

Motion till riksdagen 2019/20:1527

av **Emma Berginger (MP)**

Tydliga förutsättningar för friflytande mobilitetslösningar

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om den roll friflytande mobilitetslösningar kan ha i det framtida transportsystemet och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med lagförslag om att definiera elsparkcyklar, segways och liknande eldrivna enpersonsfordon som ett eget trafikslag i lagen om vägtrafikdefinitioner och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med förslag om att göra nödvändiga ändringar i förordningar för att möjliggöra lokala trafikföreskrifter som förbjuder att köra elsparkcyklar, segways och liknande eldrivna enpersonsfordon på trottoarer och gångstråk och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med förslag om att göra elsparkcyklar och liknande kommersiellt utställda mobilitetslösningar tillståndspliktiga och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Nya trafikslag hör till ovanligheten. Sedan början av 1900-talet så har gatorna dominerats av bilar, bussar, gående och cyklar, något som nu börjar förändras. Under hösten 2018 och våren 2019 etablerade flera kommersiella aktörer system med friflytande elsparkcyklar i Stockholm, Malmö, Göteborg, Uppsala, Lund och Helsingborg. Det är sannolikt att anta att ännu fler städer kommer att ha friflytande elsparkcyklar framöver. Detta är en del av en utveckling som skett runt om i både Europa och Nordamerika där inte bara elsparkcyklar utan även elmopeder, segways och andra eldrivna enpersonsfordon är tillgängliga på gatorna i olika typer av friflytande system.

Positivt med delande av fordon – men praktiska utmaningar

Friflytande mikromobilitetslösningar innebär att enkla och smidiga eldrivna enpersonsfordon finns tillgängliga i gatumiljön för uthyrning via app och även kan avlämnas på en valfri plats vid avslutad resa. Att dela på en tjänst i stället för att alla själva ska äga sin bil, elcykel eller andra transportslag är överlag en positiv utveckling och underlättar inte minst bytet mellan olika transportslag. Detta innebär även nya alternativ till bilen och kan på sikt revolutionera hur människor rör sig i städer – men det skapar också en hel del praktiska utmaningar. Inte minst för äldre och för personer med funktionsnedsättningar skapar dåligt parkerade eller slängda elsparkcyklar framkomlighetsproblem.

Elsparkcykeln borde vara en egen fordonskategori

Den nuvarande lagstiftningen är fyrkantig och ej ännu anpassad för denna utveckling. Det handlar bland annat om att elsparkcyklar och liknande transporter inte är definierade som ett eget trafikslag. I stället säger lagen om vägtrafikdefinitioner (2 §) att de är kategoriserade som cyklar. Detta gör bland annat att kommuner inte kan särreglera cyklar och elsparkcyklar. Vill en kommun införa parkeringsförbud för elsparkcyklar på en viss plats för att skapa bättre ordning, innebär det att de samtidigt måste förbjuda parkering även av vanliga cyklar. Att i värsta fall tvingas införa parkeringsförbud för cyklar på centrala platser i städerna skulle vara kontraproduktivt när vi samtidigt av både folkhälso- och miljöskäl vill få fler att välja cykeln. Det borde med andra ord vara möjligt för kommuner att sätta upp en skylt om parkeringsförbud specifikt för elsparkcyklar på platser där många människor rör sig och det lätt blir rörigt. Detta skulle kräva att lagen om vägtrafikdefinitioner reformeras och elsparkcyklar, segways och liknande enpersonsfordon definierades som en egen fordonskategori. Därigenom skulle också kommunerna ges möjlighet att införa specifika lokala trafikföreskrifter för denna fordonskategori. Det skulle exempelvis kunna handla om att förbjuda möjligheten att köra på trottoarer på de platser där väldigt många människor rör sig och det lätt blir rörigt eller att införa regleringar av hastigheterna där så behövs.

Tillståndsplikt ger kommunerna möjlighet att reglera

Det bör också bli möjligt för kommuner att göra elsparkcyklarna tillståndspliktiga. Även om vissa röster i debatten har påstått att ordningslagen redan i dag går att tillämpa gällande elsparkcyklarna så har polisens rättsavdelning varit tydliga på denna punkt och meddelat att elsparkcyklar ”inte kan anses falla in under ordningslagens regler i 3 kap. ordningslagen” (i beslut till Stockholms stad den 16 augusti 2019).

I dag gör trafikförordningen ingen skillnad på om det är ett stort företag eller en privatperson som äger det fordon som har ställts ut. Om lagstiftningen skulle förtydligas så att kommersiell och storskalig utplacering av elsparkcyklar blev tillståndspliktig enligt lag kan kommuner kräva att aktörerna uppfyller ett antal kriterier för att få och behålla sitt tillstånd; det skulle alltså bli ett slags licens för att få bedriva elsparkcykelverksamhet. Exempelvis skulle kommuner då kunna kräva att företagen själva tar ansvar för felparkerade fordon och ställa krav på var de ställs ut så att elsparkcyklarna inte är i vägen. En tillståndsplikt skulle också innebära att kommuner ges möjlighet att begränsa antalet elsparkcyklar och antalet uthyrningsaktörer som får finnas i en stad. En liknande

reglering finns i dag exempelvis i Köpenhamn, där kommunen har begränsat antalet aktörer och antalet elsparkcyklar i staden. Detta är med nuvarande lagstiftning inte möjligt i Sverige enligt den bedömning som både polisen och SKL gjort.

Lagstiftningen och trafikförordningen behöver reformeras för att underlätta för kommunerna att skapa en god framkomlighet för medborgarna när de nya transportslagen gör entré runt om i landet. Därför bör regeringen genomföra dessa ändringar skyndsamt.

Emma Berginger (MP)