

INTERPELLATION TILL STATSRAÅD

Från Riksdagsförvaltningen
2019-08-28
Besvaras senast
2019-09-13

Till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2018/19:307 Ordning och reda kring elskotrar

Användandet av elskotrar/elsparkcyklar sprider sig lavinartat i Sverige och internationellt. Många upplever elskotern som ett smidigt färdmedel för att ta sig fram mellan relativt korta punkter i en stad. Företag uppbackade av riskkapital erbjuder korttidshyrning av elskotern. Bara i Stockholm har på kort tid en handfull olika elskoteraktörer etablerat sig med syfte att tjäna pengar på uthyrning av skotrarna.

Men elsparkcyklarna skapar inte bara frihet för användarna; de begränsar framkomligheten för många andra, inte minst funktionshindrade. Trots en frivillig avsiktsförklaring med Stockholms stad fortsätter kvarlämnade elskotrar att upplevas som ett stort framkomlighetsproblem i Stockholm. Felaktigt använda kan skotrarna också utgöra en stor trafikfara både för användarna och för andra. Enligt S:t Görans akutmottagning i Stockholm får man in minst ett fall om dagen med allvarliga skador orsakade av elsparkcyklar. Tidigare i år skördade de hyrbara elskotrarna sitt första dödsoffer då en person förolyckades i Helsingborg.

Det är uppenbart att lagstiftare, lokalpolitiker och myndigheter inte har hunnit följa med i den snabba utveckling som elsparkcyklarna är ett uttryck för. I praktiken råder i dag kaos kring både användning och uppställande av elskotrarna i många av våra städer, inte minst vår huvudstad. Även insamling av överblivna sparkcyklar lämnar mycket övrigt att önska avseende arbetsvillkor för dem inom den så kallade gigekonomin som samlar in cyklar till minimal betalning. Ett konkret exempel på hur samhället inte har följt med i utvecklingen är att elsparkcyklar i dag klassas som cyklar i lag och förordning. Det gör att det inte finns någon åldersgräns för användandet, ej heller krav på hjälm (för dem över 15 år) samt att elsparkcyklarna får framföras på samma sätt som vanliga cyklar, bland annat på gångvägar så länge ”gångfart” tillämpas.

Vi kan inte stillatigande se på när allt fler skadas och människor begränsas i stadsmiljön av kommersiella företags drift att tjäna pengar på elskotrar. Många aktörer förväntar sig att samhället styr upp rådande oordning. Ordningslagen och lokala ordningsföreskrifter borde kunna användas för att redan här och nu reglera verksamheten. Sannolikt skulle en klassning av elskotrarna i en egen fordonskategori underlätta kontrollen av verksamheten. Som konstateras i rapporten *Eldrivna enpersonsfordon* (2018), beställd av Trafikverket, skulle en egen klassificering underlätta kontrollen av fordonen och bidra till större

säkerhet och överlag större möjligheter till en bättre ordning i våra städer.

Med anledning av detta vill jag fråga infrastrukturminister Tomas Eneroth:

1. Avser ministern att skyndsamt ta initiativ till att elskotrar ska få en egen klassificering i lag och förordning?
2. Vilka övriga initiativ avser ministern att ta för att olyckor ska undvikas och framkomligheten för alla ska garanteras i våra städer?

.....

Jens Holm (V)

Överlämnas enligt uppdrag

Anna Aspegren