

Handläggare
Zerina Gigovic
08-508 26 253**Till**
Trafiknämnden
2022-03-17

Infrastrukturdepartementets promemoria om parkering av elsparkcyklar. Svar på remiss från kommunstyrelsen

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Trafiknämnden justerar beslutet omedelbart.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefUlrika Falk
AvdelningschefJosefine Mittermaier
Enhetschef

Sammanfattning

Infrastrukturdepartementet har remitterat ”Promemoria om parkering av elsparkcyklar” till Stockholms stad. I promemorian föreslås att det ska införas ett förbud mot att parkera elsparkcyklar på gång- eller cykelbana, förutom vid uppställningsplatser avsedda för cyklar. Trafikkontoret ställer sig i huvudsak positivt till den föreslagna ändringen och anser att det bland annat bidrar till att främja stadens arbete med framkomlighet. Kontoret har en del synpunkter på detaljer i förslaget, och framhåller också att det vore

positivt för staden om elsparkcyklarna i trafiklagstiftningen definieras som ett eget fordonsslag.

Remissen

Infrastrukturdepartementet har remitterat ”Promemoria om parkering av elsparkcyklar” till Stockholms stad för yttrande senast den 25 april 2022. Kommunstyrelsen har i sin tur remitterat ärendet till trafikinämnden med sista svarsdatum den 18 mars 2022.

I promemorian föreslås att det ska införas ett förbud mot att parkera elsparkcyklar på gång- eller cykelbana, förutom vid uppställningsplatser avsedda för cyklar. Förbudet föreslås träda i kraft den 1 augusti 2022. Nedan följer en sammanfattning av förslaget i promemorian. Promemorian bifogas ärendet i sin helhet, bilaga 1.

Promemorians innehåll i korthet

I promemorian konstateras att elsparkcyklar idag används som ett alternativ eller komplement till andra transportslag. Sedan ett par år tillbaka förekommer en omfattande uthyrningsverksamhet av elsparkcyklar i Sverige. Verksamheten bedöms ha ett samhällsekonomiskt värde framförallt genom att erbjuda ett alternativ för den sista delen av kollektivtrafikresan från hållplats till målpunkt och därigenom öka kollektivtrafikens attraktivitet och flexibilitet, eller som ett alternativ till taxi och bussar för kortare resor i innerstaden. Samtidigt som den friflytande uthyrningsformen har fört med sig de nu nämnda fördelarna har den också enligt utredningen skapat framkomlighetsproblem på platser där framför allt gående och cyklister rör sig. Detta har sin grund i att elsparkcyklarna ofta parkeras på gång- eller cykelbana.

Utredningen berör inte frågan ifall elsparkcyklar bör utgöra ett eget fordonsslag utan konstaterar att det bör kunna förutsättas att de elsparkcyklar som tillhandahålls genom korttidsuthyrning i Sverige är konstruerade så att de utgör cyklar. I annat fall skulle fordonen utgöra mopeder med tillkommande krav på diverse godkännanden. Enligt utredningen är fordonsdefinitionerna inte knutna till ett fordons utseende utan till dess funktionssätt. Därmed kan vitt skilda fordon utgöra cyklar.

Eftersom elsparkcyklar i utredningen bedöms utgöra cyklar konstaterar utredningen att elsparkcyklar får parkeras på gång- eller cykelbana enligt 3 kap. 48 § trafikförordningen (1998:1276) där regler om stannande och parkering finns. Det finns en generell regel om stannande och parkering i 3 kap. 47 § trafikförordningen i

vilken det framgår att fordon inte får stannas eller parkeras på en sådan plats, eller på ett sådant sätt, att fara uppstår eller trafiken hindras eller störs i onödan.

Promemorian fastslår att parkering av elsparkcyklar är ett stort problem och att den som hyr en elsparkcykel i dagsläget saknar incitament att parkera cykeln på ett godtagbart sätt eftersom den inte ägs av användaren samt att det framstår som osannolikt att användaren hålls ansvarig för brister vid parkeringen. I tillägg till detta konstateras att uthyrningsföretagen har bristande incitament att säkerställa att deras cyklar parkeras på ett korrekt sätt eftersom fordonen står parkerade under en relativt kort tid innan de tas i anspråk av en annan användare. För att ge kommunerna större möjligheter att hantera den uppkomna situationen föreslås att ett parkeringsförbud för elsparkcyklar på gång- eller cykelbana ska införas. Den föreslagna ändringen innebär att ett nytt stycke införs i 3 kap. 48 § 3 trafikförordningen:

”En cykel utan tramp- eller vevanordning, som har en elmotor vars kontinuerliga märkeffekt inte överstiger 250 watt och som inte är självbalanserande, får dock inte parkeras på en gång- eller cykelbana annat än vid en uppställningsplats som är avsedd för cyklar.”

Förslaget innebär att en elsparkcykel inte får parkeras var som helst på en trottoar, utan endast vid ett cykelställ eller liknande anordning som är uppförd i huvudsak för parkering av cyklar. Med en sådan regel behövs enligt utredningen inte särskilda uppställningsplatser för elsparkcyklar – även om sådana kan användas där de förekommer. En fördel med det föreslagna förbudet är enligt utredningen att det underlättar för myndigheterna att hantera bristfällig parkering av elsparkcyklar. Kommunerna bedöms få en utökad möjlighet att flytta elsparkcyklar som parkerats på en gång- eller cykelbana. Även privatägda elsparkcyklar kommer att omfattas av det föreslagna förbudet.

Då förslaget inrättas i 3 kap. 48 § trafikförordningen finns en möjlighet för kommunerna att meddela undantag i lokala trafikföreskrifter, så att elsparkcyklar får parkeras på gång- eller cykelbana i den utsträckning som det bedöms lämpligt. Kommunerna kan enligt promemorian välja att införa ett heltäckande undantag från det föreslagna förbudet genom att meddela en lokal trafikföreskrift för ett större sammanhängande område. Kommuner kan också välja att föreskriva att vissa angivna gång- eller cykelbanor undantas från förbudet genom att inrätta lokala trafikföreskrifter för dessa.

Promemorian föreslår vidare att undantag från förbudet mot parkering av elsparkcyklar på gång- eller cykelbana inte ska märkas ut. (Dvs. inga trafikskyltar ska sättas upp för att informera om undantag från förbudet) Ett undantag införs i 10 kap. 13 a § trafikförordningen.

”7. Särskilda trafikregler om undantag från 3 kap. 48 § tredje stycket ska inte märkas ut.”

Vanligtvis ska undantag från trafikregler märkas ut. Eftersom ett undantag från utmärkningsskyldighet införs föreslås kommunerna upplysa om eventuella undantag från förbudet på andra sätt, exempelvis digitalt eller med hjälp av anslag som inte måste uppfylla kraven i vägmärkesförordningen (2007:90). Dock behöver föreskrifterna kungöras elektroniskt enligt förordningen (2007:231) om elektroniskt kungörande av vissa trafikföreskrifter.

Promemorian bedömer att förslaget inte leder till några nämnvärda ekonomiska konsekvenser för kommunerna, trots att det arbete som kan komma att bli aktuellt för kommunerna bland annat omfattar inrättande av fler cykelställ eller separata cykelställ för elsparkcyklar, upprätthållande av förbudet genom flyttning av fordon samt det föreskriftsarbete som aktualiseras för de kommuner som vill införa undantag från förbudet. För uthyrningsföretagen bedöms konsekvenserna bland annat utgöras av att de inte längre kan tillhandahålla en lika flexibel tjänst som utan förbudet, även om tjänsten fortsatt kan vara friflytande. Omfattningen av konsekvenserna för uthyrningsföretagen bedöms som påverkan i viss utsträckning.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Trafikkontorets synpunkter

Antalet elsparkcyklar i Stockholm har sedan starten ökat drastiskt med en topp på 23 000 elsparkcyklar i september 2021. Staden har under årens gång vidtagit flera åtgärder för att upprätthålla nyttan med elsparkcyklarna och minska den negativa påverkan de medfört. Bland annat har staden infört krav på tillstånd enligt ordningslagen (1993:1617) för uthyrningsverksamheten genom att revidera Stockholms kommuns allmänna lokala ordningsstadga samt införa avgift för uthyrningsföretagen vid användandet av offentlig plats. Trafiknämnden har dessutom beslutat att begränsa antalet elsparkcyklar i Stockholm till maximalt 12 000. I de villkorsbilagor

som medföljer tillstånden för har staden ställt villkor om parkeringsfria zoner. Dessutom har stadens parkeringsvakter i uppdrag att flytta de elsparkcyklar som står uppenbart trafikfarligt och hindrande. Staden har alltså vidtagit flera åtgärder för att öka framkomligheten och trafiksäkerheten för trafikanterna.

Trafikkontoret ställer sig i huvudsak positivt till den föreslagna ändringen och anser att det bland annat bidrar till att främja stadens arbete med framkomlighet. Kontoret har följande synpunkter på förslaget.

Det är positivt att kommunerna ges större möjlighet att flytta elsparkcyklar som står uppställda på gång- eller cykelbanor i samtliga fall, inte bara när de bedöms stå uppställda på ett trafikfarligt och hindrande sätt. Som tidigare nämnts flyttar stadens parkeringsvakter elsparkcyklar utifrån denna grund. Att det blir ett generellt förbud mot att parkera elsparkcyklar på gång- eller cykelbanor minskar de avvägningar som kan uppstå då parkeringsvakten initierar en flyttning av en elsparkcykel. Såsom promemorian nämner ställs då krav på upprätthållande av förbudet, vilket innebär att kommunerna bör flytta på felaktigt parkerade elsparkcykelfordon i vad som kan antas vara en större utsträckning än tidigare.

I promemorian framförs att elsparkcyklar ska ställas upp i befintliga cykelställ. Det kan ifrågasättas huruvida det i dagsläget finns kapacitet i befintliga cykelställ och det finns en farhåga att privata cyklar trängs undan av en stor mängd elsparkcyklar i de befintliga cykelställena. Det är en uppenbar risk att det kommer att bli svårare för traditionella cyklister att parkera sin cykel på ett lagligt sätt om det finns en stor mängd elsparkcyklar i cykelställena. Det kan i sin tur också påverka den friflytande tjänst som elsparkcyklarna är avsedda att utgöra. Om en kommun ska inrätta ytterligare platser för parkering av elsparkcyklar kan det krävas tillstånd enligt ordningslagen. Denna fråga berörs dock inte i promemorian. Inrättandet av ytor för uppställning av elsparkcyklar kan bli både en ekonomisk fråga och en fråga om att hitta platser i ett redan trångt gaturum. Om staden ska anordna parkeringsplatser för 12 000 elsparkcyklar utanför befintliga cykelställ skulle ungefär 6 000 löpmeter parkering behöva hittas enbart för att ge varje elsparkcykel en plats. Då finns också risken att det inte finns någon ledig plats vid elsparkcykelanvändarens målpunkt, vilket innebär att det i praktiken kan behövas mer än en parkeringsplats per elsparkcykel. En ytterligare risk som noteras i detta sammanhang är att vanliga cyklar i större utsträckning kan komma att parkeras i gång- eller

cykelbana, vilket också påverkar framkomligheten. Denna risk belyses inte i promemorian. Detta kompliceras ytterligare av att de privatägda cyklarna oftare står fastlåsta, vilket ökar risken för en mer omfattande fastlåsning av vanliga cyklar i gatumiljön.

Trafikkontoret vill också lyfta det arbete som kommer krävas för de kommuner där det finns en större andel elsparkcyklar, med att inrätta nya cykelställ och platser för parkering av elsparkcyklar i redan trånga gaturum. Detta kommer att utgöra ett tidskrävande arbete utifrån stadsbild, gatuutrymmen och prioriteringar. Med förslagets föreslagna ikraftträdande redan den 1 augusti 2022, under högsäsong, finns en överhängande risk att det inte kommer att finnas tillräckligt många cykelställ och andra platser för parkering av elsparkcyklar, varför det kan komma att bli en stor mängd felparkerade elsparkcyklar på gång- och cykelbanor trots förbudet.

Kontoret noterar att det saknas ett resonemang kring varför stannande på gångbana inte berörts i frågan om elsparkcyklar. Transportstyrelsen har i rapport TSV 2019-5394 ("Transportstyrelsens förslag om förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon") föreslagit ett förbud mot framförande av elsparkcyklar på gångbanan. Att då enbart förbjuda parkering på gång- eller cykelbana kan tänkas tala för att stannande på gångbana är tillåtet, och således även ett framförande, trots förslaget förbud. Det saknas enligt kontorets mening ett resonemang i promemorian om varför man tillåter stannande på gångbana när det föreslagits vara otillåtet att köra elsparkcyklar på gångbanan.

Trafikkontoret noterar att den föreslagna lydelsen i 3 kap. 48 § tredje stycket trafikförordningen hänvisar till en viss effekt på elsparkcykeln (250 watt). Transportstyrelsen har i rapport TSV 2019-5394 föreslagit att effekten bör tas bort i definitionen av elsparkcyklar, genom en ändring i lagen om vägtrafikdefinitioner. Kontoret undrar om detta är något som infrastrukturdepartementet resonerat kring.

Avseende föreskriftsarbetet vid undantag från det föreslagna förbudet om parkering på gång- eller cykelbana vill kontoret framhålla följande.

Kontoret ser positivt på möjligheten att införa undantag från förslaget om parkeringsförbud på gång- eller cykelbana. För större städer med fler gator kan det dock bli ett omfattande föreskriftsarbete ifall kommunen exempelvis vill att undantag från parkeringsförbudet ska gälla på ett stort antal gator. Kontoret anser

inte att det framgår hur infrastrukturdepartementet tänkt sig att kommuner som vill att det ska råda undantag från förbudet på ett större antal gator ska reglera undantag från förbudet. Detta väcker också frågor om huruvida undantag från förbudet genom lokala trafikföreskrifter blir transparenta och tydliga för användare av elsparkcyklar.

Därtill kan tänkas att kommuner bedömer att parkering på cykelbanor bör vara förbjudet i större utsträckning än på gångbanor och frågan är således ifall kommunerna har möjlighet att enbart undanta gångbanor från det föreslagna förbudet i 3 kap. 48 § st. 3 trafikförordningen. Situationen behandlas inte i promemorian och vägledning i frågan vore enligt kontorets mening önskvärt.

Slutligen vill kontoret tillägga att det vore positivt för staden att elsparkcyklarna i trafiklagstiftningen definieras som ett eget fordonsslag. Det finns ett stort behov för Stockholms stad, och säkerligen fler kommuner, av ytterligare verktyg för att reglera utplacering och parkering av elsparkcyklar i friflytande fordonsflottor, utan att regleringen omfattar och påverkar traditionella privata cyklar. Av det skälet bör redan nu frågan om en egen fordonsdefinition för elsparkcyklar (eldrivna fordon utan tramp- eller vevanordning) utredas vidare.

Slut

Bilagor

1. Promemoria Parkering av elsparkcyklar