

Utlåtande

30.03.2023

Ärende: VN/6164/2023

Arviomuistio sähköpotkulautailun ja mikroliikkumisen ratkaisu- ja sääntelyvaihtoehtoista

Vi ber er ta ställning till följande frågor i utlåtandet:

1. Anser ni att bedömningspromemorians beskrivning av mikromobilitetens nuvarande situation går i rätt riktning och är tillräckligt täckande? Behöver beskrivningen av den nuvarande situationen på något sätt kompletteras?

Förbundet Finlands Svenska Synskadade rf (FSS) tackar för möjligheten att yttra sig gällande bedömningspromemorian om lösningsalternativ för användningen av elsparkcyklar och mikromobilitet på remiss.

Enligt FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning är staten ålagd att vidta effektiva åtgärder för att säkerställa att personer med funktionsnedsättning får förutsättningar att röra sig självständigt.

FSS ser det aktuella läget för mikromobiliteten, särskilt vad gäller elsparkcyklar, som mer problematiskt än vad som beskrivs i bedömningspromemorian. I promemorian har man ytligt behandlat funktionshinderperspektivet. Genom att inte lyfta funktionsnedsättningsperspektivet mer ingående påverkar detta möjligheten att få en helhetsbedömning av nuläget.

Det är även problematiskt att man inte i promemorian mer ingående har analyserat vad rätten till fri rörlighet innebär för personer med funktionsnedsättning. Detta skapar en obalans mellan hur ingående olika grundläggande fri- och rättigheter behandlas sinsemellan i promemorian.

2. Vilket av de alternativ som behandlas i bedömningspromemorian anser ni är mest värd att stöda och mest genomförbar? Varför?

För att säkerställa tillgängligheten och jämlikheten i stadsmiljön anser FSS att den viktigaste åtgärden är att förbjuda parkering av elsparkcyklar på trottoarerna. Vidare måste antalet elsparkcyklar fås ned till ett hanterligt antal. Detta är den främsta anledningen till att mikromobilitet upplevs som ett stort problem för personer med synnedsättning, eftersom personer med synnedsättning har inlärda rutter; om det vid dessa rutter finns utplacerade elsparkcyklar hindrar det framkomligheten. Detta medför en trafikfara. Det som kan hända är att personer med

synsättning kan gå in i elsparkcykeln och då ramla och skada sig. Detta har medfört att drabbade personer har behövt uppsöka sjukvården och att deras kläder har gått sönder. För många har tillkommit en rädsla att gå ut under vår, sommar och höst. Detta inverkar påtagligt på individens möjlighet att ta vara på sin rätt till fri rörlighet. Nuvarande situation inskränker på individens rätt till fri rörlighet på ett väldigt starkt sätt.

FSS bifaller förslaget att sänka promillegränsen ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Men FSS vill väcka frågan om det ännu skulle finnas skäl att sänka promillegränsen ytterligare från det föreslagna 0,5 promille med tanke på de olika användargrupperna.

3. Saknas det någon sådan lösning bland alternativen i bedömningspromemorian som ni anser skulle vara ett väsentligt alternativ? En hurudan lösning skulle det vara?

I bedömningspromemorian behandlas inte frågan om nollvision för att förebygga allvarliga skador när det gäller elsparkcyklar. Denna nollvision är väl motiverad utifrån både mänskligt lidande och de kostnader som samhället redan ådragit sig; enligt bedömningspromemorian har kostnaderna för sjukvårdskostnader för elsparkcyklar varit 130 miljoner euro. Denna kostnad är långt ifrån den samhällsnytta som elsparkcykeln medför för individen och samhället.

FSS ser ett behov att införa en maximihastighet för fordon som används på trottoarer. Trafikhastigheterna bör harmoniseras med den faktiska gånghastigheten som är ca 3-5 km i timmen. Fordonen som idag förs på trottoarerna skapar en trafikfara när det körs väsentligt fortare än en vanlig gående går. Man bör även ta hänsyn till att barn och äldre sällan går lika snabbt som vuxna. Vidare är det svårt för personer med sensorisk funktionsnedsättning att själva förmå väja för dessa fordon när de susar fram i 15 km timmen på en trottoar.

4. Vad är er åsikt om kommunikationsministeriets bedömning i kapitel 7? Borde den bedömningen på något sätt kompletteras?

FSS anser att det är ytterst viktigt att påverka säkerheten inom mikrotransporttjänster, både för deras användare och förbipasserande fotgängare.

FSS bifaller förslaget att införa en licensiering. En licensiering ökar förutsättningen att reglera och hantera antalet elsparkcykeltjänstanordnare. En licensiering ger kommunerna bättre förutsättningar än i dagsläget att ta hänsyn till antalet operatörer i sitt område, antalet elsparkcyklar eller andra lätta elfordon som hyrs ut och att ta hänsyn till dessa som en del av trafikplaneringen.

Om trafikreglerna för elsparkcyklar skulle ändras på så sätt att trafikregler och trafikstyrningsanordningar riktade till cyklister i framtiden skulle tillämpas på mikromobilitet bör vägtrafiklagens regler om användning av skyddshjälm gälla även för elsparkcyklar.

FSS ser att det är nödvändigt att öka resurserna hos polisen för att möjliggöra en uppföljning av regelefterlevnaden inom mikromobiliteten.

5. Vad mer vill ni säga om bedömningspromemorian och dess innehåll?

Det hade varit viktigt att i bedömningspromemorian även diskutera elsparkcyklandets effekt på folkhälsan och den samhällsekonomiska situationen. Den nyttiga fysiska aktiviteten minskar särskilt bland unga vuxna. Frågan är i vilken omfattning en bransch bör gynnas som medför så stora samhällsekonomiska kostnader både direkt och indirekt. Med tanke på statens ekonomiska situation borde slutligen allt som går att göras för att arbeta med förebyggande åtgärder göras för att säkerställa att vi inte får en allt för stor kostnadsökning.

Jakobsson Matthias
Förbundet Finlands Svenska Synskadade rf

Floric Rajala Veera
Förbundet Finlands Svenska Synskadade rf