

Ärende: VN/26458/2023

Begäran om utlåtande om utkastet till regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagstiftning mikromobilitet

Målsättning

Kommentarer om propositionens målsättningar

Förbundet Finlands Svenska Synskadade tackar för möjligheten att utlåta sig kring detta förslag.

Målet med förslaget om reglering av mikromobilitet är att minska de problem som elsparkcyklar medför, men fler åtgärder behövs.. Förslaget tar inte tillräcklig hänsyn till olika användargrupperns förutsättningar att röra sig på lika villkor. Parkering av hyrbara elsparkcyklar medför betydande olägenheter och risker, särskilt för personer med synnedsättning eller blindhet. Elsparkcyklar utgör ett konkret hot mot dessa personers möjlighet att röra sig självständigt och säkert i våra städer. En ännu starkare reglering av användningen av elsparkcyklar skulle också gå i linje med regeringens ambition att främja ökad rörelsefrihet för alla i samhället. Det saknas en analys av förslaget i förhållande till FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning, artikel 9, som fastställer rätten till tillgänglighet: "För att personer med funktionsnedsättning ska kunna leva självständigt och delta fullt ut i alla livets områden, ska konventionsparterna vidta ändamålsenliga åtgärder för att säkerställa dessa personers likvärdiga tillgång till den fysiska miljön, transporter, information och kommunikation, samt till andra anläggningar och tjänster som är öppna för eller erbjuds allmänheten, både i stads- och landsbygdsområden. Åtgärder inkluderar att identifiera och undanröja hinder för tillgänglighet, gällande bland annat byggnader, vägar och transport."

Propositionens konsekvenser

Kommentarer om kapitel 4.2 som gäller bedömning av propositionens konsekvenser

-

Mikromobilitetstillstånd

Kommentarer om de förslag som gäller mikromobilitetstillstånd

Mikromobilitetslicensen gör det möjligt för kommunerna att reglera elsparkcyklarnas hastighet och parkering kvantitativt och geografiskt, så att personer med funktionsnedsättning utsätts för så liten fara och olägenhet som möjligt. Eftersom ansvaret för reglering ligger på varje enskild kommun, kan stora variationer förväntas. Det vore mer kostnadseffektivt att skapa minimiregler genom lag, i stället för att varje kommun utformar sina egna regleringar, särskilt i en tid då kommunernas ekonomi är ansträngd. Om enskilda kommuner ska ansvara för regleringen, bör det specificeras i förslaget att varje kommun aktivt ska involvera funktionshinderrådet i planeringen, genomförandet och utvärderingen av regleringen, i enlighet med kommunallagen 28 §.

Promillegräns

Kommentarer om de förslag som gäller en promillegräns för framförande av lätta elfordon och motoriserade cyklar

FSS stödjer förslaget om en promillegräns, då detta skulle öka tryggheten i trafiken för alla. Förslaget bidrar till att minska risken för allvarliga skador påtagligt, både för dem som kör elsparkcykel och för förbipasserande. Särskilt viktigt är detta om yngre personer får rätt att köra elsparkcykel.

Trafikövervakning

Kommentarer om de förslag som gäller trafikövervakning

Det är nödvändigt att öka resurserna för trafikövervakning, då dessa idag är mycket begränsade. Samtidigt behöver förebyggande åtgärder vidtas för att minska felanvändningen av elsparkcyklar, eftersom inga resurser inom polisen kommer att vara tillräckliga utan tillräcklig lagstiftning och reglering inom detta område.

Det är viktigt att ge kommunerna verktyg för att reglera och ekonomiskt kunna kräva ersättning från företagen för felparkerade elsparkcyklar, vilket sker i flera kommuner i Sverige idag. Kommunernas möjlighet att ta ut en avgift för varje felparkerad elsparkcykel har tydligt förbättrat tryggheten för gångtrafikanter. Kommunen behöver även möjlighet att anlita privata parkeringsbolag för att övervaka parkeringen av elsparkcyklar.

Fastighetsägare bör även ha rätt att införa parkeringsrestriktioner på sina områden, exempelvis med hjälp av geo-stängsel, vilka operatörerna måste följa. FSS stöder en modell där parkering endast är tillåten på särskilda platser, separerade från gång-, cykel- eller körbanorna. Områden på fem meter från en korsning i körriktningen kan reserveras för elsparkcyklar under sommaren och för snölagring under vintern för att förbättra tillgängligheten på gångbanan året runt.

Trafikanordningar

Kommentarer om de förslag som gäller nya trafikanordningar (vägmärke och vägmärkning)

Det bör införas ett obligatoriskt ljudsignalsystem som aktiverat via en mobilapp, som hörs från en parkerad elsparkcykel när en person med synnedsättning närmar sig med sin mobiltelefon. Ett sådant system används i Vilnius, där personer med synnedsättning upplever att det har ökat deras säkerhet.

Tillämpningsområdet för fordonslagen

Andra synpunkter på propositionsutkastet

Kommentarer om andra eventuella frågor

Trots att det generellt är förbjudet att köra elsparkcykel på gångbanan, är det lagligt för barn under 12 år att köra på den. Därför borde en åldersgräns införas för att förhindra att barn och unga använder elsparkcyklar i trafikmiljöer de är ännu inte mogna att hantera på ett säkert sätt. Mindreåriga får exempelvis inte köra bil eller moped utan utbildning och åldersgräns, så en åldersgräns för elsparkcyklar är rimlig. Detta skyddar både dem själva och andra trafikanter. Vid olyckor kan elsparkcyklar orsaka allvarliga skador med livslånga konsekvenser, och samhället har en skyldighet att skydda barn och unga från onödiga risker.

Staten har rätt och skyldighet att begränsa näringsverksamhet för att trygga invånarnas säkerhet om det finns särskilda skäl till det.. Detta görs redan i konsumenträttsliga och miljörelaterade sammanhang, och elsparkcyklar bör omfattas av liknande regleringar. Baserat på de erfarenheter vi har i Finland finns det särskilda skäl att reglera denna näringsverksamhet för att säkerställa en trygg och säker rörlighet för alla. Den nuvarande situationen innebär en påtaglig begränsning av rörelsefriheten för personer med synnedsättning och andra funktionsnedsättningar.

FSS vill även påminna om att förberedelser bör göras inför en ökande förekomst av autonoma enheter på gångbanan, så att inte rörelsefriheten för utsatta grupper äventyras ytterligare. AVAS-system bör införas så att personer med synnedsättning får en ljudsignal som varnar när mikromobila enheter närmar sig. Regleringen av mikromobilitet bör motsvara regleringen för eldrivna fordon.

Vidare anser FSS att krav på användning av hjälm behöver införas för att minska risken för allvarliga huvudskador.

Jakobsson Matthias
Förbundet Finlands Svenska Synskadade rf

Florica Rajala Veera
Förbundet Finlands Svenska Synskadade rf