Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-03-21

Ärende
TN 2022-0126

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Jens Plambeck
08-123 316 51
jens.plambeck@regionstockholm.se

Trafiknämnden
2022-04-26, punkt 8

Förslag till yttrande över remiss – promemorian Parkering av elsparkcyklar

Ärendebeskrivning

Infrastrukturdepartementet har genom remiss efterfrågat synpunkter från Region Stockholm avseende promemorian Parkering av elsparkcyklar, förslag till förordning om ändring i trafikförordningen (1998:1276). Trafiknämnden har fått i uppdrag att handlägga och besvara remissen för Region Stockholm.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt nedanstående underlag.

- Infrastrukturdepartementets promemoria Parkering av elsparkcyklar, inkom till trafiknämnden 2022-02-01 från regionledningskontoret.

Förslag till beslut

Förvaltningschefen föreslår att trafiknämnden beslutar följande.

1. Förslaget till yttrande godkänns och översänds till regionledningskontoret för vidarebefordran till Infrastrukturdepartementet.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Förslag och motivering

Bakgrund

För kollektivtrafiken har utmaningarna med elsparkcyklar på fel ställen främst varit i centrala delar med påverkan för spårvagnstrafiken. En del av de utmaningar som funnits är dock redan på väg att förbättras vartefter mognad i system och användning ökar. Användare börjar veta vilka regler de har att förhålla sig till och aktörerna skapar stödsystem för att följa upp parkering av fordonen. Kunskap bland användare och kommunala tjänstemän vad elsparkcykel klassas som för typ av fordon är dock fortsatt bristfällig, vilket gör regelefterlevnad svår för användaren.

Elsparkcyklar har bidragit till en utökad förflyttning av resande till mer hållbara transportmedel. Hur stor påverkan har varit och i vilken omfattning detta kommer påverka framåt är dock för tidigt att uttala sig om. Fordonen har fått resenärer att uppmärksamma möjliga alternativ, vilket kan leda till nya initiativ och fortsatta förflyttningar inom transportsektorn, något som utifrån miljöpåverkan är nödvändigt. Det vore olyckligt om begränsningar för elsparkcyklar på ett negativt sätt påverkar påbörjad förändring.

Överväganden och motivering

Region Stockholm ställer sig försiktigt positiv till redovisat förslag till förordning om ändring i trafikförordningen (1998:1276) jämfört i promemorian utpekat alternativ. De utmaningar som varit med parkering av elsparkcyklar i bl.a. Stockholm behöver komma till en förbättring. Utifrån ett tillgänglighetsperspektiv är det viktigt att elsparkcyklar inte utgör ett hinder för personer med funktionsnedsättning på vägen till och från kollektivtrafiken.

Förslaget att förbjuda parkering av elsparkcyklar vid annat än cykelställ gör att dessa föreslås hanteras annorlunda än cyklar och mopeder, vilka får parkeras längs trottoar och cykelbanor. Detta kan komma att utgöra en otydlighet för användarna som försvårar regelefterlevnad.

Förslaget anger att cykelställ redan finns på platser som vid bostäder, arbetsplatser, utbildningsplatser och handelsplatser och att en något försämrad

tillgänglighet anges till enstaka minut i ökad restid, vilket inte bör påverka användandet. Region Stockholm anser dock att den försämrade tillgängligheten kan skapa andra utmaningar samt riskerar påverka beteendet mer än antaget. Angivna cykelställ enligt ovan ligger på olika former av privat eller avskild mark, t.ex. skolområden där ökad trafik troligtvis inte är önskvärd. Sannolikt finns även risk för att företag eller bostadsaktörer som har cykelställ till personal eller boende vid sina fastigheter kommer reagera om deras utrymmen tas i anspråk av aktörer med uthyrningsverksamhet. Antalet cykelställ som idag ligger på allmän plats är relativt få.

Ett införande av föreslagna regler bör därför samordnas med kommunal utplacering av många cykelställ på allmän mark vid lämpliga platser närmare entrén än bilparkeringar. Detta inkluderar exempelvis platser vid idrottsanläggningar, rekreationsanläggningar, kollektivtrafikens hållplatser och stationer, handelsplatser, bostäder, arbetsplatser samt eventuella andra samlingsplatser och knutpunkter.

Ekonomiska konsekvenser
Ingen direkt påverkan på Region Stockholm.

Riskbedömning
Ökade begränsningar kan, om de är otydliga och försvårar, begränsa användandet av fordonen för resande bl.a. till och från kollektivtrafik.

Konsekvenser för miljön
Ett minskat användande av fordonen som delar av förslagen i promemorian skulle kunna ge riskerar att försena övergången till mer hållbara transportsätt och därmed ge konsekvenser för miljön.

Sociala konsekvenser
Skillnad i regelverk mellan olika cyklar riskerar bidra till otydlighet över vad som gäller och därmed irritation över fel eller inte fel. Hänvisning vid parkering till cykelställ på platser som inte önskar utökad trafik av externa personer riskerar öka irritation mellan användare och icke användare.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-03-21

Ärende
TN 2022-0126

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Expedieras till

Infrastrukturdepartementet, tillhanda senast den 29 april, via regionledningskontoret.

David Lagneholm
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

Promemoria

Parkering av elsparkcyklar

Promemorians huvudsakliga innehåll

I promemorian föreslås att det ska införas ett förbud mot att parkera elsparkcyklar på gång- eller cykelbana, annat än vid uppställningsplatser avsedda för cyklar. Förbudet föreslås träda i kraft den 1 augusti 2022.

Innehållsförteckning

1 Förslag till förordning om ändring i trafikförordningen (1998:1276) 3

2 Elsparkcyklar i Sverige 5
- 2.1 Uthyrning av elsparkcyklar 5
- 2.2 Flertalet elsparkcyklar är att betrakta som cyklar 5
- 2.3 Cyklar får parkeras på gång- eller cykelbana 6
- 2.4 Elsparkcyklar parkeras ofta på ett bristfälligt sätt 6

3 Parkering av elsparkcyklar på gång- eller cykelbana ska förbjudas 7
- 3.1 Ett parkeringsförbud införs 7
- 3.2 Undantag från parkeringsförbudet ska inte märkas ut 9

4 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser 10

5 Konsekvenser 11

1 Förslag till förordning om ändring i trafikförordningen (1998:1276)

Härigenom föreskrivs att 3 kap. 48 § trafikförordningen (1998:1276) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
3 kap.	
48 §[1]	
Inom tättbebyggt område får fordon inte stannas eller parkeras på allmän plats som är terräng.	
På en gång- eller cykelbana får andra fordon än tvåhjuliga cyklar eller tvåhjuliga mopeder klass II inte stannas eller parkeras.	
	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.
10 kap.	
13 a §[2]	
Trots vad som anges i 13 § gäller följande:	
1. Särskilda trafikregler om att ett visst område ska vara tättbebyggt område eller miljözon klass 1 behöver inte märkas ut.	
2. Hastighetsgränser enligt 3 kap. 17 § första eller tredje stycket behöver inte märkas ut vid sådan väg som avses i 3 kap. 21 § andra stycket.	
3. Om särskilda trafikregler eller föreskrifter om hastighet meddelas så att två likadana trafikregler eller hastighetsbegränsningar gränsar till varandra behöver utmärkning inte ske i gränsen mellan dem.	
4. Särskilda trafikregler som är tillämpliga endast under en viss tid eller under vissa förhållanden behöver inte vara utmärkta då de inte är tillämpliga. De tidsbegränsningar eller andra förhållanden som ska föreligga för att en trafikregel ska vara tillämplig behöver inte märkas ut om regeln endast märks ut när den är tillämplig.	
5. Särskilda trafikregler om transport av farligt gods behöver märkas ut endast om det finns skäl till det.	
6. De särskilda trafikregler som föreskrifter enligt 14 § avviker från behöver inte märkas ut.	
	7. Särskilda trafikregler om undantag från 3 kap. 48 § tredje stycket ska inte märkas ut.

[1] Senaste lydelse 2017:921.
[2] Senaste lydelse 2018:1562.

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om och i enskilda fall medge ytterligare undantag från utmärkningsskyldigheten i fråga om vägar med lite trafik eller om det finns andra särskilda skäl till det och det kan ske utan fara för trafiksäkerheten. Detta gäller dock inte i fråga om föreskrifter om högsta tillåten hastighet.

Om föreskrifter om hastighet samt särskilda trafikregler inte ska eller behöver märkas ut, ska de föras in i en ortstidning.

Denna förordning träder i kraft den 1 augusti 2022.

2 Elsparkcyklar i Sverige

2.1 Uthyrning av elsparkcyklar

Sedan hösten 2018 förekommer korttidsuthyrning av elsparkcyklar i Sverige. Uthyrningsverksamheten har successivt spridit sig och bedrivs numera i flertalet större svenska städer. Även antalet elsparkcyklar har ökat med tiden. Som exempel på omfattningen kan nämnas att det i september 2021 fanns omkring 23 000 elsparkcyklar i Stockholm. Antalet företag som hyr ut elsparkcyklar varierar allteftersom nya företag träder in på marknaden och andra företag träder ifrån. Antalet aktörer varierar dessutom stort mellan städerna.

Elsparkcyklarna används i dag som ett alternativ eller komplement till andra transportslag, såsom kollektiv- eller biltrafik. För den enskilde kan en resa med elsparkcykel spara tid vid exempelvis arbetspendling, vilket också har ett samhällsekonomiskt värde. Elsparkcyklarna kan även avlasta kollektivtrafiken under rusningstid. I trånga stadsmiljöer kan det dessutom vara en fördel att de inte är lika skrymmande som en bil. Att elsparkcyklar används i stället för större fordon kan motverka köbildning och trängsel vilket i sin tur kan göra det lättare att upprätthålla ordningen i staden. Detta förutsätter emellertid att användningen av elsparkcyklarna inte i sig stör ordningen i alltför stor utsträckning.

Uthyrningen av elsparkcyklar sker i en friflytande form, vilket innebär att användaren lokaliserar en elsparkcykel via en applikation i sin mobiltelefon i stället för att uppsöka ett fast uthyrningsställe. Användaren behöver inte heller återlämna elsparkcykeln på någon förutbestämd fast plats utan kan parkera den vid slutmålet. Flera uthyrningsföretag tillämpar dock vissa begränsningar i fråga om var elsparkcyklarna får parkeras. Det sker genom s.k. geostaket, som används för att spärra vissa områden så att applikationen inte medger att resan avslutas där. I praktiken hindras alltså användaren från att parkera inom ett sådant område, eftersom han eller hon debiteras till dess att elsparkcykeln har parkerats utanför området.

Samtidigt som den friflytande uthyrningsformen ses som attraktiv så har den skapat framkomlighetsproblem på platser där framför allt gående och cyklister rör sig. Det beror till stor del på att elsparkcyklar ofta parkeras på gång- eller cykelbana.

2.2 Flertalet elsparkcyklar är att betrakta som cyklar

Vilka fordon som utgör cyklar anges i lagen (2001:559) om vägtrafik-definitioner. Definitionerna är inte knutna till fordonets utseende utan till dess funktionssätt. Vitt skilda fordon kan därför utgöra cyklar. Icke eldrivna fordon omfattas dock endast om de är avsedda att drivas med en tramp- eller vevanordning och inte är ett lekfordon, vilket innebär att det främst är traditionella cyklar som omfattas. Eldrivna fordon behöver däremot inte ha en tramp- eller vevanordning för att utgöra en cykel. Därför kan exempelvis en eldriven skateboard eller en elsparkcykel omfattas av definitionen. I fråga om en elsparkcykel gäller att den utgör en

cykel om den är konstruerad för en hastighet av högst 20 kilometer i timmen och har en elmotor vars kontinuerliga märkeffekt inte överstiger 250 watt. Om den är konstruerad för en högre hastighet och/eller har en elmotor med högre kontinuerlig märkeffekt, kan den i stället utgöra en moped.

Det bör kunna förutsättas att de elsparkcyklar som tillhandahålls genom korttidsuthyrning i Sverige är konstruerade så att de utgör cyklar. I annat fall skulle elsparkcyklarna behöva hanteras som mopeder, med krav på bland annat typgodkännande eller besiktning samt förarbevis, vilket knappast ligger i uthyrningsföretagens intresse.

2.3 Cyklar får parkeras på gång- eller cykelbana

Regler om stannande och parkering finns i trafikförordningen (1998:1276). I 3 kap. 47 § anges att ett fordon inte får stannas eller parkeras på en sådan plats eller på ett sådant sätt att fara uppstår eller trafiken onödigtvis hindras eller störs, i en korsning med järnväg eller spårväg eller på ett sådant sätt att vägmärken eller trafiksignaler skyms. Enligt 3 kap. 48 § första stycket gäller inom tättbebyggt område att fordon inte får stannas eller parkeras på allmän plats som är terräng. Av paragrafens andra stycke framgår vidare att andra fordon än tvåhjuliga cyklar eller tvåhjuliga mopeder klass II inte får parkeras på en gång- eller cykelbana. På gågator och i gångfartsområden är all parkering förbjuden enligt 8 kap. 1 §. När det gäller cykelgator anges i 8 kap. 1 a § att fordon får parkeras endast på särskilt anordnade parkeringsplatser.

För närvarande gäller alltså att alla cyklar får parkeras på en gång- eller cykelbana.

2.4 Elsparkcyklar parkeras ofta på ett bristfälligt sätt

Den snabba framväxten av uthyrningsverksamheten har väckt blandade känslor. Elsparkcyklarna är populära i vissa kretsar, samtidigt som andra upplever att de medför stora olägenheter. Många anser att de i större utsträckning än andra fordon framförs på ett trafikfarligt sätt, antagligen till följd av att det finns trafikanter som använder dem snarare för nöjes skull än som ett transportmedel. En utbredd uppfattning är vidare att elsparkcyklarna ofta parkeras på ett vårdslöst sätt. Inte minst frågan om bristfällig parkering har följts noggrant av medierna och det finns många exempel på fall där elsparkcyklar har ställts upp eller slängts på ett sådant sätt att de blockerar framfarten för andra trafikanter. Att detta kan få allvarliga konsekvenser underströks nyligen, då en äldre man avled efter en olycka som involverade en elsparkcykel som hade parkerats på en cykelbana. Även andra fall av bristfällig parkering förekommer, såsom att en mängd elsparkcyklar slängs i drivor. Elsparkcyklar är dessutom svåra att upptäcka i mörker, särskilt när de ligger ner, vilket är ett trafiksäkerhetsproblem för framför allt cyklister.

Det finns för närvarande inte tillräckligt underlag för att fullt ut värdera motståndet mot elsparkcyklar. Det går till exempel inte att säga med någon större grad av säkerhet om, och i så fall i vilken utsträckning, de faktiskt framförs på ett mer vårdslöst sätt än andra fordon. Något som kan fastslås redan nu är emellertid att parkeringen av elsparkcyklar är ett stort problem. Den som hyr en elsparkcykel saknar incitament att parkera cykeln på ett godtagbart sätt, eftersom den inte tillhör användaren, och det kan dessutom framstå som osannolikt att han eller hon kommer att hållas ansvarig för eventuella brister vid parkeringen. Att elsparkcyklarna ofta står parkerade under relativt kort tid innan de tas i anspråk av en annan användare kan vidare innebära att även uthyrningsföretaget har bristande incitament att säkerställa att dess cyklar parkeras på ett korrekt sätt. Frågan är hur situationen bör lösas.

3 Parkering av elsparkcyklar på gång- eller cykelbana ska förbjudas

3.1 Ett parkeringsförbud ska införas

Promemorians förslag: Det ska införas ett förbud mot att parkera elsparkcyklar på gång- eller cykelbana, annat än vid uppställningsplatser avsedda för cyklar.

Skälen för promemorians förslag: Kommunerna har flera verktyg som kan användas för att begränsa problemet med bristfälligt parkerade elsparkcyklar. Bland kommunerna tillämpas olika synsätt i frågan och som en följd av detta skiftar problembilden dem emellan. I vissa kommuner är problemen begränsade och i andra är de betydande. Därutöver finns många kommuner där uthyrning av elsparkcyklar ännu inte förekommer.

Eftersom vissa kommuner har stora problem med felaktig parkering av elsparkcyklar bör det vidtas en åtgärd som ger dessa kommuner ytterligare verktyg för att hantera situationen. I framtiden kan en sådan åtgärd även komma att underlätta för kommuner där uthyrningsverksamhet ännu inte förekommer. Åtgärden bör utformas så att den inte medför olägenheter för kommunerna, och – så långt möjligt – inte heller för uthyrningsföretagen. Målsättningen är att hjälpa kommunerna i deras arbete med att stävja de problem som uthyrningen av elsparkcyklarna medför samtidigt som fördelarna med uthyrningsverksamheten tillvaratas i största möjliga utsträckning.

Problemet med bristfälligt parkerade elsparkcyklar utgörs delvis av parkering som är uppenbart olämplig och ofta trafikfarlig, såsom när ett fordon placeras så att det hindrar framfarten för trafikanter på exempelvis en gång- eller cykelbana. Sådan parkering är förbjuden enligt 3 kap. 47 § 1 trafikförordningen. Tillåten parkering kan dock också utgöra ett problem. Även om en elsparkcykel parkeras tätt intill exempelvis en husvägg så tar den upp en del av den yta som är avsedd för gång- och cykeltrafikanter. Det medför inga större olägenheter när det rör sig om ett fåtal fordon på

en väg som är bred eller mindre trafikerad. Ofta rör det sig emellertid inte om ett fåtal fordon. Gränsen mellan godtagbar och felaktig parkering är inte heller helt skarp. När ett tillräckligt stort antal elsparkcyklar parkeras med varierande noggrannhet uppstår till slut olägenheter även på en väldimensionerad väg. På smalare vägar, i synnerhet mer trafikerade sådana, kan redan ett enstaka fordon störa framkomligheten. Bristande framkomlighet kan innebära särskilda svårigheter för exempelvis vissa personer med funktionsnedsättningar eller den som har en barnvagn. Sammanfattningsvis kan det sägas att det stora antalet elsparkcyklar som vid varje given tidpunkt finns parkerade i flera svenska städer medför olägenheter – även om bara de korrekt parkerade fordonen beaktas.

En verkningsfull åtgärd vore att föreskriva att elsparkcyklar som tillhandahålls genom korttidsuthyrning inte får parkeras utan att samtidigt låsas fast vid en för ändamålet särskilt avsedd uppställningsplats. För att få genomslag skulle en sådan föreskrift eventuellt behöva kombineras med krav på fordonets utformning, till exempel att det ska vara utrustat med en låsanordning som måste fästas vid en korresponderande anordning på uppställningsplatsen för att åkturen ska kunna avslutas. En sådan åtgärd skulle emellertid innebära en stor belastning för uthyrningsföretagen, som då måste producera nya fordonsflottor eller bygga om de befintliga. Det skulle också innebära så stora begränsningar av var elsparkcyklarna kan parkeras att det sannolikt skulle hämma efterfrågan på att hyra sådana fordon. Det skulle ytterst kunna få till följd att uthyrningsföretagen tvingas att upphöra med sin verksamhet, vilket samtidigt skulle frånta kommunerna möjligheten att åstadkomma en situation med elsparkcyklar som en välintegrerad del av den lokala trafiken. I den aktuella situationen är det alltså önskvärt med en mindre ingripande åtgärd.

En mindre ingripande åtgärd vore att föreskriva att elsparkcyklar inte får parkeras på en gång- eller cykelbana annat än vid en uppställningsplats för cyklar. Det skulle alltså innebära att en elsparkcykel inte får parkeras var som helst på en trottoar, utan endast vid ett cykelställ eller en liknande anordning som är uppförd i huvudsak för parkering av cyklar. Med en sådan regel behövs det alltså inte särskilda uppställningsplatser för elsparkcyklar, även om sådana också kan användas där de förekommer. En annan sak är att en kommun som vill tillmötesgå uthyrningsföretagens verksamhet kan behöva uppföra eller tillåta uppförande av ytterligare uppställningsplatser.

En fördel med ett sådant förbud mot att parkera elsparkcyklar på en gång- eller cykelbana är att det skulle undanröja myndigheternas svårigheter att bedöma om det finns grund för att ingripa vid bristfällig parkering, dvs. om det finns en risk för att fara uppstår eller att trafiken onödigtvis hindras eller störs. Sådana svårigheter uppkommer när en elsparkcykel har parkerats på ett sätt som är olämpligt, men utan att det är förenat med några uppenbara risker. I stället kan det visserligen uppkomma gränsdragningsfrågor om ifall en elsparkcykel ska anses som parkerad vid en uppställningsplats för cyklar, exempelvis när en elsparkcykel har placerats alldeles intill en sådan uppställningsplats. Detta får dock betraktas som en förbättring i ordningshänseende. Åtgärden har vidare som fördel att kommunerna kan meddela undantag i lokala trafikföreskrifter så att elsparkcyklar får parkeras på gång- eller cykelbana i den utsträckning som det bedöms lämpligt. Att det finns en sådan möjlighet

innebär att kommunernas utrymme att bestämma över den lokala trafikens funktionssätt inte inskränks. I stället utökas det utrymmet om det införs ett förbud som kommunerna kan meddela undantag från. Samtidigt lägger förbudet inte onödiga hinder i vägen för uthyrningsverksamheten.

Det ovannämnda förbudet får naturligtvis inte fullt genomslag utan vidare. För det första kan det behövas informationsinsatser för att uppmärksamma användarna på regelförändringen. Huvudansvaret för att sådana insatser kommer till stånd åligger det allmänna. Det ligger emellertid i uthyrningsföretagens intresse att bidra till detta och de har dessutom en naturlig plattform för att förmedla sådan information i de applikationer där användarna hyr deras fordon. För det andra krävs det att de berörda myndigheterna upprätthåller förbudet. I praktiken innebär det främst att kommunala myndigheter flyttar de elsparkcyklar som är uppställda i strid med förbudet, med stöd av 2 § 4 e och 16 § första stycket 2 förordningen (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall. Fordonets ägare är sedan skyldig att ersätta kostnaden för flyttningen och övriga åtgärder. Det får dock förutsättas att kommunerna och uthyrningsföretagen samarbetar för att åstadkomma en lösning som inte innebär att den kommunala myndigheten mer eller mindre dagligen behöver flytta ett stort antal fordon. Ingen av aktörerna har något intresse av att upprätthålla ett system där stora delar av uthyrningsföretagets fordonsflotta fortlöpande måste flyttas och därefter lösas ut. Närmast till hands ligger sannolikt att uthyrningsföretagen använder geostaket för att förhindra parkering där det råder parkeringsförbud. Med en sådan digital lösning blir behovet av informationsinsatser inte heller lika framträdande.

Sammantaget bedöms ett förbud mot parkering av elsparkcyklar på gång- eller cykelbana annat än vid uppställningsplatser avsedda för cyklar vara den mest lämpliga åtgärden att vidta i den aktuella situationen. Eftersom elsparkcyklar inte har någon särskild definition i svensk lagstiftning så måste de fordon som ska omfattas av förbudet beskrivas utifrån sitt funktionssätt. Beskrivningen bör inte vara alltför snäv då detta kan leda till att bestämmelsen blir inaktuell till följd av framtida teknisk utveckling. Den bör inte heller vara alltför vid, då problemet i huvudsak är hänförligt till just elsparkcyklar. Förbudet bör därför utformas så att det gäller cyklar utan tramp- eller vevanordning som har en elmotor vars kontinuerliga märkeffekt inte överstiger 250 watt och som inte är självbalanserande. Det innebär att alla elsparkcyklar som utgör cyklar och vissa närliggande fordon kommer att omfattas av förbudet, samtidigt som flertalet cyklar faller utanför. Även privatägda fordon kommer att omfattas. Förbudet bedöms dock inte utgöra någon större belastning för den som har en egen elsparkcykel, eller ett liknande fordon som träffas av bestämmelsen, då dessa fordon på grund av stöldrisken sällan parkeras på en gång- eller cykelbana.

3.2 Undantag från parkeringsförbudet ska inte märkas ut

Promemorians förslag: Undantag från förbudet mot parkering av elsparkcyklar på gång- eller cykelbana ska inte märkas ut.

Som framgår i det föregående kommer kommunerna att ha möjlighet att genom lokala trafikföreskrifter meddela särskilda trafikregler om undantag från det föreslagna parkeringsförbudet. Av 10 kap. 13 § 3 trafikförordningen framgår att kommunerna ska märka ut sådana trafikregler enligt bestämmelserna i vägmärkesförordningen (2007:90). Ett tillämpligt vägmärke saknas för närvarande.

Om en kommun meddelar undantag från parkeringsförbudet på ett stort antal platser, kan utmärkning på varje plats som omfattas av undantag innebära ett omfattande arbete och stora kostnader. Det kan ifrågasättas om detta är motiverat. Kommunerna kan i stället upplysa om eventuella undantag på andra sätt, till exempel digitalt eller med hjälp av anslag som inte måste uppfylla kraven i vägmärkesförordningen. Härutöver ska sådana föreskrifter kungöras elektroniskt enligt förordningen (2007:231) om elektroniskt kungörande av vissa trafikföreskrifter. Uthyrningsföretagen har dessutom naturliga plattformar i form av applikationer där de kan upplysa sina användare om de regler som gäller. På kartor i applikationerna kan det tydligt illustreras vilka platser som omfattas av parkeringsförbudet och vilka platser som omfattas av undantag. Med geostaket kan företagen vidare se till att användarna endast kan avsluta en resa där det är tillåtet att parkera. Behovet av information om de aktuella trafikreglerna kan därmed tillgodoses utan vägmärken.

Ett undantag från skyldigheten att märka ut särskilda trafikregler om undantag från det föreslagna parkeringsförbudet bör alltså införas.

4 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Promemorians förslag: Den föreslagna bestämmelsen ska träda i kraft den 1 augusti 2022.

Promemorians bedömning: Det behövs inga övergångsbestämmelser.

Skälen för promemorians förslag och bedömning: Den föreslagna bestämmelsen bör träda i kraft så snart som möjligt. Det måste samtidigt beaktas att vissa kommuner kan vilja meddela lokala trafikföreskrifter som träder i kraft samtidigt som bestämmelsen. Därutöver kan kommunerna och uthyrningsföretagen behöva en viss tid för att anpassa sig till den nya ordningen, till exempel genom att införa eller förbättra geostaketfunktioner. Det föreslås därför att bestämmelsen ska träda i kraft den 1 augusti 2022.

Det behövs inga övergångsbestämmelser.

5 Konsekvenser

Promemorians bedömning: Förslaget innebär att den som använder en elsparkcykel som huvudregel inte får parkera denna på en gång- eller cykelbana annat än vid en uppställningsplats för cyklar.

Vissa kommuner kan behöva meddela lokala trafikföreskrifter om undantag från det förbud som förslaget innefattar. Kommuner som inte har tillräckligt många uppställningsplatser för cyklar kan behöva uppföra sådana.

Uthyrningsföretagen påverkas då deras elsparkcyklar inte får parkeras på samma sätt som tidigare.

Trafiksäkerheten påverkas positivt.

Skälen för promemorians bedömning

Allmänt om förslaget

Om förslaget genomförs så kommer den som använder en elsparkcykel som huvudregel inte att få parkera denna på en gång- eller cykelbana annat än vid en uppställningsplats för cyklar. Med hänsyn till att problemen med bristfällig parkering verkar uppstå så fort uthyrning av elsparkcyklar etableras i en kommun bedöms det vara en bättre lösning att införa ett nationellt förbud med möjlighet till undantag i stället för att varje kommun ska få möjlighet att införa lokala trafikföreskrifter av samma innebörd.

Närliggande alternativa lösningar till förslaget skulle vara att parkering förbjuds annat än vid uppställningsplatser avsedda särskilt för elsparkcyklar, med eller utan ett krav på att de måste låsas fast där. Ett krav på fastlåsning skulle även kunna kombineras med krav på fordonets utformning. Om kommunerna inte anpassar sig till en sådan lösning genom att upplåta tillräckligt med utrymme för uppställning, skulle möjligheten att parkera elsparkcyklarna emellertid nästan helt försvinna och tjänsten skulle tappa stort i attraktionskraft, vilket riskerar att medföra stora förluster för företagen. Det kan även ifrågasättas om det är samhällsekonomiskt effektivt att olika typer av mikromobilitet kräver ”egna” uppställningsplatser med hänsyn till den begränsade plats som finns i gaturummet.

Andra verkningsfulla alternativ till reglering saknas. Redan i dag finns det i många av uthyrningsföretagens applikationer information om hur elsparkcyklarna får parkeras. Trots att informationen riktar sig direkt till användarna kvarstår problemen med bristfällig parkering. Det finns även frivilliga överenskommelser och åtaganden om parkering i flera städer men inte heller detta har varit tillräckligt. Att problemet med bristfällig parkering fortfarande kvarstår tyder på att marknaden inte har klarat av att avhjälpa detta specifika problem varför reglering bedöms vara det enda återstående alternativet.

Konsekvenser för enskilda

Det förordade förslaget innebär att en elsparkcykel inte får parkeras på gång- eller cykelbana annat än vid en uppställningsplats avsedd för cyklar. Den som vill hyra en elsparkcykel kan alltså inte påbörja eller avsluta en

resa var som helst, även om tjänsten i stort bevarar sin karaktär som friflytande. Att använda en elsparkcykel blir därmed ett mindre flexibelt alternativ än tidigare. Det är dock svårt att föreställa sig en lösning på problemet som inte begränsar flexibiliteten. Den i vissa städer nästan heltäckande tillgången till elsparkcyklar och i stort sett obegränsade rätten att parkera dem är själva kärnan i problemet med bristfällig parkering. Olägenheterna i form av begränsad flexibilitet ska inte heller överskattas. Uppställningsplatser för cyklar, oftast vanliga cykelställ, finns i anslutning till flertalet bostadsområden, arbetsplatser, utbildningsplatser, handelsplatser osv. I de allra flesta fall bör förslaget därför inte leda till en tidsförlust på mer än någon enstaka minut. De alternativa förslagen skulle innebära större nackdelar då det kan antas att uppställningsplatser avsedda särskilt för elsparkcyklar inte skulle förekomma i lika stor utsträckning som cykelställ, vilket skulle minska attraktiviteten i tjänsten. Förslaget med krav på fastlåsning skulle dessutom innebära stora kostnader för företagen vad gäller att utveckla fordonen, vilket skulle kunna leda till att fler uthyrningsföretag träder ifrån marknaden med högre priser för användarna som ett resultat.

För andra cyklister kan förslaget innebära en högre konkurrens om plats i befintliga cykelställ. Omfattningen av problemet kommer dock att variera beroende på hur kommunerna agerar, till exempel om de väljer att utöka antalet uppställningsplatser eller göra undantag från förbudet. Andra cyklister är inte heller lika beroende av cykelställ då förslaget inte omfattar dem. Alternativet med uppställningsplatser särskilt avsedda för elsparkcyklar skulle innebära mindre konkurrens i befintliga cykelställ, men i längden skulle det försämra flexibiliteten för cyklister om mark tas i anspråk för uppställningsplatser som till sin fysiska utformning endast kan brukas av elsparkcyklar, i stället för att även vara tillgängliga för cyklister.

Den bristfälliga parkeringen av elsparkcyklar har inneburit framkomlighetshinder för framför allt äldre, personer med funktionsnedsättning och personer med barnvagn. Båda alternativen innebär förbättrad framkomlighet för såväl dessa personer som andra gående och cyklister. Vilket förslag som är mest förmånligt för dessa beror ytterst på följsamheten i förhållande till parkeringsförbudet. Den ökade möjligheten för kommunen att flytta fordon bedöms dock ge så pass god effekt att det mer ingripande alternativet inte kan anses som proportionerligt.

En annan konsekvens är att trafiksäkerheten påverkas positivt när elsparkcyklar i större utsträckning parkeras vid uppställningsplatser för cyklar och i mindre utsträckning på ytor som är avsedda för gång- eller cykeltrafikanter. Förslaget i sig förhindrar dock inte bristfällig parkering på andra platser än på gång- eller cykelbanor. Det kan inte heller uteslutas att problemet i någon utsträckning förflyttar sig till andra platser som inte omfattas av förbudet.

Konsekvenser för kommuner

I enstaka kommuner verkar bristfällig parkering av elsparkcyklar vara ett begränsat problem. Skulle dessa kommuner önska att fortsätt ha mer tillåtande parkeringsmöjligheter kan de välja att införa ett heltäckande undantag från det föreslagna förbudet. Dessa kommuner påverkas då inte av förslaget i större utsträckning än att de måste meddela en lokal trafikföreskrift. I andra kommuner kan det i stället finnas önskemål om att föreskriva att vissa angivna gång- eller cykelbanor undantas, på vägar där parkering av elsparkcyklar inte bedöms utgöra ett problem. Det bedöms dock inte i något fall röra sig om ett mer omfattande föreskriftsarbete.

Förslaget kan vidare innebära att efterfrågan på uppställningsplatser för cyklar ökar. Kommunerna kan också behöva bedriva en viss upplysningsverksamhet med anledning av förbudet och eventuella lokala undantag, så att deras medlemmar och besökare får kännedom om vad som gäller i respektive kommun. Att anpassa trafiklösningarna allteftersom trafikförhållandena förändras och att upplysa om de regler som gäller i kommunen ingår dock i kommunernas uppgifter och förslaget bedöms kunna hanteras i den befintliga verksamheten.

Härutöver får kommunerna en utökad möjlighet att flytta elsparkcyklar som har parkerats på en gång- eller cykelbana. Denna möjlighet undanröjer i stor utsträckning den gråzon som ofta uppkommer när en kommun ska bedöma om en elsparkcykel kan flyttas med stöd av reglerna om flyttning av fordon. Utökningen kan leda till att vissa kommuner flyttar fler felparkerade elsparkcyklar än tidigare. När en kommun utnyttjar möjligheten att flytta en elsparkcykel uppkommer dock en fordran mot fordonets ägare som motsvarar kommunens kostnader. Det får vidare förutsättas att uthyrningsföretagen vidtar åtgärder som leder till att behovet av att flytta elsparkcyklar från gång- eller cykelbanor blir begränsat.

Sammanfattningsvis bedöms förslaget inte leda till några nämnvärda ekonomiska konsekvenser för kommunerna. Förslaget innefattar en stor flexibilitet för kommunerna att agera efter behov och kommer vid en förbättrad parkeringssituation att innebära att kommunerna kan använda de resurser som nu läggs på att flytta fordon till något annat. Det finns en möjlighet för respektive kommun att föreskriva om undantag från parkeringsförbudet i den utsträckning kommunen anser att utrymme för uppställning redan finns och att behov av särskild uppställning därmed saknas. Den kommunala självstyrelsen bedöms öka genom förslaget, då kommunerna i praktiken får möjlighet att bestämma om elsparkcyklar ska få parkera på gång- eller cykelbanor eller inte, vilket inte är möjligt i dag.

Promemorians alternativa förslag kan medföra högre kostnader och mindre flexibilitet för kommunerna. Om en kommun önskar att uthyrningsverksamheten fortgår i kommunen, skulle det med dessa förslag krävas att kommunen inrättar eller upplåter mark för särskilda uppställningsplatser. Att ha uppställningsplatser reserverade för endast en typ av mikromobilitet gör att totalt fler platser behöver tas i anspråk än om olika fordon samsas om samma platser. Det kan betyda ökade kostnader för kommunerna.

Konsekvenser för företagen

Ca 10–15 uthyrningsföretag är verksamma på den svenska marknaden. Var företagen är verksamma och hur många som är verksamma samtidigt varierar stort. Uthyrningsföretagen påverkas av att deras elsparkcyklar inte får parkeras på samma sätt som tidigare och att de därmed inte kan tillhandahålla en lika flexibel tjänst som de har kunnat utan förbudet, även om tjänsten kan vara fortsatt friflytande. Som nämns tidigare bedöms detta emellertid vara ofrånkomligt och dessutom av begränsad betydelse för användaren. Även om det inte är möjligt att fastslå med full säkerhet att efterfrågan på att hyra elsparkcyklar lämnas oförändrad om förslaget genomförs så bedöms det som mest sannolikt att så blir fallet.

Uthyrningsföretagen påverkas vidare då de i viss utsträckning måste anpassa sin verksamhet efter det föreslagna förbudet. De kan exempelvis behöva upplysa sina användare om den nya bestämmelsen. Att uppdatera den redan befintliga informationen bedöms dock inte medföra någon större kostnad för företagen. Även om krav på att införa nya geostaketlösningar saknas så kan det vidare ligga i företagens intresse att uppdatera dessa. Det får antas att företagen eftersträvar en korrekt användning av sina fordon och de vill rimligtvis inte att fordonen flyttas på grund av felaktig parkering, vilket medför en kostnad för företaget i fråga. Då det rör sig om en uppdatering av en befintlig teknisk lösning bedöms detta inte medföra några större kostnader för företagen.

Promemorians alternativa förslag bedöms medföra högre kostnader för företagen. Att anpassa den befintliga fordonsflottan skulle medföra stora kostnader medan en mindre flexibel parkeringslösning skulle riskera att minska antalet användare och därmed även lönsamheten för företagen.

Konsekvenser för statliga myndigheter

De närmast berörda statliga myndigheterna, i första hand Transportstyrelsen och Polismyndigheten, kan behöva uppdatera befintlig information för att anpassa den till det nya förbudet och informera internt. I övrigt bedöms inte förslaget kräva särskilda informationsinsatser från de statliga myndigheterna då frågan engagerar så många ur allmänheten och presskåren att information om ändringen kommer att få god spridning. De eventuella kostnader som förslaget kan medföra för de statliga myndigheterna bedöms rymmas inom ramen för respektive myndighets befintliga anslag.

Promemorians alternativa förslag med krav på fastlåsning skulle medföra ökade kostnader för Transportstyrelsen då fordonskraven lämpligen föreskrivs på myndighetsnivå.

Om kommuner i stor utsträckning väljer att göra undantag från parkeringsförbudet, kan detta medföra en ökad tillströmning av överklagandeärenden till länsstyrelserna och även till Transportstyrelsen. Det är dock osannolikt att tillströmningen skulle bli så stor att den inte skulle rymmas inom ram.

Förenlighet med EU-rätten

Förslaget bedöms vara förenligt med EU-rätten.

Övriga konsekvenser

Enligt Transportstyrelsens rapport Utredning behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon (TSV 2019-5394) använder män elsparkcyklar i något större utsträckning än kvinnor. Promemorians förslag bedöms dock påverka användarna endast i begränsad utsträckning. Inte heller i övrigt har det framkommit något som pekar på att jämställdheten mellan män och kvinnor påverkas av förslaget.

Det bedöms som osannolikt att förslaget i sig kommer att påverka enskildas val av transportmedel i någon nämnvärd utsträckning. Förslaget bedöms därför inte ha någon miljöpåverkan.

Promemoria

Parkering av elsparkcyklar

Promemorians huvudsakliga innehåll

I promemorian föreslås att det ska införas ett förbud mot att parkera elsparkcyklar på gång- eller cykelbana, annat än vid uppställningsplatser avsedda för cyklar. Förbudet föreslås träda i kraft den 1 augusti 2022.

Innehållsförteckning

1 Förslag till förordning om ändring i trafikförordningen (1998:1276) 3

2 Elsparkcyklar i Sverige 5
- 2.1 Uthyrning av elsparkcyklar 5
- 2.2 Flertalet elsparkcyklar är att betrakta som cyklar 5
- 2.3 Cyklar får parkeras på gång- eller cykelbana 6
- 2.4 Elsparkcyklar parkeras ofta på ett bristfälligt sätt 6

3 Parkering av elsparkcyklar på gång- eller cykelbana ska förbjudas 7
- 3.1 Ett parkeringsförbud införs 7
- 3.2 Undantag från parkeringsförbudet ska inte märkas ut 9

4 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser 10

5 Konsekvenser 11

1 Förslag till förordning om ändring i trafikförordningen (1998:1276)

Härigenom föreskrivs att 3 kap. 48 § trafikförordningen (1998:1276) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
3 kap.	
48 §[1]	
Inom tättbebyggt område får fordon inte stannas eller parkeras på allmän plats som är terräng.	
På en gång- eller cykelbana får andra fordon än tvåhjuliga cyklar eller tvåhjuliga mopeder klass II inte stannas eller parkeras.	
	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.
10 kap.	
13 a §[2]	
Trots vad som anges i 13 § gäller följande:	
1. Särskilda trafikregler om att ett visst område ska vara tättbebyggt område eller miljözon klass 1 behöver inte märkas ut.	
2. Hastighetsgränser enligt 3 kap. 17 § första eller tredje stycket behöver inte märkas ut vid sådan väg som avses i 3 kap. 21 § andra stycket.	
3. Om särskilda trafikregler eller föreskrifter om hastighet meddelas så att två likadana trafikregler eller hastighetsbegränsningar gränsar till varandra behöver utmärkning inte ske i gränsen mellan dem.	
4. Särskilda trafikregler som är tillämpliga endast under en viss tid eller under vissa förhållanden behöver inte vara utmärkta då de inte är tillämpliga. De tidsbegränsningar eller andra förhållanden som ska föreligga för att en trafikregel ska vara tillämplig behöver inte märkas ut om regeln endast märks ut när den är tillämplig.	
5. Särskilda trafikregler om transport av farligt gods behöver märkas ut endast om det finns skäl till det.	
6. De särskilda trafikregler som föreskrifter enligt 14 § avviker från behöver inte märkas ut.	
	7. Särskilda trafikregler om undantag från 3 kap. 48 § tredje stycket ska inte märkas ut.

[1] Senaste lydelse 2017:921.
[2] Senaste lydelse 2018:1562.

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om och i enskilda fall medge ytterligare undantag från utmärkningsskyldigheten i fråga om vägar med lite trafik eller om det finns andra särskilda skäl till det och det kan ske utan fara för trafiksäkerheten. Detta gäller dock inte i fråga om föreskrifter om högsta tillåten hastighet.

Om föreskrifter om hastighet samt särskilda trafikregler inte ska eller behöver märkas ut, ska de föras in i en ortstidning.

Denna förordning träder i kraft den 1 augusti 2022.

2 Elsparkcyklar i Sverige

2.1 Uthyrning av elsparkcyklar

Sedan hösten 2018 förekommer korttidsuthyrning av elsparkcyklar i Sverige. Uthyrningsverksamheten har successivt spridit sig och bedrivs numera i flertalet större svenska städer. Även antalet elsparkcyklar har ökat med tiden. Som exempel på omfattningen kan nämnas att det i september 2021 fanns omkring 23 000 elsparkcyklar i Stockholm. Antalet företag som hyr ut elsparkcyklar varierar allteftersom nya företag träder in på marknaden och andra företag träder ifrån. Antalet aktörer varierar dessutom stort mellan städerna.

Elsparkcyklarna används i dag som ett alternativ eller komplement till andra transportslag, såsom kollektiv- eller biltrafik. För den enskilde kan en resa med elsparkcykel spara tid vid exempelvis arbetspendling, vilket också har ett samhällsekonomiskt värde. Elsparkcyklarna kan även avlasta kollektivtrafiken under rusningstid. I trånga stadsmiljöer kan det dessutom vara en fördel att de inte är lika skrymmande som en bil. Att elsparkcyklar används i stället för större fordon kan motverka köbildning och trängsel vilket i sin tur kan göra det lättare att upprätthålla ordningen i staden. Detta förutsätter emellertid att användningen av elsparkcyklarna inte i sig stör ordningen i alltför stor utsträckning.

Uthyrningen av elsparkcyklar sker i en friflytande form, vilket innebär att användaren lokaliserar en elsparkcykel via en applikation i sin mobiltelefon i stället för att uppsöka ett fast uthyrningsställe. Användaren behöver inte heller återlämna elsparkcykeln på någon förutbestämd fast plats utan kan parkera den vid slutmålet. Flera uthyrningsföretag tillämpar dock vissa begränsningar i fråga om var elsparkcyklarna får parkeras. Det sker genom s.k. geostaket, som används för att spärra vissa områden så att applikationen inte medger att resan avslutas där. I praktiken hindras alltså användaren från att parkera inom ett sådant område, eftersom han eller hon debiteras till dess att elsparkcykeln har parkerats utanför området.

Samtidigt som den friflytande uthyrningsformen ses som attraktiv så har den skapat framkomlighetsproblem på platser där framför allt gående och cyklister rör sig. Det beror till stor del på att elsparkcyklar ofta parkeras på gång- eller cykelbana.

2.2 Flertalet elsparkcyklar är att betrakta som cyklar

Vilka fordon som utgör cyklar anges i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Definitionerna är inte knutna till fordonets utseende utan till dess funktionssätt. Vitt skilda fordon kan därför utgöra cyklar. Icke eldrivna fordon omfattas dock endast om de är avsedda att drivas med en tramp- eller vevanordning och inte är ett lekfordon, vilket innebär att det främst är traditionella cyklar som omfattas. Eldrivna fordon behöver däremot inte ha en tramp- eller vevanordning för att utgöra en cykel. Därför kan exempelvis en eldriven skateboard eller en elsparkcykel omfattas av definitionen. I fråga om en elsparkcykel gäller att den utgör en

cykel om den är konstruerad för en hastighet av högst 20 kilometer i timmen och har en elmotor vars kontinuerliga märkeffekt inte överstiger 250 watt. Om den är konstruerad för en högre hastighet och/eller har en elmotor med högre kontinuerlig märkeffekt, kan den i stället utgöra en moped.

Det bör kunna förutsättas att de elsparkcyklar som tillhandahålls genom korttidsuthyrning i Sverige är konstruerade så att de utgör cyklar. I annat fall skulle elsparkcyklarna behöva hanteras som mopeder, med krav på bland annat typgodkännande eller besiktning samt förarbevis, vilket knappast ligger i uthyrningsföretagens intresse.

2.3 Cyklar får parkeras på gång- eller cykelbana

Regler om stannande och parkering finns i trafikförordningen (1998:1276). I 3 kap. 47 § anges att ett fordon inte får stannas eller parkeras på en sådan plats eller på ett sådant sätt att fara uppstår eller trafiken onödigtvis hindras eller störs, i en korsning med järnväg eller spårväg eller på ett sådant sätt att vägmärken eller trafiksignaler skyms. Enligt 3 kap. 48 § första stycket gäller inom tättbebyggt område att fordon inte får stannas eller parkeras på allmän plats som är terräng. Av paragrafens andra stycke framgår vidare att andra fordon än tvåhjuliga cyklar eller tvåhjuliga mopeder klass II inte får parkeras på en gång- eller cykelbana. På gågator och i gångfartsområden är all parkering förbjuden enligt 8 kap. 1 §. När det gäller cykelgator anges i 8 kap. 1 a § att fordon får parkeras endast på särskilt anordnade parkeringsplatser.

För närvarande gäller alltså att alla cyklar får parkeras på en gång- eller cykelbana.

2.4 Elsparkcyklar parkeras ofta på ett bristfälligt sätt

Den snabba framväxten av uthyrningsverksamheten har väckt blandade känslor. Elsparkcyklarna är populära i vissa kretsar, samtidigt som andra upplever att de medför stora olägenheter. Många anser att de i större utsträckning än andra fordon framförs på ett trafikfarligt sätt, antagligen till följd av att det finns trafikanter som använder dem snarare för nöjes skull än som ett transportmedel. En utbredd uppfattning är vidare att elsparkcyklarna ofta parkeras på ett vårdslöst sätt. Inte minst frågan om bristfällig parkering har följts noggrant av medierna och det finns många exempel på fall där elsparkcyklar har ställts upp eller slängts på ett sådant sätt att de blockerar framfarten för andra trafikanter. Att detta kan få allvarliga konsekvenser underströks nyligen, då en äldre man avled efter en olycka som involverade en elsparkcykel som hade parkerats på en cykelbana. Även andra fall av bristfällig parkering förekommer, såsom att en mängd elsparkcyklar slängs i drivor. Elsparkcyklar är dessutom svåra att upptäcka i mörker, särskilt när de ligger ner, vilket är ett trafiksäkerhetsproblem för framför allt cyklister.

Det finns för närvarande inte tillräckligt underlag för att fullt ut värdera motståndet mot elsparkcyklar. Det går till exempel inte att säga med någon större grad av säkerhet om, och i så fall i vilken utsträckning, de faktiskt framförs på ett mer vårdslöst sätt än andra fordon. Något som kan fastslås redan nu är emellertid att parkeringen av elsparkcyklar är ett stort problem. Den som hyr en elsparkcykel saknar incitament att parkera cykeln på ett godtagbart sätt, eftersom den inte tillhör användaren, och det kan dessutom framstå som osannolikt att han eller hon kommer att hållas ansvarig för eventuella brister vid parkeringen. Att elsparkcyklarna ofta står parkerade under relativt kort tid innan de tas i anspråk av en annan användare kan vidare innebära att även uthyrningsföretaget har bristande incitament att säkerställa att dess cyklar parkeras på ett korrekt sätt. Frågan är hur situationen bör lösas.

3 Parkering av elsparkcyklar på gång- eller cykelbana ska förbjudas

3.1 Ett parkeringsförbud ska införas

Promemorians förslag: Det ska införas ett förbud mot att parkera elsparkcyklar på gång- eller cykelbana, annat än vid uppställningsplatser avsedda för cyklar.

Skälen för promemorians förslag: Kommunerna har flera verktyg som kan användas för att begränsa problemet med bristfälligt parkerade elsparkcyklar. Bland kommunerna tillämpas olika synsätt i frågan och som en följd av detta skiftar problembilden dem emellan. I vissa kommuner är problemen begränsade och i andra är de betydande. Därutöver finns många kommuner där uthyrning av elsparkcyklar ännu inte förekommer.

Eftersom vissa kommuner har stora problem med felaktig parkering av elsparkcyklar bör det vidtas en åtgärd som ger dessa kommuner ytterligare verktyg för att hantera situationen. I framtiden kan en sådan åtgärd även komma att underlätta för kommuner där uthyrningsverksamhet ännu inte förekommer. Åtgärden bör utformas så att den inte medför olägenheter för kommunerna, och – så långt möjligt – inte heller för uthyrningsföretagen. Målsättningen är att hjälpa kommunerna i deras arbete med att stävja de problem som uthyrningen av elsparkcyklarna medför samtidigt som fördelarna med uthyrningsverksamheten tillvaratas i största möjliga utsträckning.

Problemet med bristfälligt parkerade elsparkcyklar utgörs delvis av parkering som är uppenbart olämplig och ofta trafikfarlig, såsom när ett fordon placeras så att det hindrar framfarten för trafikanter på exempelvis en gång- eller cykelbana. Sådan parkering är förbjuden enligt 3 kap. 47 § 1 trafikförordningen. Tillåten parkering kan dock också utgöra ett problem. Även om en elsparkcykel parkeras tätt intill exempelvis en husvägg så tar den upp en del av den yta som är avsedd för gång- och cykeltrafikanter. Det medför inga större olägenheter när det rör sig om ett fåtal fordon på

en väg som är bred eller mindre trafikerad. Ofta rör det sig emellertid inte om ett fåtal fordon. Gränsen mellan godtagbar och felaktig parkering är inte heller helt skarp. När ett tillräckligt stort antal elsparkcyklar parkeras med varierande noggrannhet uppstår till slut olägenheter även på en väldimensionerad väg. På smalare vägar, i synnerhet mer trafikerade sådana, kan redan ett enstaka fordon störa framkomligheten. Bristande framkomlighet kan innebära särskilda svårigheter för exempelvis vissa personer med funktionsnedsättningar eller den som har en barnvagn. Sammanfattningsvis kan det sägas att det stora antalet elsparkcyklar som vid varje given tidpunkt finns parkerade i flera svenska städer medför olägenheter – även om bara de korrekt parkerade fordonen beaktas.

En verkningsfull åtgärd vore att föreskriva att elsparkcyklar som tillhandahålls genom korttidsuthyrning inte får parkeras utan att samtidigt låsas fast vid en för ändamålet särskilt avsedd uppställningsplats. För att få genomslag skulle en sådan föreskrift eventuellt behöva kombineras med krav på fordonets utformning, till exempel att det ska vara utrustat med en låsanordning som måste fästas vid en korresponderande anordning på uppställningsplatsen för att åkturen ska kunna avslutas. En sådan åtgärd skulle emellertid innebära en stor belastning för uthyrningsföretagen, som då måste producera nya fordonsflottor eller bygga om de befintliga. Det skulle också innebära så stora begränsningar av var elsparkcyklarna kan parkeras att det sannolikt skulle hämma efterfrågan på att hyra sådana fordon. Det skulle ytterst kunna få till följd att uthyrningsföretagen tvingas att upphöra med sin verksamhet, vilket samtidigt skulle frånta kommunerna möjligheten att åstadkomma en situation med elsparkcyklar som en välintegrerad del av den lokala trafiken. I den aktuella situationen är det alltså önskvärt med en mindre ingripande åtgärd.

En mindre ingripande åtgärd vore att föreskriva att elsparkcyklar inte får parkeras på en gång- eller cykelbana annat än vid en uppställningsplats för cyklar. Det skulle alltså innebära att en elsparkcykel inte får parkeras var som helst på en trottoar, utan endast vid ett cykelställ eller en liknande anordning som är uppförd i huvudsak för parkering av cyklar. Med en sådan regel behövs det alltså inte särskilda uppställningsplatser för elsparkcyklar, även om sådana också kan användas där de förekommer. En annan sak är att en kommun som vill tillmötesgå uthyrningsföretagens verksamhet kan behöva uppföra eller tillåta uppförande av ytterligare uppställningsplatser.

En fördel med ett sådant förbud mot att parkera elsparkcyklar på en gång- eller cykelbana är att det skulle undanröja myndigheternas svårigheter att bedöma om det finns grund för att ingripa vid bristfällig parkering, dvs. om det finns en risk för att fara uppstår eller att trafiken onödigtvis hindras eller störs. Sådana svårigheter uppkommer när en elsparkcykel har parkerats på ett sätt som är olämpligt, men utan att det är förenat med några uppenbara risker. I stället kan det visserligen uppkomma gränsdragningsfrågor om ifall en elsparkcykel ska anses som parkerad vid en uppställningsplats för cyklar, exempelvis när en elsparkcykel har placerats alldeles intill en sådan uppställningsplats. Detta får dock betraktas som en förbättring i ordningshänseende. Åtgärden har vidare som fördel att kommunerna kan meddela undantag i lokala trafikföreskrifter så att elsparkcyklar får parkeras på gång- eller cykelbana i den utsträckning som det bedöms lämpligt. Att det finns en sådan möjlighet

innebär att kommunernas utrymme att bestämma över den lokala trafikens funktionssätt inte inskränks. I stället utökas det utrymmet om det införs ett förbud som kommunerna kan meddela undantag från. Samtidigt lägger förbudet inte onödiga hinder i vägen för uthyrningsverksamheten.

Det ovannämnda förbudet får naturligtvis inte fullt genomslag utan vidare. För det första kan det behövas informationsinsatser för att uppmärksamma användarna på regelförändringen. Huvudansvaret för att sådana insatser kommer till stånd åligger det allmänna. Det ligger emellertid i uthyrningsföretagens intresse att bidra till detta och de har dessutom en naturlig plattform för att förmedla sådan information i de applikationer där användarna hyr deras fordon. För det andra krävs det att de berörda myndigheterna upprätthåller förbudet. I praktiken innebär det främst att kommunala myndigheter flyttar de elsparkcyklar som är uppställda i strid med förbudet, med stöd av 2 § 4 e och 16 § första stycket 2 förordningen (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall. Fordonets ägare är sedan skyldig att ersätta kostnaden för flyttningen och övriga åtgärder. Det får dock förutsättas att kommunerna och uthyrningsföretagen samarbetar för att åstadkomma en lösning som inte innebär att den kommunala myndigheten mer eller mindre dagligen behöver flytta ett stort antal fordon. Ingen av aktörerna har något intresse av att upprätthålla ett system där stora delar av uthyrningsföretagets fordonsflotta fortlöpande måste flyttas och därefter lösas ut. Närmast till hands ligger sannolikt att uthyrningsföretagen använder geostaket för att förhindra parkering där det råder parkeringsförbud. Med en sådan digital lösning blir behovet av informationsinsatser inte heller lika framträdande.

Sammantaget bedöms ett förbud mot parkering av elsparkcyklar på gång- eller cykelbana annat än vid uppställningsplatser avsedda för cyklar vara den mest lämpliga åtgärden att vidta i den aktuella situationen. Eftersom elsparkcyklar inte har någon särskild definition i svensk lagstiftning så måste de fordon som ska omfattas av förbudet beskrivas utifrån sitt funktionssätt. Beskrivningen bör inte vara alltför snäv då detta kan leda till att bestämmelsen blir inaktuell till följd av framtida teknisk utveckling. Den bör inte heller vara alltför vid, då problemet i huvudsak är hänförligt till just elsparkcyklar. Förbudet bör därför utformas så att det gäller cyklar utan tramp- eller vevanordning som har en elmotor vars kontinuerliga märkeffekt inte överstiger 250 watt och som inte är självbalanserande. Det innebär att alla elsparkcyklar som utgör cyklar och vissa närliggande fordon kommer att omfattas av förbudet, samtidigt som flertalet cyklar faller utanför. Även privatägda fordon kommer att omfattas. Förbudet bedöms dock inte utgöra någon större belastning för den som har en egen elsparkcykel, eller ett liknande fordon som träffas av bestämmelsen, då dessa fordon på grund av stöldrisken sällan parkeras på en gång- eller cykelbana.

3.2 Undantag från parkeringsförbudet ska inte märkas ut

Promemorians förslag: Undantag från förbudet mot parkering av elsparkcyklar på gång- eller cykelbana ska inte märkas ut.

Som framgår i det föregående kommer kommunerna att ha möjlighet att genom lokala trafikföreskrifter meddela särskilda trafikregler om undantag från det föreslagna parkeringsförbudet. Av 10 kap. 13 § 3 trafikförordningen framgår att kommunerna ska märka ut sådana trafikregler enligt bestämmelserna i vägmärkesförordningen (2007:90). Ett tillämpligt vägmärke saknas för närvarande.

Om en kommun meddelar undantag från parkeringsförbudet på ett stort antal platser, kan utmärkning på varje plats som omfattas av undantag innebära ett omfattande arbete och stora kostnader. Det kan ifrågasättas om detta är motiverat. Kommunerna kan i stället upplysa om eventuella undantag på andra sätt, till exempel digitalt eller med hjälp av anslag som inte måste uppfylla kraven i vägmärkesförordningen. Härutöver ska sådana föreskrifter kungöras elektroniskt enligt förordningen (2007:231) om elektroniskt kungörande av vissa trafikföreskrifter. Uthyrningsföretagen har dessutom naturliga plattformar i form av applikationer där de kan upplysa sina användare om de regler som gäller. På kartor i applikationerna kan det tydligt illustreras vilka platser som omfattas av parkeringsförbudet och vilka platser som omfattas av undantag. Med geostaket kan företagen vidare se till att användarna endast kan avsluta en resa där det är tillåtet att parkera. Behovet av information om de aktuella trafikreglerna kan därmed tillgodoses utan vägmärken.

Ett undantag från skyldigheten att märka ut särskilda trafikregler om undantag från det föreslagna parkeringsförbudet bör alltså införas.

4 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Promemorians förslag: Den föreslagna bestämmelsen ska träda i kraft den 1 augusti 2022.

Promemorians bedömning: Det behövs inga övergångsbestämmelser.

Skälen för promemorians förslag och bedömning: Den föreslagna bestämmelsen bör träda i kraft så snart som möjligt. Det måste samtidigt beaktas att vissa kommuner kan vilja meddela lokala trafikföreskrifter som träder i kraft samtidigt som bestämmelsen. Därutöver kan kommunerna och uthyrningsföretagen behöva en viss tid för att anpassa sig till den nya ordningen, till exempel genom att införa eller förbättra geostaketfunktioner. Det föreslås därför att bestämmelsen ska träda i kraft den 1 augusti 2022.

Det behövs inga övergångsbestämmelser.

5 Konsekvenser

Promemorians bedömning: Förslaget innebär att den som använder en elsparkcykel som huvudregel inte får parkera denna på en gång- eller cykelbana annat än vid en uppställningsplats för cyklar.

Vissa kommuner kan behöva meddela lokala trafikföreskrifter om undantag från det förbud som förslaget innefattar. Kommuner som inte har tillräckligt många uppställningsplatser för cyklar kan behöva uppföra sådana.

Uthyrningsföretagen påverkas då deras elsparkcyklar inte får parkeras på samma sätt som tidigare.

Trafiksäkerheten påverkas positivt.

Skälen för promemorians bedömning

Allmänt om förslaget

Om förslaget genomförs så kommer den som använder en elsparkcykel som huvudregel inte att få parkera denna på en gång- eller cykelbana annat än vid en uppställningsplats för cyklar. Med hänsyn till att problemen med bristfällig parkering verkar uppstå så fort uthyrning av elsparkcyklar etableras i en kommun bedöms det vara en bättre lösning att införa ett nationellt förbud med möjlighet till undantag i stället för att varje kommun ska få möjlighet att införa lokala trafikföreskrifter av samma innebörd.

Närliggande alternativa lösningar till förslaget skulle vara att parkering förbjuds annat än vid uppställningsplatser avsedda särskilt för elsparkcyklar, med eller utan ett krav på att de måste låsas fast där. Ett krav på fastlåsning skulle även kunna kombineras med krav på fordonets utformning. Om kommunerna inte anpassar sig till en sådan lösning genom att upplåta tillräckligt med utrymme för uppställning, skulle möjligheten att parkera elsparkcyklarna emellertid nästan helt försvinna och tjänsten skulle tappa stort i attraktionskraft, vilket riskerar att medföra stora förluster för företagen. Det kan även ifrågasättas om det är samhällsekonomiskt effektivt att olika typer av mikromobilitet kräver ”egna” uppställningsplatser med hänsyn till den begränsade plats som finns i gaturummet.

Andra verkningsfulla alternativ till reglering saknas. Redan i dag finns det i många av uthyrningsföretagens applikationer information om hur elsparkcyklarna får parkeras. Trots att informationen riktar sig direkt till användarna kvarstår problemen med bristfällig parkering. Det finns även frivilliga överenskommelser och åtaganden om parkering i flera städer men inte heller detta har varit tillräckligt. Att problemet med bristfällig parkering fortfarande kvarstår tyder på att marknaden inte har klarat av att avhjälpa detta specifika problem varför reglering bedöms vara det enda återstående alternativet.

Konsekvenser för enskilda

Det förordade förslaget innebär att en elsparkcykel inte får parkeras på gång- eller cykelbana annat än vid en uppställningsplats avsedd för cyklar. Den som vill hyra en elsparkcykel kan alltså inte påbörja eller avsluta en

resa var som helst, även om tjänsten i stort bevarar sin karaktär som friflytande. Att använda en elsparkcykel blir därmed ett mindre flexibelt alternativ än tidigare. Det är dock svårt att föreställa sig en lösning på problemet som inte begränsar flexibiliteten. Den i vissa städer nästan heltäckande tillgången till elsparkcyklar och i stort sett obegränsade rätten att parkera dem är själva kärnan i problemet med bristfällig parkering. Olägenheterna i form av begränsad flexibilitet ska inte heller överskattas. Uppställningsplatser för cyklar, oftast vanliga cykelställ, finns i anslutning till flertalet bostadsområden, arbetsplatser, utbildningsplatser, handelsplatser osv. I de allra flesta fall bör förslaget därför inte leda till en tidsförlust på mer än någon enstaka minut. De alternativa förslagen skulle innebära större nackdelar då det kan antas att uppställningsplatser avsedda särskilt för elsparkcyklar inte skulle förekomma i lika stor utsträckning som cykelställ, vilket skulle minska attraktiviteten i tjänsten. Förslaget med krav på fastlåsning skulle dessutom innebära stora kostnader för företagen vad gäller att utveckla fordonen, vilket skulle kunna leda till att fler uthyrningsföretag träder ifrån marknaden med högre priser för användarna som ett resultat.

För andra cyklister kan förslaget innebära en högre konkurrens om plats i befintliga cykelställ. Omfattningen av problemet kommer dock att variera beroende på hur kommunerna agerar, till exempel om de väljer att utöka antalet uppställningsplatser eller göra undantag från förbudet. Andra cyklister är inte heller lika beroende av cykelställ då förslaget inte omfattar dem. Alternativet med uppställningsplatser särskilt avsedda för elsparkcyklar skulle innebära mindre konkurrens i befintliga cykelställ, men i längden skulle det försämra flexibiliteten för cyklister om mark tas i anspråk för uppställningsplatser som till sin fysiska utformning endast kan brukas av elsparkcyklar, i stället för att även vara tillgängliga för cyklister.

Den bristfälliga parkeringen av elsparkcyklar har inneburit framkomlighetshinder för framför allt äldre, personer med funktionsnedsättning och personer med barnvagn. Båda alternativen innebär förbättrad framkomlighet för såväl dessa personer som andra gående och cyklister. Vilket förslag som är mest förmånligt för dessa beror ytterst på följsamheten i förhållande till parkeringsförbudet. Den ökade möjligheten för kommunen att flytta fordon bedöms dock ge så pass god effekt att det mer ingripande alternativet inte kan anses som proportionerligt.

En annan konsekvens är att trafiksäkerheten påverkas positivt när elsparkcyklar i större utsträckning parkeras vid uppställningsplatser för cyklar och i mindre utsträckning på ytor som är avsedda för gång- eller cykeltrafikanter. Förslaget i sig förhindrar dock inte bristfällig parkering på andra platser än på gång- eller cykelbanor. Det kan inte heller uteslutas att problemet i någon utsträckning förflyttar sig till andra platser som inte omfattas av förbudet.

Konsekvenser för kommuner

I enstaka kommuner verkar bristfällig parkering av elsparkcyklar vara ett begränsat problem. Skulle dessa kommuner önska att fortsätt ha mer tillåtande parkeringsmöjligheter kan de välja att införa ett heltäckande undantag från det föreslagna förbudet. Dessa kommuner påverkas då inte av förslaget i större utsträckning än att de måste meddela en lokal trafikföreskrift. I andra kommuner kan det i stället finnas önskemål om att föreskriva att vissa angivna gång- eller cykelbanor undantas, på vägar där parkering av elsparkcyklar inte bedöms utgöra ett problem. Det bedöms dock inte i något fall röra sig om ett mer omfattande föreskriftsarbete.

Förslaget kan vidare innebära att efterfrågan på uppställningsplatser för cyklar ökar. Kommunerna kan också behöva bedriva en viss upplysningsverksamhet med anledning av förbudet och eventuella lokala undantag, så att deras medlemmar och besökare får kännedom om vad som gäller i respektive kommun. Att anpassa trafiklösningarna allteftersom trafikförhållandena förändras och att upplysa om de regler som gäller i kommunen ingår dock i kommunernas uppgifter och förslaget bedöms kunna hanteras i den befintliga verksamheten.

Härutöver får kommunerna en utökad möjlighet att flytta elsparkcyklar som har parkerats på en gång- eller cykelbana. Denna möjlighet undanröjer i stor utsträckning den gråzon som ofta uppkommer när en kommun ska bedöma om en elsparkcykel kan flyttas med stöd av reglerna om flyttning av fordon. Utökningen kan leda till att vissa kommuner flyttar fler felparkerade elsparkcyklar än tidigare. När en kommun utnyttjar möjligheten att flytta en elsparkcykel uppkommer dock en fordran mot fordonets ägare som motsvarar kommunens kostnader. Det får vidare förutsättas att uthyrningsföretagen vidtar åtgärder som leder till att behovet av att flytta elsparkcyklar från gång- eller cykelbanor blir begränsat.

Sammanfattningsvis bedöms förslaget inte leda till några nämnvärda ekonomiska konsekvenser för kommunerna. Förslaget innefattar en stor flexibilitet för kommunerna att agera efter behov och kommer vid en förbättrad parkeringssituation att innebära att kommunerna kan använda de resurser som nu läggs på att flytta fordon till något annat. Det finns en möjlighet för respektive kommun att föreskriva om undantag från parkeringsförbudet i den utsträckning kommunen anser att utrymme för uppställning redan finns och att behov av särskild uppställning därmed saknas. Den kommunala självstyrelsen bedöms öka genom förslaget, då kommunerna i praktiken får möjlighet att bestämma om elsparkcyklar ska få parkera på gång- eller cykelbanor eller inte, vilket inte är möjligt i dag.

Promemorians alternativa förslag kan medföra högre kostnader och mindre flexibilitet för kommunerna. Om en kommun önskar att uthyrningsverksamheten fortgår i kommunen, skulle det med dessa förslag krävas att kommunen inrättar eller upplåter mark för särskilda uppställningsplatser. Att ha uppställningsplatser reserverade för endast en typ av mikromobilitet gör att totalt fler platser behöver tas i anspråk än om olika fordon samsas om samma platser. Det kan betyda ökade kostnader för kommunerna.

Konsekvenser för företagen

Ca 10–15 uthyrningsföretag är verksamma på den svenska marknaden. Var företagen är verksamma och hur många som är verksamma samtidigt varierar stort. Uthyrningsföretagen påverkas av att deras elsparkcyklar inte får parkeras på samma sätt som tidigare och att de därmed inte kan tillhandahålla en lika flexibel tjänst som de har kunnat utan förbudet, även om tjänsten kan vara fortsatt friflytande. Som nämns tidigare bedöms detta emellertid vara ofrånkomligt och dessutom av begränsad betydelse för användaren. Även om det inte är möjligt att fastslå med full säkerhet att efterfrågan på att hyra elsparkcyklar lämnas oförändrad om förslaget genomförs så bedöms det som mest sannolikt att så blir fallet.

Uthyrningsföretagen påverkas vidare då de i viss utsträckning måste anpassa sin verksamhet efter det föreslagna förbudet. De kan exempelvis behöva upplysa sina användare om den nya bestämmelsen. Att uppdatera den redan befintliga informationen bedöms dock inte medföra någon större kostnad för företagen. Även om krav på att införa nya geostaketlösningar saknas så kan det vidare ligga i företagens intresse att uppdatera dessa. Det får antas att företagen eftersträvar en korrekt användning av sina fordon och de vill rimligtvis inte att fordonen flyttas på grund av felaktig parkering, vilket medför en kostnad för företaget i fråga. Då det rör sig om en uppdatering av en befintlig teknisk lösning bedöms detta inte medföra några större kostnader för företagen.

Promemorians alternativa förslag bedöms medföra högre kostnader för företagen. Att anpassa den befintliga fordonsflottan skulle medföra stora kostnader medan en mindre flexibel parkeringslösning skulle riskera att minska antalet användare och därmed även lönsamheten för företagen.

Konsekvenser för statliga myndigheter

De närmast berörda statliga myndigheterna, i första hand Transportstyrelsen och Polismyndigheten, kan behöva uppdatera befintlig information för att anpassa den till det nya förbudet och informera internt. I övrigt bedöms inte förslaget kräva särskilda informationsinsatser från de statliga myndigheterna då frågan engagerar så många ur allmänheten och presskåren att information om ändringen kommer att få god spridning. De eventuella kostnader som förslaget kan medföra för de statliga myndigheterna bedöms rymmas inom ramen för respektive myndighets befintliga anslag.

Promemorians alternativa förslag med krav på fastlåsning skulle medföra ökade kostnader för Transportstyrelsen då fordonskraven lämpligen föreskrivs på myndighetsnivå.

Om kommuner i stor utsträckning väljer att göra undantag från parkeringsförbudet, kan detta medföra en ökad tillströmning av överklagandeärenden till länsstyrelserna och även till Transportstyrelsen. Det är dock osannolikt att tillströmningen skulle bli så stor att den inte skulle rymmas inom ram.

Förenlighet med EU-rätten

Förslaget bedöms vara förenligt med EU-rätten.

Övriga konsekvenser

Enligt Transportstyrelsens rapport Utredning behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon (TSV 2019-5394) använder män elsparkcyklar i något större utsträckning än kvinnor. Promemorians förslag bedöms dock påverka användarna endast i begränsad utsträckning. Inte heller i övrigt har det framkommit något som pekar på att jämställdheten mellan män och kvinnor påverkas av förslaget.

Det bedöms som osannolikt att förslaget i sig kommer att påverka enskildas val av transportmedel i någon nämnvärd utsträckning. Förslaget bedöms därför inte ha någon miljöpåverkan.