

Stockholm 2022-04-22

Infrastrukturdepartementet

i.remissvar@regeringskansliet.se
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se
Dnr I2022/00150

Remissvar till promemorian Parkering av elsparkcyklar

Om NMA

Nordic Micromobility Association (NMA) är en nordisk branschorganisation för företag inom mikromobilitet som startades den 17 september 2019. Medlemmar är företagen Bird, Bolt, Dott, Lime, Superpedestrian, TIER, och Voi. Organisationens syfte är att främja branschen, uppmuntra konkurrens och att föra dialog med städer och myndigheter runtom i de nordiska länderna.

Bakgrund

Under 2021 gjordes det mer än 26 miljoner resor och kördes närmare 48 miljoner kilometer med NMA:s medlemmars delade elsparkcyklar endast i Sverige.

NMA har under lång tid drivit att regeringen ska ta ett helhetsgrepp för att skapa ett långsiktigt fungerande och hållbart regelverk som våra medlemsföretag kan bedriva sin verksamhet inom. Istället föreslås nu ett förbud som riskerar att försvåra utvecklingen av hållbar, klimatvänlig och delad mobilitet i våra svenska städer.

Om promemorian Parkering av elsparkcyklar

NMA välkomnar en nationell reglering men avstyrker nuvarande förslag. NMA anser att Sveriges kommuner är i behov av hjälp på nationell nivå med hur de ska kunna frigöra mer utrymme i stadsmiljön för parkering av klimatsmarta transportalternativ. Användarna vill ha enkel tillgång till elsparkcyklar samtidigt som städerna behöver miljövänliga transporter i linje med Sveriges gröna omställning. Ett parkeringsförbud som nu föreslås riskerar utvecklingen av mikromobilitetstjänster i Sverige och istället gynna andra transportmedel med större klimat- och miljöpåverkan.

Vår bedömning av promemorian:

- Promemorian visar inte några konkreta siffror bakom de antaganden som görs och inte heller någon information om vad dessa antaganden baseras på,

- Den beskrivning som görs i promemorian gällande effekter på olika aktörer (såsom kommuner, användare, uthyrare och cyklister) är inte tillräckligt omfattande samt i många delar tveksam,
 - exempelvis görs ett antagande om att det för användaren av elsparkcyklar uppskattningsvis endast kommer ta någon minut extra att hitta en uppställningsplats, parkera elsparkcykeln där och gå till slutdestinationen. Det som bland annat inte beaktas här är att den närmsta uppställningsplatsen skulle vara fullbelagd (dvs. att det inte finns möjlighet att parkera där) samt att användaren kan behöva leta efter en uppställningsplats,
 - ett annat exempel är att tillräckligheten av antalet uppställningsplatser inte utreds och inte heller beaktas konsekvenser för cyklister när elsparkcyklar parkeras i eller intill cykelställ, dvs. att cyklister kan få svårare att hitta en plats att parkera på. Att förflytta parkering av elsparkcyklar till vanliga cykelställ kommer att innebära problem i flera städer, där de allmänna cykelställen knappt räcker till för vanliga cyklar. Detta kommer att innebära stora problem för att få tjänsten att fungera på ett bra sätt i vissa städer, både för användare och andra medtrafikanter.
- Den typ av parkering av elsparkcyklar som i promemorian beskrivs som problematisk är redan förbjuden eftersom parkering inte får göras "på en sådan plats eller på ett sådant sätt att fara uppstår eller trafiken onödigtvis hindras eller störs".

Utrymme för parkeringsplatser

En studie som genomfördes hösten 2020 visade att dedikerade parkeringsytor och parkeringsinfrastruktur för elsparkcyklar och delad mikromobilitet i stort är en viktig pusselbit för ökad användning av kollektivtrafiken. Genom att placera parkeringsinfrastruktur i anslutning till tågstationer och integrera den offentliga kollektivtrafiken med mikromobilitetstjänster ökade tågresandet med 35 procent.¹ Forskning från norska Transportøkonomisk Institutt, TØI, (2021) har vidare visat att dedikerade parkeringsytor kan ge en markant förbättrad ordning med elsparkcyklar i städer. Några lärdomar från studien är att just omärkta parkeringsställ som ställs ut med hög densitet ger bättre effekt.²

Våra medlemsföretag har redan idag implementerat en rad initiativ för att få användare att parkera mer ansvarsfullt och på anvisade platser. Bland annat använder vi geofencing i dialog med respektive kommun för att spärra av vissa zoner

¹ <https://www.voiscooters.com/wp-content/uploads/2021/06/20210628-WP-SBahnStuttgart-Voi-Antoniou-2.pdf>

² [Parkeringsløsninger for delte elsparkesykler - Undersøkelser av parkeringsstativ og oppmalte plasser](#)

från parkering för att bidra till en säker trafikmiljö och framkomlighet. Under 2021 initierades även den branschgemensamma parkeringspatrullen i samarbete med Just Arrived i NMA:s regi. Parkeringspatrullen finns i flera städer och arbetar med att ställa i ordning elsparkcyklar som är trafikfarligt eller slarvigt parkerade. För alla medlemmar inom NMA finns även ett krav på funktionen "End of Ride Photo", vilken innebär att användarna måste ta kort på elsparkcykeln efter användning när den är parkerad. Ett urval av dessa fotografier granskas slumpmässigt och en felparkerad elsparkcykel kan leda till en varning eller böter för användaren.

Enligt Naturskyddsföreningen finns det idag mer parkeringsyta för bilar än boyta i Sverige. Uppskattningar visar att det finns 15 - 25 miljoner bilparkeringsplatser i Sverige, en hårdgjord yta motsvarande hela Göteborg (500 kvadratkilometer). Bara i Stockholms innerstad finns 35 000 bilparkeringsplatser på offentlig gatumark, vilket motsvarar drygt 50 hektar, eller ett och ett halvt Gamla stan³. En stor utmaning för mobilitetsaktörer är att det i dagsläget finns för få anvisade parkeringsplatser för delad mikromobilitet och att kommunerna anser sig ha svårt att skapa fler sådana platser.

Parkering för elsparkcyklar är ett komplext problem. Därför behövs ett helhetsgrepp från regeringens sida för att ta fram verktyg som hjälper kommunerna till en hållbar hantering av mikromobilitet där dessa fordon också får en plats i trafik- och stadsplaneringen. Vid framtagandet av dessa verktyg behöver flera faktorer som grön omställning, trafiksäkerhet, fordonsstandard, arbetsförhållanden och tillgänglighet tas i beaktning för att skapa så bra och hållbara lösningar som möjligt, som gynnar både användarna och städerna.

Fordonsklassning

Majoriteten eldrivna enpersonsfordon definieras idag som cykel i lagens mening. Eftersom regeringen i sitt nya lagförslag kringgår fordonsklassningssystemet och beskriver elsparkcyklarna utifrån att elmotorerna inte "överstiger 250 watt", sätter man också stopp för en trafiksäker utveckling av fordonen där watt-gränsen tas bort – något som den egna myndigheten Transportstyrelsen verkar för. Transportstyrelsen har i sin [slutrapport om behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon](#) tidigare pekat ut watt-gränsen som hinder för innovation och fordonsutveckling, vilket är av vikt för att skapa ännu säkrare fordon. NMA anser inte att det behövs en ny fordonskategori för elsparkcyklar. Istället bör man ta bort begränsningen på 250 watt i motoreffekten som idag finns i lagtexten. Ett borttagande av begränsningen på motoreffekt likt Transportstyrelsen förordar skulle också innebära en önskvärd EU-harmonisering.

³ [FRAMTIDEN FÖR PARKERING OCH NYA BOSTÄDER](#)

Slutsats

NMA välkomnar en nationell reglering men avstyrker nuvarande förslag. NMA ser gärna att regeringen i dialog med branschen och kommunerna, tar fram förslag för utbyggnad av parkeringsinfrastruktur som underlättar för elsparkcyklar och annan hållbar delad mobilitet likt i städer såsom Paris, New York och Lyon. Det är detta som behövs i kombination med fler ytor för att parkera och framföra fordon som utgör framgångsrika och miljövänliga alternativ till personbilstrafik i linje med den gröna omställningen.

Stockholm 2022-04-22

Elin Ulfhammer

på uppdrag av Nordic Micromobility Association, org.nr: 802537-1967

Info@nordicmicromobility.com