3 kap. 3 § OL som stadgar en skyldighet att avhjälpa brister på sådana anordningar utan oskäligt dröjsmål, se 2.5.

2.7.2 Är föreskriften i sig för långtgående?

En lokal ordningsföreskrift får inte lägga onödigt tvång på allmänheten eller annars innebära obefogade inskränkningar i den enskildes frihet, 3 kap. 12 § OL. Om så är fallet anses den vara alltför långtgående. Av domstolarnas praxis[45] följer att bedömningen av om en lokal ordningsföreskrift ska anses vara för långtgående bör göras utifrån kriterierna

- geografiskt tillämpningsområde,
- tidsmässig giltighet, och
- sakligt innehåll.

Utöver dessa grundläggande utformningskriterier måste de lokala ordningsföreskrifterna ges en sådan utformning att det är möjligt att förstå och tillämpa dem. I detta krav ligger dels att de ska formuleras på ett sådant sätt att den enskilde kan förstå vad som gäller och dels att Polismyndigheten kan avgöra när föreskrifterna följs respektive överträds.

I förarbetena framhålls att kommunerna bör avhålla sig från att besluta föreskrifter som är onödiga och att det därför är angeläget att kommunerna noga prövar om de verkligen behövs liksom bestämmelsernas geografiska tillämpningsområde.[46]

Geografiskt tillämpningsområde

Lokala ordningsföreskrifter bör inte omfatta ett större geografiskt tillämpningsområde än vad som är nödvändigt. Tillämpningsområdet bör därför begränsas till sådana områden där störningen faktiskt utgör eller kan antas utgöra ett problem.[47] Exempelvis har ett förbud mot förtäring av spritdrycker, vin eller starköl på samtliga offentliga platser i en kommun ansetts för långtgående.[48]

Tidsmässig giltighet

Kommunen ska endast meddela sådana lokala ordningsföreskrifter som verkligen behövs. I detta ligger att bestämmelserna inte bör gälla på tider under dygnet eller året när det inte är motiverat från ordningssynpunkt. Exempelvis bör ett förbud mot ridning på badplatser inte omfatta andra delar av dygnet eller året än de när badning i nämnvärd omfattning äger rum vid badplatserna.[49]

---

[45] Se exv. HFD 2018 ref. 75.
[46] Prop. 1992/93:210 s. 142.
[47] RÅ 1974 B 1010, RÅ 1977 Bb 101, RÅ 1982 Ab 106 och RÅ 1980 2:55.
[48] RÅ 1997 ref. 41.
[49] RÅ 1965 I 11.

Sakligt innehåll

Det är kommunen själv som gör bedömningen av om en viss företeelse bör regleras genom ordningsföreskrifter, och vilken typ av regel som i så fall är påkallad (förbud, tillståndskrav, villkor för utförande av vissa arbeten etc.). Kommunerna är de som bäst känner till de lokala förhållandena och det är den ordning som bäst tillgodoser principen om den kommunala självstyrelsen.[50]

Allmänt sett gäller således att ju mer avgränsat en ordningsföreskrifts tillämpningsområde är, desto mer ingripande kan föreskriften tillåtas vara. Som exempel har dåvarande Regeringsrätten ansett ett förbud mot att dricka ”öl klass II” (s.k. folköl) på offentlig plats vara alltför långtgående.[51] En sådan föreskrift kan visserligen sägas syfta till att upprätthålla ordningen, men den träffar beteenden som kan anses allmänt accepterade, såsom att förtära relativt sett alkoholsvag öl vid en picknick, och kommer dessutom att gälla inom områden där ett förbud inte är befogat.

Exempel på föreskrifter som får anses vara alltför detaljerade och som är olämpliga i de lokala ordningsföreskrifterna är förbud mot beträdande av gräsmatta, kortspel på offentlig plats, mattpiskning på eller intill offentlig plats, nedsläppande av flygblad på offentlig plats, föreskrifter om billarm som stör omkringboende, skällande hundar som förorsakar oljud samt föreskrifter om skidliftar, skidbackar, vattenrutschbanor och liknande anläggningar som i vissa hänseenden är reglerade i författning.[52]

Går föreskrifterna att tillämpa?

I rättsfallet HFD 2018 ref. 75 framhöll Högsta förvaltningsdomstolen, HFD, att de lokala föreskrifterna måste ges sådan utformning att allmänheten kan förstå deras innebörd och de som övervakar efterlevnaden kan avgöra när föreskrifterna följs respektive överträds.[53]

För att man ska kunna straffbelägga någon för överträdelse av en lokal föreskrift krävs t.ex. att föreskriften exakt anger var den gäller. Det är inte tillräckligt att ange att en viss företeelse är förbjuden inom eller intill en viss kategori av platser.

För att undvika oklarheter i fråga om vilka områden som föreskriften omfattar bör dessa redovisas i en kartbilaga till föreskriften. Det finns inget hinder mot att avgränsning av områdena görs genom angivande av koordinater. Ett sådant tillvägagångssätt förutsätter att det av bilagan även framgår vilket koordinatsystem som koordinaterna avser. På sikt skapar ett sådant tillvägagångssätt även förutsättningar för att redovisa de lokala ordningsföreskrifterna i stadens GIS-system och på webbkartan.

---

[50] Prop. 1992/93:210 s. 140.
[51] RÅ 1980 Bb 26.
[52] Åberg, a.a., kommentaren till 3 kap 8 §.
[53] Se också RÅ 1992 ref. 75, jfr även RÅ 1980 Bb 26 och SOU 1985:24 s. 185 ff.

2.7.3 Reglering i förebyggande syfte samt kommunens utredningsbörda

HFD, har i rättsfallet HFD 2018 ref. 75 klarlagt att det inte krävs att kommunen visar att något har kommit att utgöra en störning av viss omfattning eller grad för att en viss företeelse ska få regleras genom lokal ordningsföreskrift så länge som föreskriften uppfyller utformningskraven.

HFD slår fast att kommunerna är oförhindrade att i förebyggande syfte besluta olika ordningsföreskrifter avseende sådant som typiskt sett kan innebära störningar, t.ex. lastning av varor, schaktning och grävning, högtalarutsändningar, förtäring av alkohol osv. samt att av det sagda även följer att det *inte heller kan krävas av en kommun att den presenterar någon utredning till stöd för att föreskriften behövs*.

2.8 Taxan och avgiften i det enskilda fallet

Kommunen kan bara ta ut avgift för en upplåtelse av offentlig plats om kommunfullmäktige har fattat beslut om en taxa som innehåller grunderna för beräkning av avgiften.

Kommunens rätt att ta ut avgifter omfattar alltså två frågor:

- Utformning och antagande av taxa.
- Avgiftsskyldighet i det enskilda fallet.

Utgångspunkter för utformning av avgifter i en taxa

I de kommunala verksamheterna gäller som huvudregel självkostnadsprincipen. Den innebär att kommunerna inte får ta ut högre avgifter än vad som motsvarar kostnaderna för de tjänster eller nyttigheter som tillhandahålls, 2 kap. 6 § KL. För avgifter som tas ut med stöd av avgiftslagen[54] gäller i stället att avgiften får fastställas till ett belopp som kan anses skäligt med hänsyn till ändamålet med upplåtelsen, nyttjarens fördel av denna, kommunens kostnader med anledning av upplåtelsen och övriga omständigheter. I avgiftslagen slås inte fast någon undre gräns för avgiftens storlek. Sålunda står det kommunen fritt att bestämma denna gräns. Den övre gränsen däremot är fastställd i lagen så till vida att avgiften ska vara skälig. Enligt avgiftslagens förarbeten[55] får hänsyn tas till bl.a. den beräknade vinsten av rörelsen. Därvid ska man utgå från en objektiv beräkning av vad som kan anses normalt för en rörelse av det aktuella slaget och inte från det verkliga utfallet av rörelsen.

[54] Lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m.
[55] Se prop. 1957:157 s. 54 f.; se också prop. 1972:12 s. 48 f.

Avsikten är således att kommunen ska kunna ta hänsyn till den fördel som det innebär för en rörelseidkare att få ta en viss försäljningsplats i anspråk men däremot inte till den vinstökning som beror av dennes egna prestationer. Avgiften får därmed inte ställas i direkt relation till omsättningen eller lönsamheten i det enskilda fallet. Avgiften är inte bunden till kommunens direkta kostnader i samband med upplåtelsen, exempelvis till följd av angrepp på gatubeläggning, särskild renhållning osv., men i den mån sådana kostnader förekommer får hänsyn givetvis tas till dem. Vid utformningen av taxan måste hänsyn tas också till sådant som hur stort markutrymme som upplåtelsen avser, platsens belägenhet och trafikintensiteten på platsen. Detta gäller framför allt upplåtelser för försäljningsändamål. I sammanhanget bör framhållas att det står kommunen fritt att anlägga sociala aspekter på frågan om avgiftens storlek. Sålunda kan hänsyn tas till om en rörelse ska drivas av en person som är endast partiellt arbetsför.

Avgiften i det enskilda fallet

För att kommunen ska ha möjlighet att ta ut avgift för en viss upplåtelse av offentlig plats som står under dess förvaltning är det två förutsättningar som måste vara uppfyllda. Till att börja med måste kommunfullmäktige ha beslutat om en taxa som innehåller grunderna för hur avgiften ska beräknas. Det krävs också att Polismyndigheten har lämnat tillstånd för upplåtelsen ifråga. Kommunen får också ta ut avgifter för upplåtelse av plats på salutorg eller liknande plats som kommunen har upplåtit till allmän försäljningsplats. Sådana upplåtelser omfattas inte av krav på Polismyndighetens tillstånd utan kommunen hanterar upplåtelseärendena på egen hand. (Se 1 § avgiftslagen.)

3 Reglering av friflytande mobilitetstjänster genom lokala ordningsföreskrifter i Stockholms kommun

I föregående avsnitt konstaterades att det är möjligt att precisera tillståndskravet i 3 kap. 1 § OL till att uttryckligen omfatta tillhandahållande av friflytande mobilitetstjänster genom en lokal ordningsföreskrift. Vilken utformning en sådan föreskrift ges i det enskilda fallet är först och främst beroende av de rent rättsliga begränsningarna men också av vilka ambitioner Staden har med regleringen i fråga.

Kommunfullmäktige i Malmö kommun beslutade under senare delen av år 2020 att införa ett generellt tillståndskrav för att bedriva uthyrning av eldrivna enpersonsfordon. Föreskriften gavs följande lydelse.

> *Det krävs tillstånd för att bedriva uthyrning av eldrivna enpersonsfordon (sparkcyklar, elcyklar och liknande), oberoende av om de har ett eller flera hjul, en sitt- eller ståplats för föraren.*

Tillståndskravet gäller således för samtliga offentliga platser och platser som jämställts med sådan genom lokal föreskrift inom hela Malmö kommun. Beslutet anmäldes till länsstyrelsen i Skåne län som den 13 oktober 2020 beslutade att avsluta ärendet utan åtgärd.[56]

Tjänstetypen i sig bygger på att fordonen som tillhandahålls är utplacerade på platser där det kan antas finnas en efterfrågan på att använda dem. Behovet torde variera över tid; om exempelvis ett större evenemang ordnas på en viss plats bör behovet av tjänsten typiskt sett bli större på denna platsen under tiden för evenemanget, men kanske helt upphöra dagen efter det avslutas.

Vidare följer av affärsmodellen för nu aktuella tjänster att ett visst fordon ska kunna återlämnas på den plats som hyrestagaren önskar, förutsatt att denne följer tillämpliga trafikföreskrifter om parkering. Det är mot denna bakgrund givet att det inte är möjligt att i förväg peka ut ett mindre antal områden för precisering av tillståndskravet.

Det motsatta förhållandet gäller avseende förbud mot tillhandahållande av friflytande mobilitetstjänster; vissa platser kan av rena ordningsskäl vara mindre lämpade för sådan verksamhet, vilket i sin tur kan motivera att verksamheten genom en lokal föreskrift förbjuds på dessa platser.

[56] Dnr 213-38432-2020.

3.1 Slutsats

Om Staden överväger att införa lokala föreskrifter som reglerar friflytande mobilitetstjänster bör som utgångspunkt en reglering väljas som preciserar tillståndskravet enligt 3 kap. 1 § OL för tillhandahållande av friflytande mobilitetstjänster (se utformningen av Malmö kommuns lokala föreskrift). En föreskrift som också talar om var förbud gäller för aktuell uthyrningsverksamhet är att föredra. Uthyraren kan då redan av föreskriften konstatera på vilka platser det är lönlöst att ansöka om tillstånd. Ett sådant utpekande bör göras på kartor som tas in som en bilaga till föreskriften.

Den utformning som Malmö kommun gett sin föreskrift gör att den omfattar samtliga typer av fordon som i dag tillhandhålls av operatörerna och är samtidigt teknikneutral vilket gör att den kan förväntas täcka in även nya fordonstyper och därmed vara långsiktigt hållbar. Även konkurrens- och likabehandlingsskäl talar för en sådan utformning.

Slutligen ska framhållas att en lokal föreskrift inte kan omfatta ett undantag för den situationen att en operatör ställer ut eldrivna enpersonsfordon i exv. Stadens cykelställ eller på andra platser anvisade för parkering av sådana fordon. Det följer av att tillståndskravet i 3 kap. 1 § OL omfattar tillhandahållande av friflytande mobilitetstjänster och att kommunen inte kan inskränka omfattningen av tillståndskravet – enbart utökningar eller preciseringar är rättsligt godtagbara. Uppställningen i cykelställ är ju föranledd endast av att tillgängliggöra fordonet för uthyrning.

4 Tillståndsprocessen och tillståndet

4.1 Hur stort område kan en ansökan avse?

Utgångspunkten i OL får anses vara att ansökan ska avse en viss offentlig plats. Som exempel kan följande nämnas. En ansökan att uppföra ett försäljningsstånd ska avse platsen X och inte någonstans mellan platsen X och Y. Detta för att kommunen och Polismyndigheten bäst ska kunna bedöma vilken inverkan ett givet tillstånd kan tänkas ha på ordning, trafik och kommunens uppdrag att förvalta marken.

Regelverket hindrar emellertid inte att tillstånd ges till uppförande av försäljningsståndet med angivande av ett större område inom vilket försäljningsståndet får placeras. Ett sådant tillstånd måste dock föregås av noggranna överväganden så att det inte utformas på ett sådant sätt att t.ex. elskåp och utrymningsvägar kommer att blockeras. Således bör området inte bestämmas till storlek så att det blir svårt att överblicka konsekvenserna av tillståndet. Likaså försvåras tillsynen av hur tillståndet efterlevs om området görs alltför vidsträckt.

4.2 Kan flera tillståndshavare samsas på samma yta?

Tillståndshavaren får anses ha en exklusiv nyttjanderätt till den offentliga platsen som tillståndet avser (se avsnitt 2.5). Som exempel kan nämnas att den som får tillstånd att ställa upp en container på en viss plats ska inte behöva riskera att någon annan kommer och ställer upp en container på samma plats. När det kommer till försäljning eller uthyrning gör sig också frågor om sådant som konkurrensfördelar gällande. Den som fått tillstånd att bedriva sin verksamhet på en attraktiv plats ska inte behöva riskera att behöva dela platsen med någon annan. Att flera verksamheter ska samsas på samma yta får således anses strida mot de ursprungliga tankarna kring tillstånd till utnyttjande av offentlig plats enligt ordningslagen. Vidare kan oklarheter uppstå kring sådant som vem av de olika tillståndshavarna som ansvarar för skötseln av den aktuella platsen om flera ges tillstånd att utnyttja platsen.

Avser tillståndet inte endast en bestämd plats utan ett större område och konkurrerande verksamhet ges ett motsvarande tillstånd uppkommer frågan hur meningsskiljaktigheter ska lösas mellan de båda verksamheterna. Tänkbart är att en viss plats inom det område som tillstånden avser kan uppfattas som mer attraktivt än övriga platser som tillstånden avser. Hur ska den exklusiva nyttjanderätten hanteras i en sådan situation?

De problem som beskrivits torde emellertid inte vara oöverkomliga när frågan är begränsad till friflytande mobilitetstjänster. Samtliga förefintliga aktörer bör dock informeras om att flera tillstånd kan komma att beviljas (under förutsättning att t.ex. hinder i trafiken inte uppkommer) för ett visst angivet område. Anses den tilltänkta platsen kunna rymma uthyrning av 25 fordon bör tillstånden utformas så att varje tillstånd begränsas till ett visst angivet antal fordon. Detta för att undvika att en aktör placerar 25 fordon på platsen och därmed förhindrar övriga tillståndshavare från att utnyttja platsen.

En annan tänkbar möjlighet är att flera operatörer ger in en gemensam ansökan.

Sammanfattningsvis kan konstateras att låta meddela flera tillstånd för samma område skulle kunna leda till ett antal konflikter och ansvarsproblem. Innan kommunen slår in på en sådan väg bör det göras en grundlig risk- och konsekvensanalys.

Som ovan

Täby 2021-03-21
Kazimir Åberg

Vallentuna 2021-03-19
Johan Larsson

Polisen

YTTRANDE

Datum
2020-04-08

Diarienr (åberopas)
A502.678/2019

Saknr
500

Polismyndigheten
Rättsavdelningen
Enheten för rättslig styrning och stöd

Stockholms kommun
Trafikkontoret
Att; Fredrik Alfredsson

Fråga om uppställande av elsparkcyklar för uthyrning på offentlig plats omfattas av ordningslagens regler om tillståndsplikt

Sammanfattning

Polismyndigheten gör bedömningen att uppställning av elsparkcyklar för uthyrning på offentlig plats i Stockholms innerstad normalt inte stämmer överens med det ändamål som platsen har upplåtits för eller kan anses vara allmänt vedertaget. Utgångspunkten bör därför vara att det krävs tillstånd av Polismyndigheten enligt 3 kap. 1 ordningslagen (1993:1617) för att en sådan användning ska vara tillåten. Med hänsyn till det undantag från tillståndsplikten som också framgår av den nyss nämnda bestämmelsen i ordningslagen måste dock varje fall av uppställning bedömas utifrån de faktiska omständigheter som föreligger.

Bakgrund

Stockholms stad har i en skrivelse begärt att Polismyndigheten ska yttra sig över frågan om huruvida uppställning av elsparkcyklar i kommersiellt syfte är tillståndspliktig enligt ordningslagen.

Som bakgrund till sin begäran har Stockholms stad bl.a. hänvisat till att kommersiell uthyrning av elsparkcyklar är en verksamhet som har ökat kraftigt under kort tid och kan förväntas öka ytterligare. Till detta kommer även att andra elfordon avsedda för en person som färdas sittande inom en nära framtid kommer att göras tillgängliga för uthyrning på motsvarande sätt som elsparkcyklar.

Rättsliga utgångspunkter

I ordningslagen (i fortsättningen OL) regleras bl.a. hur offentlig plats får användas. Vad som utgör offentlig plats anges i 1 kap. 2 § OL. Av 3 kap. 1 § första stycket OL framgår att en offentlig plats inom detaljplanelagt område inte utan tillstånd av Polismyndigheten får användas på ett sätt som inte stämmer överens med det ändamål som platsen har upplåtits för eller som inte är allmänt vedertaget. Från den huvudregeln gäller vissa undantag enligt 3 kap. 1 § första stycket andra meningen OL. Polismyndighetens tillstånd krävs sålunda inte om en plats tas i anspråk endast tillfälligt och i obetydlig omfatt-

ning och utan att inkräkta på någon annans tillstånd. Samtliga dessa tre förutsättningar måste föreligga samtidigt för att undantaget från tillståndsplikten ska var tillämpligt.

Av 3 kap. 1 § andra stycket OL framgår att i fråga om allmänna vägar gäller kravet på Polismyndighetens tillstånd endast sådana åtgärder som inte är reglerade i väglagen (1971:948).

Av 3 kap. 2 § OL framgår att innan Polismyndigheten beslutar i tillståndsfrågan ska myndigheten i regel hämta in yttrande från den aktuella kommunen. Om kommunen avstyrker ansökan får Polismyndigheten inte bevilja det begärda tillståndet. Om kommunen i sitt yttrande ställer upp villkor för tillståndet får Polismyndigheten meddela tillstånd endast om detta förenas med dessa villkor.

Enligt 3 kap. 14 § andra stycket OL får även av Polismyndigheten ställa upp de villkor för tillståndet som behövs av hänsyn till trafiken samt till allmän ordning och säkerhet.

Av det ovan anförda följer att som en allmän utgångspunkt gäller att den som vill använda en offentlig plats för ett annat ändamål än det som platsen är upplåten för är skyldig att ansöka om Polismyndighetens tillstånd. Om den planerade användningen inte stämmer överens med ändamålet måste Polismyndigheten vid sin prövning av ansökan också ta ställning till om undantaget från tillståndsplikten i 3 kap. 1 § är tillämplig. Det innebär att en bedömning måste göras av de faktiska omständigheterna i det enskilda fallet.

Av 3 kap. 22 § OL framgår att den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot bestämmelserna i 3 kap. 1 § samma lag kan dömas till böter.

Närmare om undantagsbestämmelsen i 3kap. 1 § OL

I förarbetena till OL ges viss ledning för hur en bedömning av om undantaget från tillståndsplikten kan göras. Som framgått ovan krävs för detta att användandet av platsen endast är tillfälligt, i obetydlig omfattning och inte inkräktar på någon annans tillstånd

I förarbetena uttalas bl.a. att ett nyttjande av en offentlig plats som varar längre än några timmar i regel inte anses som ett tillfälligt utnyttjande. Inte heller blir ett ianspråktagande att anse som tillfälligt i fall där en offentlig plats visserligen används endast under någon timme men där nyttjaren efter ett kortare uppehåll återkommer till samma plats och återupptar sin verksamhet där. I förarbetena exemplifieras detta med en gatuhandlare som ställer sig någon timme på en gågata för att sedan gå iväg och komma tillbaka igen[1].

När det gäller bedömningen av i vilken omfattning som en offentlig plats nyttjas anges i förarbetena att av avgörande betydelse är hur stor del av ytan av den offentliga platsen som tas i anspråk. Ju större öppen yta den offentliga

[1] Prop. 1992/93:210, s. 273 ff.

platsen har, desto större ianspråktagande kan alltså anses vara av obetydlig omfattning. Det innebär också att om den offentliga ytan är begränsad kan ett endast blygsamt ianspråktagande bli tillståndspliktigt.[2]

Ytterligare ledning vid bedömningen av tillståndsplikten kan fås genom de brottmålsdomar som gäller misstänkt brott mot tillståndsreglerna i OL, se bl.a. Svea hovrätts dom i rättsfallet RH 1999:35 som gällde brott mot 3 kap. 1 § 1 st. och 22 § ordningslagen.

Polismyndighetens bedömning

Att använda en offentlig plats inom ett detaljplaneplanlagt område för att ställa upp elsparkcyklar för uthyrning, dvs. som ett led i en näringsverksamhet, torde enligt Polismyndighetens bedömning normalt inte stämma överens med det ändamål som platsen har upplåtits för eller vara allmänt vedertaget. Utgångspunkten bör därför vara att det krävs tillstånd för en sådan användning. För att den skyldigheten ska falla bort ska det stå klart att det planerade användandet innebär att den offentliga platsen endast tas i anspråk tillfälligt och i obetydlig omfattning och att den inte heller inkräktar på någon annans tillstånd. Bedömningen av den frågan måste, som tidigare sagts, göras utifrån de faktiska omständigheterna i varje enskilt fall och med beaktande av tillämplig rättspraxis och förarbetsuttalanden.

Polismyndigheten vill i sammanhanget också peka på det förhållandet att en kommun – utöver den vetorätt som framgår av den ovan redovisade bestämmelsen i 3 kap. 2 § OL – med stöd av sin föreskriftsrätt enligt 3 kap. 8 § OL har möjlighet att meddela de föreskrifter som behövs för att upprätthålla den allmänna ordningen på offentlig plats. Sådana föreskrifter får inte avse förhållanden som redan är reglerade i OL men en kommun bör inom ramen för sin föreskriftsrätt exempelvis kunna föreskriva vilka offentliga platser som får användas för uthyrning av elsparkcyklar eller förbjuda att en viss plats används för sådan verksamhet, jfr t.ex. Högsta förvaltningsdomstolens dom HFD 2018 ref. 75).

Polismyndigheten vill avslutningsvis understryka att de ovan beskrivna förhållanden enbart avser verksamheten med uppställning av elsparkcyklar för uthyrning. Reglerna i OL är däremot inte tillämpliga på den som hyr en elsparcykel. Här gäller i stället de vanliga trafikreglerna.

Detta yttrande har beslutats av chefen för enheten för rättslig styrning och stöd Eva Lindeblad med juristen Lars Stark som föredragande.

På Polismyndighetens vägnar

Eva Lindeblad

[2] A.a. s. 274