

**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2020-11-16

Diarienummer 2241/19

Handläggare

Malin Månsson/Trafikkontoret/GBGStad

Telefon: 031-3682607

E-post: malin.mansson@trafikkontoret.goteborg.se

Svar på uppdrag från trafiknämnden gällande analys av olyckor med elsparkcyklar och förslag på åtgärder för att förhindra olyckor

Förslag till beslut

Trafiknämnden förklarar uppdraget att redovisa fördjupad analys kring trafiksäkerheten för elsparkcyklar samt ge förslag på åtgärder för att förhindra eller minska olyckor och skador (TN 2020-09-24, § 354) för fullgjort.

Sammanfattning

De första elsparkcyklarna för uthyrning lanserades i november 2018 i Göteborg. Därefter har de ökat kraftigt i antal och i augusti 2020 fanns cirka 5000 elsparkcyklar på gatorna i Göteborg tillhörande fyra olika företag. Därutöver finns ett ökande antal privatägda elsparkcyklar. En elsparkcykel kategoriseras som en cykel. Bedömningen är att det sker relativt många olyckor med elsparkcyklar jämfört med vanliga cyklar. Trafiknämnden beslutade den 2020-09-24 att ge trafikkontoret i uppdrag att redovisa en fördjupad analys kring trafiksäkerheten för elsparkcyklar samt ge förslag på åtgärder för att förhindra eller minska olyckor och skador.

En analys av inrapporterade olyckor från sjukhusen och polisen i databasen Strada visar att det under 2019 har rapporterats 180 personskadeolyckor med elsparkolyckor i Göteborg. Antalet olyckor följer antalet resor med hyrda elsparkcyklar mycket väl. De flesta olyckor sker på lördagar och kring helgen, och då oftast på kvällen och natten. Cirka 80 procent av olyckorna är singelolyckor där elsparkcyklisten själv skadas.

Den största orsaken till en olycka med elsparkcykel är den mänskliga faktorn som till exempel att man ramlat utan närmare förklaring. Vägutformning är den näst största olycksorsaken. Det kan röra sig om omkullkörning på kantsten/trottoarkant eller spår. Resterande olyckor kan kopplas till drift och underhåll eller fel på fordonet.

För Göteborgs stad som väghållare är det viktigt att arbeta för förbättrad trafiksäkerhet för cykel generellt. Elsparkcyklar kategoriseras som en cykel och har samma behov av god och säker framkomlighet.

Elsparkcykelföretagen ansvarar för sina elsparkcyklar vad gäller hur trafiksäkra de är samtidigt som de har en relation till sina kunder och därmed kanaler för att genom teknik såsom geofencing, information och andra incitament påverka användandet i en mer trafiksäker riktning.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Skador till följd av en olycka orsakar inte bara personligt lidande och ofta inkomstbortfall för individen, utan innebär också en samhällsekonomisk kostnad till följd av bland annat vårdbehov.

En elsparkcykel kategoriseras som en cykel. För att minska olycksrisken för elsparkcyklister behöver kommunen fortsätta att förbättra infrastrukturen för cyklister samt drifva och underhålla den. Detta kräver både drifts- och investeringsmedel.

De exempel på trafiksäkerhetsåtgärder som elsparkcykelföretagen ansvarar för skulle innebära en kostnad för dem och eventuellt en sänkning av intäkterna för företagen. Vissa av åtgärderna skulle kunna innebära att tjänsten kan uppfattas som mindre attraktiv.

Bedömning ur ekologisk dimension

Trafikkontoret har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension.

Bedömning ur social dimension

I Göteborg står personer i åldern 20–29 år för nära hälften av de skadade elsparkcyklisterna. 60 procent av de skadade är män. Det är relativt unga personer som skadas och riskerar få långvariga men. Åtgärder för bättre trafiksäkerhet och trafiksäkrare beteende gynnar alla grupper.

Olämpligt parkerade elsparkcyklar utgör en fara för andra trafikanter. Särskilt utsatta är personer med olika fysiska funktionsnedsättningar och äldre. I analysen av skadade som sökt sjukhusvård var det endast två som fallit på en elsparkcykel och skadat sig. Det finns säkert ett mörkertal men framförallt är det en fråga om otrygghet. Otryggheten kan i sin tur minska vissa personers benägenhet att röra sig på stan och därmed innebära en minskad tillgänglighet till service med mera.

Förhållande till styrande dokument

I *Göteborgs Stads trafiksäkerhetsprogram 2010-2020* finns mål om att färre ska skadas i trafiken. Trafiksäkerhetsaspekten genomsyrar hela *Cykelprogram för en nära storstad 2015–2025* som trycker på vikten av att infrastrukturen ska utvecklas på ett sätt så att den är både säker och attraktiv att använda. Detta gäller inte minst drift och underhåll.

Bilagor

1. Protokollsutdrag Trafiknämnden 2020-09-24 § 354 Lägesrapport om elsparkcyklar och krav på tillstånd enligt ordningslagen
2. Yrkande – Angående elsparkcyklar (D) 2020-09-24

Ärendet

Trafiknämnden (2020-09-24, § 354, 2241/19) har gett trafikkontoret i uppdrag att redovisa fördjupad analys kring trafiksäkerheten för elsparkcyklar samt ge förslag på åtgärder för att förhindra eller minska olyckor och skador. Trafikkontoret återkommer med svar på de andra uppdragen kopplade till elsparkcyklar.

Beskrivning av ärendet

Bakgrund

En elsparkcykel kategoriseras enligt Transportstyrelsen som en typ av cykel under kategorien *ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning som ska framföras av en person*. Fordonet ska vara konstruerat för en hastighet av högst 20 kilometer i timmen och ha en elmotoreffekt som inte överstiger 250 watt. Elsparkcyklar ska framföras på samma sätt som vanliga cyklar men med undantaget att de får köras på gångbanor i gångfart.

De första elsparkcyklarna för uthyrning lanserades i november 2018 i Göteborg. Därefter har de ökat kraftigt i antal och i augusti 2020 fanns cirka 5000 elsparkcyklar på gatorna i Göteborg tillhörande fyra olika företag. Därutöver finns ett ökande antal privatägda elsparkcyklar.

Sedan uthyrning av elsparkcyklar startade kan vi också se en kraftig ökning av antalet olyckor i takt med att resandet ökat, vilket även har uppmärksammats i media och av läkare på Sahlgrenska. Nedan följer en analys av rapporterade olyckor samt förslag på åtgärder som trafikkontoret har rådighet över samt exempel på åtgärder som elsparkcykelföretagen skulle kunna göra.

Analys av skadade på elsparkcykel

För att kunna arbeta förebyggande i syfte att minska olyckor med elsparkcyklar har trafikkontoret för 2019 gjort en analys för Göteborg av när, var, hur och varför olyckor med elsparkcyklar inträffar samt vem som skadas. Statistiken är insamlad från inrapporterade olyckor från sjukhusen och polisen i databasen Strada. Analysen baserades på olyckor med lindriga, måttliga och allvarliga skador enligt ISS-skalan (ISS 1+). Skadegraden är inget trafikkontoret har tittat närmare på. Trafikkontorets fokus är att skapa en förståelse för vad trafikkontoret som väghållare kan göra.

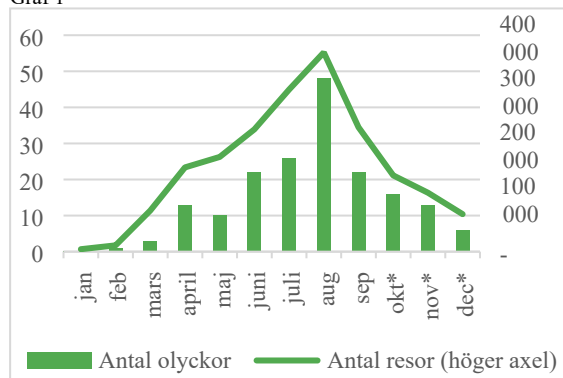
En motsvarande analys har inte gjorts för år 2020 eftersom trafikkontoret bedömer att det relativa antalet och mönstret av skadade inte har förändrats och dels för att sjukhusens kapacitet att rapportera olyckor har varit lägre år 2020 och därför inte är jämförbara med andra år.

Olycksutvecklingen 2019

Under 2019 har det rapporterats 180 personskadeolyckor med elsparkolyckor – 2 allvarliga, cirka 70 måttliga och cirka 110 lindriga olyckor. Augusti är den mest olycksdrabbade månaden med nära 50 olyckor. Antalet olyckor följer antalet resor med uthyrda elsparkcyklar mycket väl.

Antal olyckor samt antal resor med elsparkcyklar 2019

Graf 1



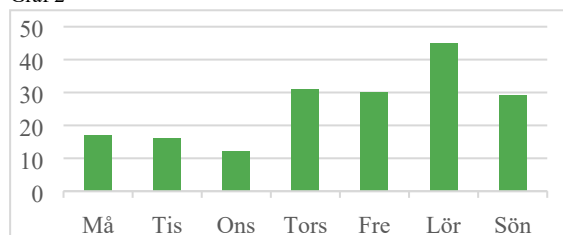
*antalet olyckor är inte fullständigt pga en eftersläpning i sjukhusstatistiken. Antal resor innefattar endast resor med en hyrd elsparkcykel.

När och var sker olyckorna?

De flesta olyckor sker på lördagar och kring helgen. Antalet olyckor på lördagar och söndagar är högre än vad som förklaras av antalet resor (70 procent av resorna sker på vardagar). Helgolyckorna sker oftast på kvällen och natten. 80 procent av olyckorna inträffade på fritiden.

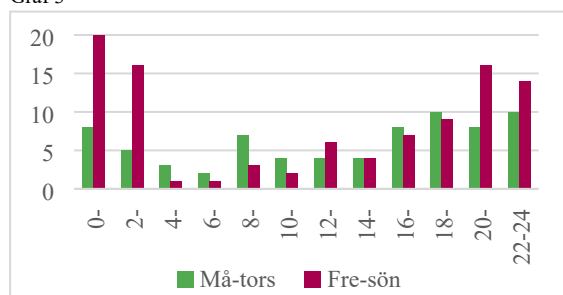
Antal olyckor med elsparkcyklar över veckan år 2019

Graf 2



Antal olyckor med elsparkcyklar över dygnet, klockslag

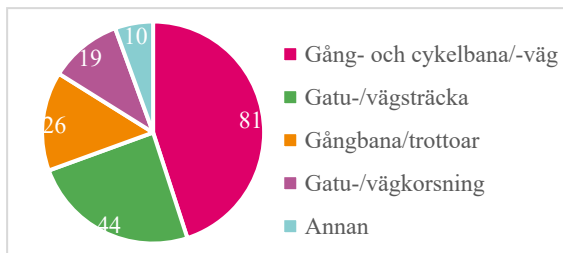
Graf 3



Så gott som alla olyckor sker i tätbebyggt område där det är kommunal väghållning. De flesta olyckor sker i centrala Göteborg där också de flesta resor görs. Nära hälften av olyckorna sker på gång- och cykelbanor och en fjärdedel på gångbana/trottoar.

Antal olyckor med elsparkcyklar på olika platstyper

Graf 4

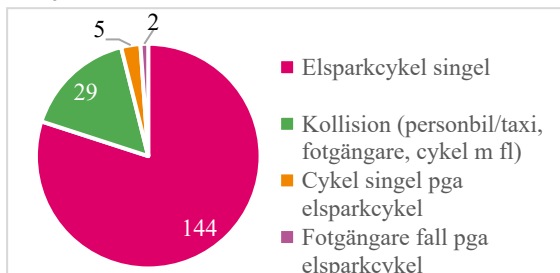


Olyckstyp

Cirka 80 procent av olyckorna är singelolyckor där elsparkcyklisten själv skadas. Kollisioner står för 16 procent av olyckorna och sker med främst personbil/taxi, fotgängare och andra cyklister. Singelolyckor med fotgängare eller cyklister som väjer för elsparkcyklister eller faller på grund av elsparkcyklar som ligger i vägen är mycket ovanliga.

Antal olyckor med elsparkcyklar av olika olyckstyp

Graf 5



Vem skadas?

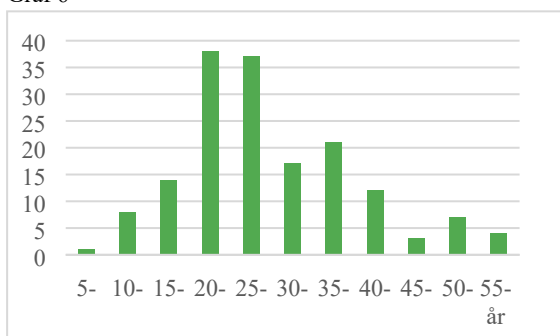
I kollisionerna med personbil eller annat tungt fordon är det elsparkcyklister som skadas. I kollisioner med fotgängare eller cyklist och annan oskyddad trafikant är det främst motparten som skadas. Eftersom den största olycksgruppen är singelolyckor med elsparkcyklister är det huvudsakligen de själva som skadas. De två allvarliga olyckorna var singelolyckor. I ett par olyckor var det passagerare på elsparkcykel som skadats. Totalt skadades 162 elsparkcyklister om de två passagerarna räknas bort.

Kön och ålder på skadade elsparkcyklister

40 procent av de skadade elsparkcyklisterna var kvinnor. Personer i åldern 20–29 år står för nära hälften av de skadade.

Antal skadade elsparkcyklister i olika åldrar 2019

Graf 6

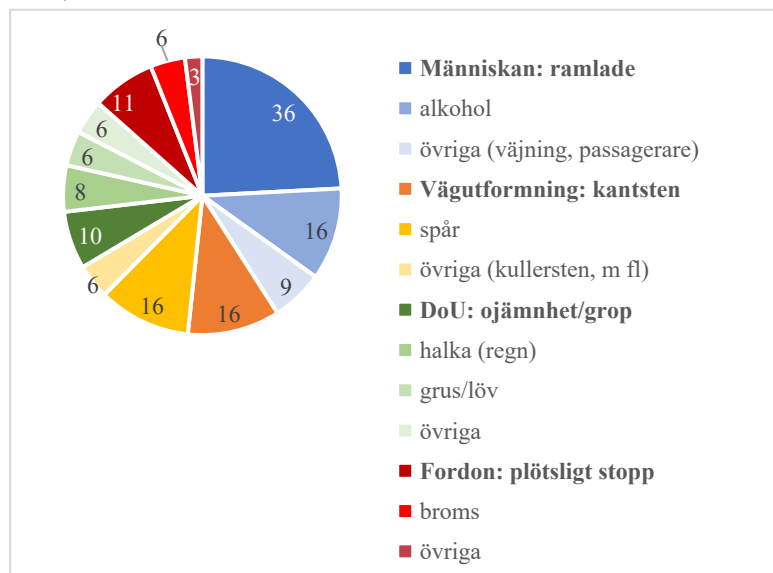


Orsak till singelolyckorna

För varje olycka registreras ett händelseförlopp. Det är främst den skadade som är källan till denna information. Utifrån händelseförlopp har orsak till elsparkcyklisternas singelolyckor kategoriserats efter huvudkategorierna människan, vägutformning, drift och underhåll och slutligen fordon. I Göteborg är människan största orsaksgruppen (fyra av tio olyckor). Vanligast orsaken är att man ramlat utan närmare förklaring eller tappat kontrollen/balansen. Alkohol nämns i samband med 16 olyckor. Vägutformning kommer därefter och står för en fjärdedel av olyckorna. Kantsten/trottoarkant och spår är vanligast och nämns vid vardera 16 olyckor. Drift och underhåll (DoU) står för två av tio olyckor. Ojämnheter/gropar är vanligast, följt av halka på grund av regn eller grus och löv. Fordonsfel står för 13 procent av olyckorna, där vanligaste felet är att elsparkcykeln plötsligt stoppat. Detta hände i flera fall i nedförsbacke när maxhastigheten uppnåddes.

Orsak till singelolyckorna med elsparkcykel

Graf 7



En nationell utblick

Folksam (2020) har gjort en nationell analys av olycksstatistik från Strada och olycksfall rapporterade till Folksam. Folsams studie visar att mönstret i Göteborg vad gäller olyckor med elsparkcyklar inte skiljer sig från de nationella analyserna. Studien visar att totalt 83 % av olyckorna var singelolyckor och att nära hälften (46 %) av olyckorna inträffade nattetid (kl. 22.00 till kl. 06.00) ofta under helger (56 %). Andra studier visar dessutom på att stor andel (37 %) av de som var inblandade i en elsparkcykelolycka hade alkohol i blodet vid olyckstillfället.

Även Folsams studie visar att en tredjedel av alla olyckor inträffade på grund av brister i drift och underhåll eller att elsparkcyklisten körde in i en kantsten. Även teknikfel på elsparkcykeln som att bromsarna inte fungerar eller orsakar kraftig inbromsning och låsning av hjulen ger upphov till 6 % av olyckorna. Handhavandefel bedömdes ligga bakom olyckor i 18–26 % av fallen.

Folksams studie tittade också närmre på typ av skada. Det är framförallt huvudskador som uppstår vid elsparkcykelolyckor, 44 % av de inrapporterade skadorna var huvudskador. En stor del av huvudskadorna var rena ansiktsskador där 18 % skadat sina tänder.

Så kan olyckor med elsparkcyklar förhindras och minskas

Orsaker till en olycka och därmed åtgärder kan kopplas till människan (användarna), till fordonet, till infrastrukturen och hur väl den är skött (drift och underhåll).

Elsparckcykelföretagen har ansvar för sina fordon både vad gäller utformning och service av dem. Försäljningen av privata elsparkcyklar har dock ökat kraftigt de senaste åren. Företagen har en relation till sina kunder och därmed en viss möjlighet att påverka användarna genom information, ekonomiska styrmedel och teknik såsom geofencing.

Göteborgs Stad och trafikkontoret har som väghållare rådighet över infrastrukturen och drift och underhåll på det kommunala vägnätet. Nästan hälften av olyckorna i Göteborg kan relateras till vägutformning och drift och underhåll enligt statistiken från Strada. Göteborgs Stad har utöver vägutformningen också viss möjlighet att via information påverka användarna. Dessutom kan staden ställa vissa krav på företagen genom att de företag som hyr ut elsparkcyklar numera behöver tillstånd från polisen enligt ordningslagen för att använda allmän plats. Göteborgs Stad ställer vissa krav kopplat till tillståndet. Kraven handlar om var elsparkcyklarna ställs ut och hur företagen tar hand om felparkerade elsparkcyklar. Staden ställer också krav på att företagen genom geofencing ska omöjliggöra parkering i vissa större zoner samt att hastigheten automatiskt sänks till gångfart på vissa gångfartsområden – i enlighet med de trafikregler som råder där.

Trafikkontoret bedömer det inte möjligt att ställa krav som går längre än de trafikregler som gäller, som till exempel att kräva att hastigheten ska vara lägre än 20 km/h. Trafikkontoret kan däremot ta upp trafiksäkerhetsproblemen med företagen och föra en diskussion kring vad mer de kan göra som till exempel att frivilligt sänka hastigheten nattetid.

Exempel på åtgärder som trafikkontoret kan göra

Det viktigaste Göteborgs Stad och trafikkontoret kan göra för trafiksäkerheten är att arbeta med utformning och drift och underhåll av gator och gång- och cykelbanor. Infrastrukturens utformning samt drift och underhåll har enligt trafikkontorets och flera andras studier stor inverkan på antalet cykelolyckor inklusive olyckor med elsparkcyklar. Eftersom merparten av olyckorna inträffar på det kommunala vägnätet är det viktigt att arbeta aktivt för att skapa en sammanhängande och välutformad infrastruktur för cyklister och därmed elsparkcyklister, som dessutom är jämn och fri från kanter och hinder. Drift och underhåll är en annan viktig faktor för att förhindra olyckor till följd av halka, grus och ojämnheter. Precis som för både fotgängare och cyklister identifierades kantsten och spår som problem för elsparkcyklister. För att förhindra olyckor skulle exempelvis kantstenar vid cykel- och gångbanor och korsningspunkter kunna sänkas i större utsträckning.

För att förbättra cyklisters trafiksäkerhet och framkomlighet arbetar trafikkontoret idag med att bygga ut nätet av cykelbanor, hastighetssäkra blandtrafikgator och korsningspunkter. Samtidigt görs många mindre åtgärder som att flytta hinder och ta bort kanter på och kring cykelbanor för att förbättra trafiksäkerheten. De krav vi ställer på

utformningen gällande exempelvis jämnhet, kanter samt drift och underhåll är baserade på kunskap om hur en cyklist och en ”vanlig” cykel beter sig. Det finns i dagsläget inte tillräckligt med kunskap om huruvida elsparkcyklarnas introduktion innebär att vi som väghållare behöver justera våra krav och vad som i så fall skulle förbättra trafiksäkerheten.

För att minska risken att fotgängare och cyklister råkar ut för en olycka på grund av olämpligt parkerade elsparkcyklar kan trafikkontoret arbeta för att skapa lämpliga parkeringsytor för elsparkcyklar samt arbeta tillsammans med företagen för att hantera olämpligt parkerade fordon.

Exempel på åtgärder för elsparkcykelföretagen

Här kommer exempel på åtgärder som elsparkcykelföretagen har rådighet och ansvar över. Göteborgs Stad kan inte kräva att företagen genomför någon av åtgärderna. Utvecklingen av elsparkcyklarna, tjänsten och tekniken går snabbt vilket gör att vissa av exemplen nedan redan kan vara omhändertagna.

- En relativt stor andel av olyckorna inträffade nattetid och då ofta under helger – ibland kopplade till alkohol. För att motverka dessa olyckor skulle man kunna tänka sig åtgärder såsom en begränsning av vilka tidpunkter på dygnet som elsparkcyklar ska kunna gå att hyra alternativt begränsa hastigheten vissa tider, liksom detektera om fordonet framförs av en alkohol- eller drogpåverkad person.
- En stabilare elsparkcykel. Ungefär 20 procent av olyckorna i Göteborg berodde på att man ramlat utan närmare förklaring eller tappat kontrollen/balansen.
- Kantsten/trottoarkant och spår uppges ofta som orsak till olyckor. Större hjul och dämpning av framhjulet på elsparkcykeln skulle kunna bidra till att minska denna typ av olyckor.
- Tekniska fel på elsparkcykeln, som att bromsarna inte fungerar eller orsakar kraftig inbromsning och låsning av hjulen, bidrar till olyckor. Dessa olyckor behöver adresseras genom exempelvis översyn av elsparkcyklarnas service och underhåll liksom fordonets utformning.
- En stor andel av personskadorna är huvudskador. Företagen kan verka för en ökad hjälmanvändning bland elsparkcyklister.
- Olämplig parkering av elsparkcyklarna utgör en fara för andra trafikanter och orsakar olyckor när de inte används. Elsparkcykelföretagen bör i större utsträckning styra användarna att parkera lämpligt. Dessutom behöver olämpligt parkerade elsparkcyklar rättas till snabbt. Företagen har i december 2020 meddelat att de tillsammans kommer att ha anställda var enda uppgift är att rätta till olämpligt parkerade elsparkcyklar.

Förvaltningens bedömning

För Göteborgs Stad som väghållare är det viktigt att arbeta för förbättrad trafiksäkerhet för cykel generellt, inte endast för elsparkcyklar. Elsparkcyklar kategoriseras som en cykel och för att uppnå god och säker framkomlighet har de samma behov av:

- jämna vägytor,
- en sammanhängande infrastruktur som är anpassad för cyklister,
- väl fungerande drift och underhåll, och

- utformning av trafikmiljön utifrån cyklisters behov.

Det behövs dock mer kunskap och forskning om elsparkcyklar för att avgöra om befintliga krav på infrastrukturen och drift och underhåll behöver justeras och vad som i så fall förbättrar trafiksäkerheten. Trafikkontoret följer aktuell forskning och lärdomar från andra studier, och har samarbete med forskare på bland annat Chalmers för att öka kunskapen.

Elsparkecykelföretagen ansvarar för sina elsparkcyklar vad gäller hur trafiksäkra de är samtidigt som de har en relation till sina kunder och därmed kanaler för att genom teknik såsom geofencing, information och andra incitament påverka användandet i en mer trafiksäker riktning.

Polisens uppgift är att kontrollera efterlevnaden av trafikregler och att fordonet som används är lagligt.

För att på bästa sätt förhindra olyckor med elsparkcyklar måste alla aktörer arbeta tillsammans. Idag finns ett upparbetat samarbete mellan trafikkontoret och elsparkcykelföretagen som används för att diskutera frågor såsom trafiksäkerhet. Samarbetet har bidragit till att elsparkcykelföretagen nu inrättar en tjänst för att omhänderta olämpligt parkerade elsparkcyklar.

Kerstin Elias

Kristina Lindfors

Avdelningschef

Trafikdirektör