

Stockholm 2023-03-31

Ministry of Transport and Communications

E-mail/recipient
kirjaamo.lvm@gov.fi

VN/6164/2023

Remissvar till dnr: VN/6164/2023

Om NMA

Nordic Micromobility Association (NMA) är en nordisk branschorganisation för företag inom mikromobilitet som startades den 17 september 2019. Medlemmar är företagen Bird, Bolt, Dott, Lime, Tier och Voi. Organisationens syfte är att främja branschen, uppmuntra konkurrens och engagera sig i dialog med städer och myndigheter runt om i de nordiska länderna.

Bakgrund

För att uppnå klimatmålen är ökad eldriven mikromobilitet brådskande, dels för resor till och från kollektivtrafiken (så kallad "first/last mile"), dels för att avlasta densamma, i linje med att skapa attraktiva alternativ till privatbil i städerna. Under 2022 gjordes cirka 13 miljoner resor och nästan 22 miljoner kilometer kördes bara i Finland med NMA-medlemmarnas delade elsparkcyklar. Totalt uppskattar vi att det idag finns cirka 50 000 elsparkcyklar för uthyrning i Finland (uppskattningen inkluderar de operatörer som inte är medlemmar i NMA, men inte privata fordon).

NMA:s medlemmar arbetar ständigt för att förbättra säkerheten för sina fordon och främja säkert användarbeteende samt en trafikinfrastruktur som är både säkrare och mer användarvänlig för elsparkcykelanvändare.

NMA uppskattar mycket denna möjlighet att bidra till att utveckla förutsättningarna för mikromobilitet i Finland.

Sammanfattning

Borde beskrivningen av den nuvarande situationen kompletteras på något sätt?

Delad mobilitet, där fordon delas mellan individer över tid eller tillsammans med flera passagerare, är här för att stanna. NMA anser att mer vikt måste läggas på hur mikromobilitet är en viktig del av Finlands klimatmål och hållbarhetsutveckling. I detta anser NMA att förhållandet mellan reglering och marknadsbaserade affärsoperationer och hur de senare mer kan bidra bör framhållas. Samtidigt bör ett underlag också tydligt framhålla vikten av proportionell reglering, och hur exempelvis obligatorisk fordonsansvarsförsäkring och avgifter påverkar utvecklingen av sektorn. Slutligen kan värdet av datadrivna smarta policier också framhållas tydligare, för att kunna främja förutsättningarna för sektorn att bättre bidra till den nödvändiga hållbarhetsomställningen.

Den bästa och rimligaste lösningen, enligt NMA's erfarenhet, för att uppnå bästa regleringsresultat är när lokala, kommunala tjänstemän har befogenhet att besluta om rimliga lösningar som passar lokala behov.

Lösningalternativ som också bör ingå i underlaget; NMA vill särskilt framhålla att en eventuell reglering bör avvakta utfallet av den regleringsmodell som nu prövas i Helsingfors, då det annars finns en risk med onödig eller missriktad nationell reglering. Därtill anser NMA att geofencing är ett verktyg som på ett enkelt och effektivt sätt kan uppfylla alla parkeringslösningar som presenteras i promemorian varför möjligheterna att införa geofencing i vägtrafiklagen bör undersökas som en mer effektiv och mindre ingripande regleringsmetod.

Bör Transport- och kommunikationsministeriets förslag kompletteras på något sätt?

NMA önskar framhålla ett par områden som skulle tjäna väl av ytterligare utredning

- Promemorian fokuserar särskilt på Helsingfors. Ingen annan finsk stad har dock signalerat till oss operatörer om behovet av att reglera parkering på ett sådant sätt och det kan därför ifrågasättas om förslagen verkligen behövs på ett nationellt plan och om de åsidosätter principen om lokalt självstyre. Det bör särskilt beaktas vidare.
- Promemorian kritiserar licenssystemet för att bland annat höja tröskeln för att komma in på marknaden. Samtidigt är det ganska tydligt att ett nationellt parkeringssystem skulle leda till samma effekt. NMA skulle förorda en ordentlig konkurrensanalys av införandet av ett nationellt parkeringssystem.
- Den parkeringslösning som presenteras i promemorian är också mycket dyr att genomföra. Det är tydligt att denna kostnad, som skulle överföras till operatörerna, skulle leda till att höja tröskeln för att komma in på marknaden och i praktiken leda till stora svårigheter för marknadsbaserad verksamhet. NMA skulle förorda en ordentlig konsekvensanalys av kostnadsaspekterna.
- De lösningar som rekommenderas är inte teknikneutrala, eftersom förslagen begränsar regleringen till att endast täcka en begränsad form av delad mobilitet. NMA anser att det inte är fördelaktigt att skapa detaljerad lagstiftning som endast gäller en form av mobilitet.

Utöver detta vill NMA lyfta frågan om hjälmar. Alla NMA-medlemmar främjar aktivt användningen av hjälmar. Det finns dock mer effektiva åtgärder än obligatoriskt hjälmkrav. Enligt Världshälsoorganisationen är "miljön där cyklister åker och deras potentiella exponering för motortrafik en av de största faktorerna för den övergripande risken för krascher, skador och dödsfall". Lösningen är förbättringar av transportinfrastrukturen, vilket inkluderar separata cykelbanor och utveckling av ett cykelnätverk. Därtill, minskning av bilanvändning förbättrar säkerheten för mikromobilitetsanvändare. Lagstiftande åtgärder bör därför fokusera på de politiska åtgärder som minskar användningen av privata bilar och förbättrar väginfrastrukturen.

NMA:s mer detaljerade återkoppling på promemorian VN/6164/2023 från Transport- och kommunikationsministeriet.

1. Tycker ni att beskrivningen av den nuvarande situationen för mikromobilitet som presenteras i promemorian är korrekt och tillräckligt omfattande? Borde beskrivningen av den nuvarande situationen kompletteras på något sätt?

Beskrivningen av den nuvarande situationen för mikromobilitet är relativt omfattande och baserad på forskningsdata från Finland. Den viktigaste faktorn som saknas från bedömningen av mikromobilitetens övergripande situation är förhållandet mellan mikromobilitet och Finlands klimatmål och hållbarhetsutveckling. Även om klimatmål och hållbarhet inte regleras direkt under vägtrafiklagen, utgör de en väsentlig del av helheten, vilket innebär att ändringar i vägtrafiklagen har en direkt koppling till att uppnå klimatmål och att omvandla stadstransporten för klimatanpassning. Därför bör deras relation bedömas och de föreslagna åtgärderna övervägas utifrån detta perspektiv.

Att bygga mer hållbara transportsystem i städerna har varit ett centralt fokus för städer globalt med målet att skapa en sömlös mobilitetsupplevelse, samtidigt som trafik, buller och föroreningar minskas. Trots noggrann planering från regeringsföreträdare har uppgången av mikromobilitet varit en oväntad framgångshistoria under de senaste åren inom sektorn för transport i städerna. Konsumentintresset för mikromobilitet har blomstrat under den globala COVID-19-pandemin, där många cyklister valde en hygienisk, hållbar och flexibel resa.

Stadsgator och motorvägar är ofta överbelastade med trafik, vilket ytterligare minskar effektiviteten i mobilitetssystemet. Därför är delad mobilitet, där fordon delas mellan individer över tid eller tillsammans med flera passagerare, här för att stanna. För att leda europeiska städer mot bilfrihet kommer buller- och föroreningsfria zoner inte bara kräva smarta policys och infrastruktur, utan också en grundläggande förändring av mobilitetsvanor och beteenden. Genom att göra alternativa och kollektiva transportsystem mer tillgängliga och bekväma kan elsparkcyklar fungera som en katalysator för delad och hållbar mobilitet.

För att dra nytta av delad mikromobilitet och särskilt elsparkcyklar, skulle städer och politiska beslutsfattare behöva omfamna trenden och skapa miljöer som främjar privata investeringar och

hållbara metoder som gynnar staden, dess invånare och planeten. Tillsammans kan investeringar i mikromobilitetsinfrastruktur, effektiva policys, innovationer och ansvarsfull affärsutövning hjälpa städer att nå sina klimatmål, återta utrymme för medborgarna och förbättra deras livskvalitet.

Alla elsparkcyklar är, enligt definition, utsläppsfria och flera operatörer har också investerat i klimatneutrala transportutrustningar i operativa verksamheter. Livslängden för elsparkcyklar har dessutom utvecklats snabbt under de senaste åren och de senaste modellerna håller i över 5 år vid tungt delat användande. På samma sätt utvecklas återvinningsgraden för använda batterier ständigt.

Promemorian (3.2) diskuterar tillhandahållandet av mikromobilitetstjänster på marknaden och hänvisar till marknadsanalysen, t.ex. i avsnitt 6.6. Men promemorian bedömer inte förhållandet mellan reglering och marknadsbaserade affärsoperationer mer brett.

Promemorian tar inte heller hänsyn till effekten av andra regleringsåtgärder som är under förberedande, såsom obligatorisk fordonsansvarsförsäkring, och som har påverkan på utvecklingen av sektorn. Regleringen av kommersiell, delad mikromobilitet bör utvecklas på ett kontrollerat sätt som helhet. Det finns en realistisk risk att överlappande reglering kommer att försvaga sektorns verksamhetsförhållanden betydligt och höja tröskeln för inträde på marknaden och förmodligen förhindra marknadsbaserade operationer i flera städer i Finland.

Vid övervägande av regleringsåtgärder är det viktigt att ta hänsyn till hur eventuella avgifter påverkar användarnas beteende och adaptation av teknologin. Om avgifterna är för höga eller inte riktigt anpassade till användarnas priskänslighet kan det leda till att färre personer använder delade transportalternativ, vilket kan hämma utvecklingen av hållbara och effektiva transportsystem i städerna. Höga avgifter kommer att stoppa eller bromsa antagandet av delad mobilitet, en utveckling som städer å andra sidan bör främja. Den nämnda risken och möjliga effekten behöver beaktas av alla avsedda regleringsåtgärder, och NMA skulle föreslå att detta inkluderas i beskrivningen.

Även om vissa utmaningar kvarstår för elsparkcykelsektorn, såsom att lösa parkeringsproblem och förbättra säkerheten, visar den oväntade uppgången av elsparkcyklar i Europa att framtiden för mobilitet som är människocentrerad och ger lågutsläppstransport kan komma snabbare än vi trodde. Datadrivna smarta policys behövs för att stödja skiftet istället för att försena det.

2. Vilken av lösningarna som diskuteras i promemorian tycker ni är den bästa och rimligaste? Varför?

Även om mikromobilitet och elsparkcyklar fortfarande är en ganska ny företeelse har branschen samlat omfattande erfarenhet av olika regleringsalternativ i alla västeuropeiska länder. Regleringen har ibland försökt förhindra hela utvecklingen av mikromobilitet eller begränsa nackdelarna enbart med hjälp av parkeringslösningar. Enligt vår erfarenhet uppnås bästa

regleringsresultat när lokala, kommunala tjänstemän har befogenhet att besluta om rimliga lösningar som passar lokala behov.

Till exempel är delade elsparkcyklar nu tillgängliga i över 30 kommuner i Finland, från Helsingfors med 650 000 invånare och nästan 20 000 elsparkcyklar under säsongen 2022 till Nokia med 35 000 invånare och endast 200 sparkcyklar. Det är självklart att olika typer av regleringar för sektorn behövs i olika typer av städer. Om marknaden inte är tillräckligt attraktiv för flera operatörer finns det till exempel inget klart behov av att begränsa antalet operatörer och/eller fordon. Men när antalet elsparkcyklar i ett visst område ökar, krävs fler åtgärder. Den här typen av mer detaljerade tillvägagångssätt för reglering kan uppnås genom att ge kommunerna möjlighet att reglera marknaden genom licenser, men det finns också andra åtgärder som kan vara mer lokala. Till exempel kan genomförandet av parkeringsförbud för elsparkcyklar beslutas på kommunal nivå i Sverige.

3. Finns det något lösningsalternativ som diskuteras i promemorian som ni anser saknas? Vilken skulle denna alternativa lösning vara?

Helsingforsregleringen

Helsingfors har upplevt bristen på reglerande verktyg som otillräckliga och den övergripande situationen som ohållbar när det gäller den övergripande hanteringen av stadsutrymmet. Helsingfors mikromobilitetsmarknad är den största i Finland. Dessutom har branschen varit lätt reglerad. Som ett resultat av detta, under säsongen 2022, opererade redan sex operatörer med sammanlagt cirka 19 000 e-scootrar i Helsingfors. Det oreglerade och okontrollerade totala antalet e-scootrar var också den grundläggande orsaken till de nackdelar som staden observerade: särskilt i centrumområdet fungerade parkeringslösningarna som implementerats i samarbete med operatörerna, men det fanns helt enkelt för många e-scootrar och för många operatörer.

För perioden 2023 har Helsingfors skapat en driftsmodell baserad på avtalsbaserade stopp- och parkeringsrestriktioner, vars funktionalitet ännu inte har testats. Det är möjligt att genom denna driftsmodell kommer de flesta utmaningarna att lösas och det direkta trycket på den nya obligatoriska parkeringslagstiftningen kommer att tas bort. Från NMAs perspektiv, särskilt med hänsyn till parkeringsförbudet på alla trottoarer och cykelbanor i hela landet, skulle det vara nödvändigt att avvakta med regleringen. Om nackdelarna minskar i Helsingfors genom deras nya reglering, skulle lagstiftningen för hela landet vara klart onödig överreglering.

Vi diskuterar mer detaljerat svårigheterna med parkeringslösningen som presenterats av Ministeriet för Transport och Kommunikation i sektion 4.

Geofencing som verktyg

Delningstjänster för elsparkcyklar är baserade på GPS-positionering och styrning av fordonen med hjälp av geofencing. Operatörerna kan sätta geografiska begränsningar för parkering, körning och hastighet med hjälp av geofencing och centralt hantera användningstiden för fordonen. Alla parkeringslösningar som presenteras i Transport- och kommunikationsministeriets promemoria kan också implementeras med hjälp av geofencing. Fördelarna med ett digitalt och modernt system inkluderar;

- pris: trafikskyltar som krävs för tusentals parkeringsplatser kostar miljoner euro, digital geofencing är gratis
- hastighet: ändringar av geofencing tar bara några minuter vid behov, att markera fysiska parkeringsplatser kan ta upp till flera månader

Oberoende av andra regleringsmedel skulle det vara önskvärt om kommunerna kunde få rätt att kontrollera delade elsparkcyklar genom geofencing. Ett digitalt trafikstyrningsverktyg baserat på positionering kan vara ett bra tillägg till kommunal trafikstyrning.

Möjligheterna att införa geofencing i vägtrafiklagen bör därför undersökas.

4. Vad är din syn på bedömningen av Transport- och kommunikationsministeriets förslag som presenteras i kapitel 7? Bör den kompletteras på något sätt?

De bästa reglerande åtgärderna som presenteras i kapitel 7 sammanfattas i följande punkter:

1. Förbud mot att parkera elsparkcyklar på trottoarer, cykelvägar och andra liknande områden vid sidan av vägen. Parkering skulle vara tillåten på vägen och på särskilt anvisade platser.
2. Harmonisering av trafikreglerna för e-scootrar så att alla elscootrar omfattas av cykeltrafikreglerna.
3. Nya trafikkontrollanordningar för att kontrollera mikromobilitet kommer att läggas till i lagen och förklaringarna av de nuvarande trafikkontrollanordningarna kommer att specificeras.
4. Möjliggör omedelbar förflyttning av e-scootrar som är parkerade felaktigt på trottoaren och cykelvägen i alla situationer.
5. Sätt en gräns på 0,5 promille för att transportera en elscooter och cykla. Sanktionera bristande efterlevnad av promillegränsen och ge polisen rätt att utföra ett drogtest och blåsa förare av fordon som misstänks vara påverkade av droger.

Reglering som stöds utan kommentarer: NMA stöder harmoniseringen av trafikregler för e-scootrar (2), nya trafikkontrollanordningar (3) och förtydligandet av lagstiftningen om förflyttning av e-scootrar (4).

Promillegräns (5):

Ur NMA:s synvinkel bör gränsen på 0,5 promille för e-scootrar stödjas. Till exempel visar HUS:s rapport från 2021 om olyckor med elsparkcyklar att majoriteten, upp till 75% på helgnätter, av olyckorna inträffar i en betydande grad av berusning. Från hållbarhets- och acceptanssynpunkt för sektorn och trafiksäkerheten är promillegräns ett viktigt och effektivt medel för att införa den. Det är troligt att säkerheten för e-scooterkörning skulle vara jämförbar med cykling om oönskad körning under alkoholpåverkan kunde kontrolleras genom lagstiftning.

Det bör emellertid noteras att konsekvenserna av att köra en elscooter i berusat tillstånd skiljer sig markant från till exempel att köra ett privat fordon under påverkan. Vid bilkörning riktas faran direkt inte bara mot föraren själv utan också mot andra trafikanter. Av de 446 behandlingsfall som krävdes enligt HUS:s statistiska sammanställning 2021, riktades endast 12, eller cirka 2,7%, mot andra personer än e-scooterföraren.

Därför bör allvaret i handlingen beaktas när promillegränsen sätts och det finns ingen rättfärdigande grund för att ålägga en kriminalrättslig påföljd. Vi stöder möjligheten att införa administrativa sanktioner för överträdelse av promillegränsen i vägtrafiklagen. Att sätta en promillegräns stöder också EU:s nollvision, som även den nya trafiksäkerhetsstrategin som utarbetats av Transport- och kommunikationsministeriet bygger på.

Förslaget om parkeringsförbud medför flera utmaningar (1)

Transport- och kommunikationsministeriets promemoria bygger på regleringstryck, som fokuserar särskilt på Helsingfors: Helsingfors har funnit verktygen för att reglera sektorn otillräckliga och den övergripande situationen ohållbar i fråga om hantering av urbant utrymme. Förslaget om förbud att stanna motsvarar lösningen som planeras av Helsingfors stad endast för södra innerstaden under sommaren 2023. Ingen annan finsk stad har signalerat till oss operatörer om behovet av att reglera parkering över hela staden på ett liknande sätt. Helsingfors har inte heller utökat den icke-stop zon som föreslås för sommaren 2023 för att täcka hela staden. Ministeriets förslag är därför betydligt bredare än det nuvarande behovet av reglering och åsidosätter principen om lokalt självstyre.

Städer, både inom ramen för självreglering av branschen och i olika europeiska styrmodeller, har många sätt att organisera parkering. Nackdelarna med parkering av elsparkcyklar kan åtgärdas genom att till exempel begränsa det totala antalet brädor, tillhandahålla parkeringsplatser och ställ, begränsa parkering med geofencing eller uppmuntra till parkering, där användaren belönas ekonomiskt för parkering på en viss plats. Det föreslagna parkeringen, som endast tillåts på angivna platser, är den mest drastiska åtgärden som begränsar verksamheten inom sektorn, och som oftast används främst i stadskärnor, med mindre täta områden som verkar på en free-floating basis.

Det föreslagna parkeringsförbudet skulle gälla alla elscootrar, både privatägda och delade, även om det har varit uppenbart att parkeringsutmaningar främst är relaterade till delade sparkcyklar.

Av denna anledning skulle det vara meningsfullt att rikta regleringen mot tjänsteleverantörerna och inte mot alla som använder transportmedlet.

Sverige som exempel

Promemorian använder Sverige som exempel på parkeringsförbud, där en ny bestämmelse om parkering av elsparkcyklar lades till i vägtrafikförordningen hösten 2022. Förordningen förbjöd parkering av e-scootrar, förutom i cykelställ och andra parkeringsplatser avsedda för elscotrar.

Den svenska förordningen verkar vara i linje med förslaget till finsk reglering från Ministeriet för transport och kommunikation. Men det finns betydande skillnader i dess praktiska genomförande.

För det första har svenska kommuner större rätt att välja hur lagen ska verkställas. Svenska kommuner kan välja om lagen gäller för hela kommunen eller endast för en del av kommunen. På så sätt har vissa kommuner fortsatt att dra fördelen fri flytande e-scootrar som tidigare.

För det andra tillåter lagen parkering vid vilken allmän cykelparkering som helst, av vilken sort till exempel Stockholm ensam redan har cirka 8 000 parkeringsplatser, vilket innebär parkering för cirka 25-30 000 mikromobilitetsfordon i staden (delade och privatägda).

Dessutom behöver cykelparkeringställen inte definieras separat som parkeringsområde med trafikskyltar, som föreslagits av Ministeriet för transport och kommunikation.

Tjänsteleverantörerna instruerar sina kunder att parkera på cykelparkeringställen, till exempel genom geofencing och ett foto som tas vid parkeringen.

Finska kommuner bör också ha betydande kontroll över genomförandet av parkeringsförbudet. Både regionalt och på kommunnivå som helhet.

Tröskel för marknadstillträde

Promemorian kritiserar licenssystemet för att bland annat höja tröskeln för att komma in på marknaden. Det är ganska tydligt att ett nationellt parkeringssystem skulle leda till en betydande ökning av tröskeln för inträde på marknaden.

För det första skulle det förmodligen helt utesluta vissa kommuner från marknaden om kommunen inte ville frigöra gatuplats för parkering av e-scootrar. Även om parkeringsförbudet inte leder till en fullständig blockering av marknaden, kommer endast parkering på anvisade parkeringsplatser att leda till mindre användning av e-scootrar och därmed lägre produktivitet. Detta höjer också tröskeln för att komma in på marknaden betydligt. Dessutom skulle ett nationellt parkeringsförbud mycket sannolikt leda till ett parkeringslovssystem som liknar det som planeras av Helsingfors för sommaren 2023 i flera kommuner, vilket i sin komplexitet och reglering motsvarar licenssystemet - utan att ge staden verktyg att reglera antalet e-scootrar eller operatörer och därmed uppnå bättre kvalitativa resultat.

Kostnader

Den parkeringslösning som presenteras i budgetpropositionens promemoria är också mycket dyr att genomföra. Parkeringslösningen som planeras av Helsingfors för sommaren 2023 inkluderar cirka 250 parkeringsplatser som är markerade separat med trafikskyltar. Med andra ord är detta i linje med ministeriets idé om en parkeringslösning. Enligt informationen som presenterats av Helsingfors stad under förhandlingarna med operatörerna skulle enbart att beställa parkeringsskyltar och begränsa parkeringsplatserna med exempelvis betongblock kosta 250 000 euro. Helsingfors stad avser att debitera operatörerna denna summa (cirka 1000 euro per parkeringsplats).

Dessutom avser Helsingfors stad att ta ut avgifter från operatörerna för användning av parkeringsplatser i samma omfattning som för en företagsbil. Detta skulle innebära en kostnad på cirka 120 euro per fordon per säsong för operatörerna i Helsingfors. Totalt cirka 85 000 euro per operatör för södra Helsingfors enbart.

Om samma mycket tunga åtgärd skulle utvidgas till hela staden skulle motsvarande kostnader vara många gånger högre. Enbart Helsingfors skulle förmodligen behöva cirka 1500-2000 parkeringsplatser. Kostnaden för enbart trafikskyltar skulle därför vara cirka 1,5-2 miljoner euro.

På nationell nivå skulle det förmodligen vara frågan om cirka 7 500-10 000 parkeringsplatser med markeringar. Kostnaden skulle kunna nå över 10 miljoner euro. Det är tydligt att denna kostnad, som skulle överföras till operatörerna, skulle leda till en betydande ökning av inträdesgränsen och i praktiken till svårigheter för marknadsbaserad verksamhet i de flesta befintliga kommunerna.

Geofencing eller parkeringsskyltar?

Parkeringplatser markerade med fysiska parkeringsskyltar verkar missriktat eftersom delade elsparkcyklar är en digital plattformstjänst, vars parkering kan kontrolleras digitalt med GPS-positionering och geofencing om så önskas. Separata vägs skyltar är inte alltid nödvändiga. Till exempel är det möjligt att identifiera cykelparkering med ramlås från gatan utan en separat parkeringsskylt. På samma sätt berättar en målad bild av en elsparkcykel på marken tydligt för användaren vad det handlar om.

Teknikneutralitet

De lösningar som rekommenderas i kapitel 7 i Ministeriets promemoria är inte teknikneutrala, eftersom förslagen begränsar regleringen till att endast täcka en begränsad form av delad mobilitet. Det förväntas att flera olika mobilitetstjänster baserade på delad användning kommer att anlända till finska städer under de kommande åren. De föreslagna förändringarna tar inte hänsyn till den föränderliga trenden, vilket leder till en hög sannolikhet för att stöta på liknande problem i framtiden. NMA anser att det inte är fördelaktigt att skapa detaljerad lagstiftning som endast gäller en form av mobilitet. Istället bör en ram tillåta upphandling för att alla liknande tjänster främjas.

5. Vad mer vill ni säga om promemorian och dess innehåll?

Utöver de andra ämnena som diskuteras i promemorian skulle NMA vilja lägga till vår syn på hjälmar och mikromobilitet.

OECD:s International Transport Forum (ITF) förutspår att aktiv mikromobilitet samt delad mobilitet behöver ta upp nära 60% av den urbana transportmixen år 2050 för att öka hållbarheten och motståndskraften i transportsystemet.

Populariteten för delad mikromobilitet och särskilt delade elsparkcyklar ökar snabbt i städer över hela världen. Framväxten av denna nya hållbara transportform utmanar regleringsorganen att bestämma hur man bäst reglerar elsparkcyklar för att säkerställa säkerheten samtidigt som man uppmuntrar adoption och integration i det bredare kollektivtrafiksystemet. Ett viktigt ämne i denna diskussion är om skyddsutrustning, nämligen hjälmar, bör vara obligatoriskt för förare.

NMA är engagerat i Vision Zero och att uppnå säkrare, hälsosammare och grönare gator för alla användare. Alla NMA-medlemmar främjar aktivt användningen av hjälmar. Vi tror dock att det mest effektiva sättet för att göra gator säkrare för alla vägtrafikanter är att fokusera reglerande insatser på att förebygga allvarliga olyckor genom att avskräcka från bilanvändning och förbättra vägar och gatudesign. Det finns många effektivare åtgärder än obligatoriska hjälmar som kan förbättra användarsäkerheten utan att skada adoptionen av mikromobilitet.

Privata bilar utgör en betydande barriär för att uppnå Vision Zero. Städer omfamnar alltmer Vision Zero, ett globalt projekt som syftar till att eliminera dödsfall och allvarliga skador på våra vägar. Forskning visar att vårt beroende av privata bilar utgör en betydande barriär för att uppnå vår vision om en säkrare framtid. Därför är en modalomställning bort från bilar ett viktigt mål för att uppnå Vision Zero.

E-scootrar utgör ett säkert och hållbart alternativ till privatbilar: För att underlätta modalomställning måste städer erbjuda transportanvändare ett utbud av säkra och hållbara mobilitetsalternativ. Som en lågutsläppslösning utgör delade e-scootrar ett verkligt hållbart alternativ till privatbilar, särskilt för korta resor inom städer. Eftersom bilar kan vara betydligt farligare än e-scootrar, särskilt för andra trafikanter, kan e-scootrar hjälpa myndigheterna att göra vägarna säkrare genom att minska antalet bilturer i städer. För att göra våra gator säkrare bör lokala och nationella regleringsorgan sträva efter att skapa en regleringsmiljö som uppmuntrar till användning av e-scootrar.

Hjälmar räddar liv: Forskning om ämnet är samstämmig: hjälmar räddar liv. Tidig forskning visar att ungefär en tredjedel av skadorna som är associerade med e-scootrar påverkar huvudet. Att bära hjälm är ett effektivt sätt för förare att minimera allvaret i en huvudskada när en olycka inträffar. En metaanalys av 55 studier genomförda mellan 1989-2017 visade att hjälmar minskade huvudskador för cyklister med 48% och allvarliga huvudskador med 60%. Det är obestridligt att hjälmanvändning av e-scooterförare och andra mikromobilitetsanvändare bör främjas och ge incitament på det mest effektiva sättet.

Effektiviteten av obligatoriska hjämlagar är oklar: Även om hjälmar ger e-scooterförare ytterligare skydd för huvudet är det oklart om att föreskriva användning av hjälmar är ett effektivt sätt att göra våra vägar säkrare. Studier från länder som har infört obligatoriska hjämlagar visar att obligatoriska lagar inte nödvändigtvis leder till en ökad användning av hjälmar och kan hindra användningen av mikromobilitetsalternativ. En utvärdering av säkerhetspåverkan av nuvarande obligatoriska hjämlagar föreslår att obligatorisk användning

Utvärdering av säkerhetsaspekten av obligatorisk hjälmanvändning

Att införa obligatorisk hjälmanvändning kan ha negativa konsekvenser för användningen av mikromobilitet. Trots att hjälmanvändning kan minska allvarliga huvudskador vid olyckor (när de används på rätt sätt) finns det farhågor om att obligatoriska hjämlagar minskar användningen av mikromobilitet - vilket går miste om säkerhets-, hälso- och miljöfördelar genom att minska användningen av bilar. Detta har avskräckt många jurisdiktioner från att införa obligatoriska hjämlagar för cyklister, inklusive länder där cykling är populärt som Danmark, Nederländerna och Tyskland. Obligatoriska hjämlagar gäller för närvarande i Australien. 2015 hörde en australiensisk senatsutredning från ett antal läkare och akademiker att obligatoriska hjämlagar för cyklister bör avskaffas eftersom de avskräcker människor från att cykla och förbättra sin hälsa. Enligt Chris Rissel, professor i folkhälsa vid University of Sydney, motsvarade obligatoriska hjämlagar en minskning av cyklingen med 30-40% efter införandet.

När det gäller e-scootrar sade 71% av de tillfrågade i en fransk undersökning att utsikterna till obligatorisk hjälmanvändning skulle avskräcka dem från att använda e-scootrar. Detta tyder på att obligatorisk hjälmanvändning för e-scooterförare skulle påverka användningen av det nya, hållbara transportsättet negativt. Genom att avskräcka presumtiva användare från att välja en e-scooter istället för en bil för att göra sin resa, ökar vi antalet bilresor - vilket gör våra gator mindre säkra för alla trafikanter.

Hjälmkrav leder inte nödvändigtvis till ökad hjälmanvändning

Att införa obligatoriskt hjälmkrav innebär inte nödvändigtvis ökad användning av hjälmar. Trots att Argentina och Israel har infört obligatoriska hjämlagar, är användningen av hjälmar mycket låg på grund av bristande tillämpning och minimala informationskampanjer.

Världshälsoorganisationen har funnit att hjämlagstiftning i hög grad är beroende av tillämpning för att vara effektiv, men även i områden med starka tillämpningsrekord har det varit utmanande att öka användningen av hjälmar. I Brisbane, där hjälmar är obligatoriska för e-scooteranvändare, visade en observationsstudie att nästan 40% av användarna av delade e-scootrar inte bär en ordentligt fastsatt hjälm (ingen hjälm eller inte ordentligt fastsatt). Detta visar att obligatorisk användning av hjälm inte garanterar ökad eller skyddande användning av hjälm.

Istället är det länder som har främjat hjälmanvändande som en del av sina nationella vägsäkerhetsplaner som konsekvent har uppnått högst effekt av hjälmanvändande. Till exempel

har Norge inte infört hjälmkrav för cyklister, men har uppnått relativt höga nivåer av hjälmanvändande genom att aktivt främja deras användning genom billigare, strategiska åtgärder. Detta indikerar att obligatoriska hjälmlagar inte är nödvändiga för att ha en positiv effekt på hjälmanvändande.

Det finns mer effektiva säkerhetsinitiativ för att förbättra användarens säkerhet. Med de stigande sociala och ekonomiska kostnaderna för att införa, öka medvetenheten om och tillämpa hjälmlagar måste den potentiella effekten bedömas för att avgöra om det är det mest effektiva sättet att fördela resurserna. Denna kostnadsnyttoanalys av obligatoriska hjälmlagar för cyklister har genomförts av olika reglerande myndigheter i hela Europa. Dessa utvärderingar är i allmänhet överens om att kostnaderna för att införa obligatoriska hjälmlagar överstiger fördelarna. Bristen på data för att bevisa effektiviteten av obligatoriska hjälmlagar, tillsammans med de höga kostnaderna för att genomdriva sådana lagar, tyder på att det finns mer effektiva sätt att fördela resurserna för att förbättra säkerhetsresultaten för e-scooteranvändare och andra vägtrafikanter.

Obligatoriska hjälmlagar löser inte de viktigaste faktorerna som påverkar e-scooteranvändares säkerhet, särskilt användningen av bilar och väginfrastruktur. Enligt Världshälsoorganisationen är "miljön där cyklister åker och deras potentiella exponering för motortrafik en av de största faktorerna för den övergripande risken för krascher, skador och dödsfall". Rapporten visade att förbättringar av transportinfrastrukturen för mikromobilitetsanvändare också signifikant förbättrar säkerheten, inklusive införandet av separata cykelbanor och utveckling av ett cykelnätverk.

Substantiella bevis visar tydligt att minskning av bilanvändning och förbättring av vägar och gatudesign förbättrar säkerheten för mikromobilitetsanvändare. Lagstiftande åtgärder bör därför fokusera på de politiska åtgärder som avskräcker användningen av privata bilar och förbättrar väginfrastrukturen för mikromobilitetsanvändare.

Rekommendationer:

I stället för obligatoriska hjälmlagar bör resurserna allokeras till mer effektiva säkerhetsinitiativ. Substantiell evidens visar tydligt att minskning av bilanvändning och förbättring av transportinfrastrukturen förbättrar säkerheten för mikromobilitetsanvändare. Följande säkerhetsinitiativ skulle förbättra säkerheten för både e-scooteranvändare och cyklister i städer genom att avskräcka från bilanvändning och förbättra transportinfrastrukturen för mikromobilitetsanvändare:

- Utöka eller implementera säkra utrymmen / körfält för e-scooteranvändare på huvudleder.
- Skapa strategiska rutter genom städer specifikt för mikromobilitetsanvändare, genom att använda lokala gator med låga fordonsvolym.
- Minska fordons hastigheter i innerstadsområden och på alla rutter med hög volym av mikromobilitetsanvändare.
- Inför trängselskatt eller utsläppszoner i tätbefolkade urbana områden för att avskräcka

från bilanvändning.

- Lagstifta för att fordon ska ge alla mikromobilitetsanvändare tillräckligt utrymme när de kör om.
- Implementera cyklist-specifika ljus vid signalerade korsningar för att ge mikromobilitetsanvändare en försprång i trafiken och tid att ta sig till säker position.
- Minska antalet parkeringsplatser för bilar i tätbefolkade områden för att avskräcka från bilanvändning och ägande i städerna. Använd istället denna yta genom att tillhandahålla fler parkeringsplatser för mikromobilitet, eller genom att ge fotgängare mer utrymme att gå och njuta av staden.
- Uppmuntra till att nya bilar ska vara utrustade med autonomt nödbromssystem.

Hjälmanvändning bör inte vara obligatorisk: En utvärdering av obligatoriska hjälmlagar antyder att obligatorisk hjälmanvändning skulle ha en negativ påverkan på mikromobilitetsanvändningen. Genom att avskräcka potentiella åkare från att välja en e-scooter istället för en bil för sin resa, ökar antalet bilresor – vilket gör våra gator mindre säkra för alla vägtrafikanter, inklusive fotgängare. Bristen på data som visar effektiviteten av obligatoriska hjälmlagar, tillsammans med de höga sociala och ekonomiska kostnaderna för att genomföra sådana lagar, antyder att det finns mer effektiva sätt att allokera resurser för att förbättra säkerhetsresultat för mikromobilitetsanvändare och andra vägtrafikanter. Dessutom visar erfarenheter från flera andra europeiska städer att hjälmanvändning kan antas frivilligt av mikromobilitetsanvändare utan behov av lagstadgade krav.

Stockholm, 2023-03-31

Elin Ulfhammer
På uppdrag av Nordic Micromobility Association
Svenskt org.nr: 802537-1967
Info@nordicmicromobility.com

