

## Motion till riksdagen 2021/22:1299

av **Mattias Jonsson (S)**

# Reglera elsparkcyklar

---

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över regelverken för elsparkcyklar och tillkännager detta för regeringen.

## Motivering

Under de senaste åren har många svenska städers offentliga rum tillfogats ett nytt inslag: företagsägda elsparkcyklar. De eldrivna fordonen bokas genom telefonapplikationer, framförs i maximalt 20 km/h, saknar promillekontroll och kan parkeras nästan överallt – inklusive på trottoarer, framför entréer och i buskage. Antalet elsparkcyklar har, trots att marknaden är relativt ny, haft en mycket snabb tillväxt. I augusti 2019 fanns det ca 3 500 uthyrningsbara elsparkcyklar, 2020 fanns det 6 000 och under 2021 ökade antalet till över 10 000. Resorna har också ökat årligen, men inte alls i samma explosiva hastighet som antalet utställda fordon.

De oreglerade marknadsförhållandena, den fria parkeringsrätten och det stora antalet har medfört flera problem: funktionsnedsatta har skadat sig, barnvagnar och rullstolar har drabbats av framkomlighetsbekymmer, trottoarer och parker har översvämmats, det offentliga rummet har förfulats och olycksrisken ökat. Läkare har varnat för elsparkcyklar som framförs under berusning, yrkeschaufförer har varnat för elsparkcyklar som inte respekterar gängse trafikregler och engagerade vuxna har varnat för att elsparkcyklarna kan framföras av minderåriga. Det stora folkflertalet, som inte använder elsparkcyklar, har fått se sina städer förvandlas till okontrollerade parkeringsplatser.

I dagsläget saknas ordentligt och objektivt underlag kring hur elsparkcyklarna har påverkat mobilitet och rörlighet i de berörda städerna. Preliminära data ger vid handen att elsparkcyklarna primärt ersätter gång på korta sträckor, och möjligen ett försumbart antal resor med kollektivtrafiken, men inte påverkar andelen bilresenärer i någon statistiskt relevant utsträckning. Samtidigt är det viktigt att betona att elsparkcyklarna, både uthyrda och ägda, mycket väl kan komma att spela en positiv roll i den mobilitetsförändring som pågår i världens städer. Elektrifieringen av fordonsflottan innebär att

människor kan röra sig snabbare och smidigare, och detta på ett sätt som gynnar klimatet. Men för att detta ska fungera krävs ett tydligt ramverk för marknaden. Detta finns inte idag.

Nu vidtas ändå vissa åtgärder i kommunerna. I bland annat Göteborg och Stockholm försöker kommunpolitiker – från ett brett politiskt spektrum – agera för att stävja den kaotiska situationen och bringa någon sorts ordning på städernas gator och torg. Men verktygen är mycket begränsade. I praktiken har kommunerna lämnats att lita till generositet från och dialog med samma företag som, utan samarbete och lyhördhet, skapat problemen till att börja med. Juridiskt betraktas elsparkcyklar som cyklar, vilket komplicerar varje begränsning av deras framkomlighet och förekomst; varje regel som gäller elsparkcyklar måste också gälla cyklar. För envar som vistats i städer där elsparkcykelföretag finns är det tydligt att elsparkcyklar – till funktion och teknik – inte är cyklar. Lagstiftningen är föråldrad.

För att möjliggöra positiva mobilitetslösningar, värna allas tillgång till det offentliga rummet, skydda människors hälsa och skapa ordning i trafiken bör kommuner ges rätt att reglera, kontrollera och – om så bedöms riktigt av de folkvalda i kommunen – beivra parkering, framförande och förekomst av delade eller uthyrda elfordon. För att förenkla denna procedur bör riksdagen också anta lagstiftning som rent juridiskt särskiljer elsparkcyklar från reguljära cyklar.

*Mattias Jonsson (S)*