



Datum  
2022-04-25

Adress  
August Palms Plats 1

Diarienummer  
STK-2022-126

## Yttrande

Till  
Infrastrukturdepartementet

### **Remiss från Infrastrukturdepartementet - Parkering av elsparkcyklar I2022/00150**

#### **Sammanfattning**

Malmö stad menar att lagförslag om förbud att parkera elsparkcyklar på gång- och cykelbana är en åtgärd som kan förbättra parkeringssituationen i stort vad avser elsparkcyklar. Lagförslaget medför troligen även en ökad framkomlighet för andra trafikanter – inte minst för personer med särskilda behov.

Malmö stad tillstyrker lagförslaget.

Malmö stad vill dock påpeka att förbudet inte är helt utan konsekvenser vilka skapar utmaningar, då det bland annat ställer särskilt krav på kommuner att säkerställa effektiv flyttning av fordon av en i högsta grad mobil fordonsflotta. Kommuner måste dessutom förlita sig på tekniken med geostaket för att tydliggöra förbudet för elsparkcykelanvändarna.

Genom det föreslagna parkeringsförbudet på gång- och cykelbana hänvisas användarna till befintliga cykelställ vilket riskerar leda till att cykelställen överfylls. Malmö stad har ett pågående arbete med att ta fram särskilda parkeringsplatser för elsparkcyklar vilket innebär ökad kapacitet i infrastruktur och därmed minskar risken för överfulla cykelställ. Ett ikraftträdande av lagförslaget 1 augusti 2022 bedöms dock av nämnden som knapp tid för att möjliggöra sådana förberedelser.

Malmö stad anser att andra alternativt ytterligare reglering hade gett kommuner bättre verktyg för att hantera dagens problematiska situation med elsparkcyklar. Lagförslaget som nu föreligger innebär ett generellt förbud som kommuner kan föreskriva undantag från. Nämnden hade hellre sett en ordning där kommuner fått möjlighet att införa förbud efter behov. Malmö stad har därutöver, tillsammans med flera andra kommuner, efterfrågat en egen fordonsklassificering för elsparkcyklar.

**Yttrande**

Våren 2019 kom de första elsparkcyklarna till Malmö och idag finns cirka 5000 elsparkcyklar fördelat på fyra operatörer. Användandet har successivt ökat och har samtidigt inneburit utmaningar för andra trafikanter framkomlighet och trafiksäkerhet.

Det är sedan januari 2021 tillståndspliktigt enligt lokal ordningsstadga att bedriva uthyrningsverksamhet av elsparkcyklar i Malmö. Detta innebär att operatörerna måste söka polistillstånd enligt ordningslagen och kommunen kan därmed villkora tillståndet och ta ut avgift per elsparkcykel och dag. Malmö stads förvaltning fastighets- och gatukontoret har på uppdrag av nämnden ett pågående arbete att, med stöd i ordningslagen, ta fram beslutsunderlag med nya villkor om maxtak för antalet elsparkcyklar för respektive operatör liksom designerade platser för start och avslut av resor. Beslut väntas i april 2022.

Malmö stad ställer sig i huvudsak positiv till lagförslaget om parkeringsförbud på gång- och cykelbana men vill framföra nedanstående kommentarer.

**Generella kommentarer**

Lagförslaget innebär att parkering av elsparkcyklar förbjuds på gång- och cykelbana och uppställning ska göras i befintliga cykelställ eller särskilda parkeringsplatser för elsparkcyklar om detta finns, vilket förutsätter att det utan särskilda kapacitetsåtgärder finns tillgängligt utrymme.

Malmö har redan idag en hög beläggning i cykelställ, framför i allt de centrala delarna av staden. Att elsparkcyklar ska konkurrera om detta utrymme med ”vanliga” cyklar riskerar att undantränga de vanliga cyklarnas tillgänglighet i staden om inte kapaciteten på något sätt ökar. Det riskerar också att bli stora ansamlingar vid cykelställ vilka redan har hög beläggning. Många cyklar och elsparkcyklar skulle därmed hamna utanför stället och istället bli hinder i gång- och cykelbana. I promemorian saknas en sådan riskbeskrivning.

Denna troliga konsekvens måste samtidigt ställas i relation till dagens problematiska situation med begränsad framkomlighet på gångbanor för framför allt personer med särskilda behov. Därför är den sammantagna bedömningen från Malmö stad att lagförslaget skapar bättre förutsättningar för ordnad parkering. Därtill pågår också ett arbete att ta fram särskilda parkeringsplatser för elsparkcyklar dit användaren är hänvisad till för att kunna avsluta och påbörja resor. Under våren ska beslut tas om utformning, placering och antal platser men åtgärden kommer innebära att eventuella kapacitetsutmaningar i befintliga cykelställ i och med lagförslaget inte anses bli lika stora jämfört med en oförändrad kapacitetssituation. Därför kan lagförslaget ses gå i linje med kommunens åtgärdsarbete om designerade platser.

En elsparkcykel som utifrån dagens gällande regler parkerats korrekt kan ändå vara olämplig och skapa framkomlighetsproblem för andra trafikanter på exempelvis smala gångbanor. Precis som framförts i promemorian är det inget större problem om det rör sig om ett fåtal fordon men att situationen i många städer är det motsatta. Malmö stad menar därför att lagförslaget slår bra mot denna problematik.

### **Angående flyttning av fordon**

I och med den föreslagna regleringen får kommuner möjlighet att omgående flytta en elsparkcykel som har parkerats i gång- eller cykelbana. Då det inte heller är tillåtet att parkera i terräng inom tätbebyggt område och då placering i körbana inte är lämpligt, kan vara förbjudet eller förenat med avgift, är det primärt s.k. lång flytt som kommunen behöver tillämpa. Finns det cykelställ eller annan designerad plats för elsparkcyklar i närheten kan kort flytt vara aktuellt. Lagförslaget innebär därför ett större krav på kommuner än tidigare att kunna säkerställa rutin och resurser för att upprätthålla förbudet och agera på felparkeringar.

I promemorian motiveras regleringen med att det skulle underlätta för kommuner att slippa dagens svårigheter med att bedöma om ett fordon står olämpligt eller olagligt, där det senare är grund för en fordonsflytt. Malmö stad menar att kommunen inte har svårigheter att göra sådan bedömning utan att det främst handlar om begränsningar i resurser att patrullera, agera vid anmälningar och omhändertaga fordon.

Det är idag tillåtet att parkera (elspark)cykel i körbana om inte särskild reglering gäller. En möjlig konsekvens med lagförslaget är att elsparkcyklar kan hamna i körbanan. För att hantera en sådan situation kan det krävas fler typer av förbud vilket innebär föreskriftsarbete och skyltning. De flesta gatorna i centrala Malmö är idag reglerade med avgift, förbud eller tidsbegränsad parkering. Kommunen har ingen möjlighet att utföra kontrollavgift för elsparkcyklar och kan endast flytta dessa om de stått på samma plats i tre (3) dygn. En felanmäld elsparkcykel kommer därför sannolikt bli uthyrd på nytt eller flyttad av operatörernas egen parkeringspatrull innan kommunens fordonsflyttare hinner ut till den anmälda elsparkcykeln. Det borde därför åläggas större krav på operatörerna att arbeta mer effektivt med geostaket och egna parkeringspatruller.

### **Angående geostaket**

Malmö stad har svårt att se hur dagens teknik med geostaket – som har stora brister i geografisk exakthet – ska kunna reglera parkeringsförbud på trottoar men t.ex. tillåta parkering i gata (eller annan tillåten eller hänvisad yta). Den digitala positioneringen kan visa skillnad på upp till 20 meter från faktisk positionering. Vid områden med höga hus och eller träd kan differensen vara större än så. Vi behöver därför i dialog med operatörerna hitta lösningar på hur geostaket kan införas på ett bra sätt. I dagsläget finns bra förutsättningar för ett sådant samarbete i Malmö men hur företagen agerar i framtiden är ovisst liksom om nya, möjligen inte lika seriösa företag, kommer att hedra kommunens avsiktsförklaring. Tekniken med geostaket anses dock vara det mest effektiva verktyget för att få användare att parkera korrekt och är en förutsättning för bra efterlevnad av lagförslagets reglering. Att enbart arbeta med information från det allmänna och operatörerna kommer åtminstone i närtid inte vara tillräckligt effektivt. Det kan också komma att bli otydligt eller svårt för användaren av elsparkcyklar att veta och avgöra vad som är gångbana och inte.

I promemorian föreslås inga särskilda vägmärken utan det hänvisas till kommunerna att själva ta fram upplysningsskyltar. Malmö stads hållning är att vara restriktiva med skyltning i kommunen såvida sådan inte är lagligt förbindande. I flera fall kan skyltning ändå behövas

och var kommun ska då ta fram en egen skylt, som kommer variera mellan kommuner, vilket kan vara problematiskt när detta inte blir enhetligt för hela landet. Om det behövs upplysningsskyltar anser vi därför att dessa behöver tas fram nationellt. Återigen är det dock geostaket som behöver tydliggöra för användaren var det är tillåtet att parkera elsparkcykeln.

### Angående tidplan för införande

Som tidigare nämnts har Malmö stad ett pågående arbete om att införa särskilda uppställningsplatser för elsparkcyklar i centrum. Inrättandet kommer ske i etapper och bedöms i nuläget inte vara färdigställt till ett eventuellt införande av lagförslaget.

Lagförslaget innebär ett generellt förbud med möjlighet för kommuner att föreskriva undantag vilket Malmö stad i grunden ställer sig positiv till. Att införa undantag innebär tidskrävande föreskriftsarbete efter kartläggning och bedömning om vilka områden som kan föreskrivas med undantag.

Utifrån detta är tidplanen för införande snäv och ger kommuner och operatörer kort förberedelsetid. Den 1 augusti är högsäsong för elsparkcykelanvändande vilket särskilt kan innebära stora negativa konsekvenser om kommuner inte hunnit förbereda nödvändiga åtgärder.

### Övrigt

Enligt föreslagen lydelse till ändring i trafikförordningen ska förbudet gälla *parkering* på gång- och cykelbana. Malmö stad saknar resonemang i promemorian om varför förbudet inte även gäller *stannande*. Transportstyrelsen har i sin rapport ”Transportstyrelsens förslag om förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon” (TSV 2019-5394) lagt fram förslag om förbud att framföra elsparkcyklar på gångbana. Förslaget parkeringsförbud tillåter stannande vilket talar för att även framförande på gångbana tillåts.

Privata fastighetsägare ska enligt Plan- och bygglagen ordna med parkering för boende, verksamma och besökare men promemorian hänvisar inte till privata markägares ansvar att tillgodose ett ökat behov av parkering. Det framgår heller inte i promemorian om kommunen förutsätts föreskriva undantag på kvartermark eller markägarens möjligheter att själv tillåta eller förbjuda parkering på gång- och cykelbana.

I en allmän bedömning om förslaget till reglering anges det i promemorian angående alternativet med särskilda uppställningsplatser för elsparkcyklar att det skulle ”...ifrågasättas om det är samhällsekonomiskt effektivt att olika typer av mikromobilitet kräver ’egna’ uppställningsplatser med hänvisning till den begränsade plats som finns i gaturummet” (s.11). Ett sådant resonemang skulle kunna ställas mot att det bör vara upp till varje enskild kommun att själv bestämma vilka ytor som ska disponeras till vad. Frågan är mer komplex än så och större utredning rörande möjlig lagstiftning för att hantera framtidens mobilitet med delade fordonstjänster efterfrågas.

Lagförslaget innebär ett generellt förbud med möjlighet för kommuner att föreskriva undantag vilket Malmö stad i grunden ställer sig positivt till. Malmö stad hade dock hellre

sett ett omvänt förslag där kommuner fick möjligheten att införa lokala trafikföreskrifter om parkeringsförbud efter den enskilda kommunens bedömning.

Malmö stad framförde i remissvar till ”Transportstyrelsens förslag om förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon” (TSV 2019-5394) att kommunen efterfrågar en egen fordonsklassificering för elsparkcyklar. Malmö stad tillsammans med flertalet kommuner i landet eftersträvar fortsatt en sådan åtgärd.

Ordförande

.....  
Katrin Stjernfeldt Jammeh  
.....

Sekreterare

.....  
Pernilla Mesch  
.....