

# Svenska Cykelstäders yttrande över promemorian "Parkering av elsparkcyklar"

April 2022

Ert Dnr: I2022/00150

Infrastrukturdepartementet

## Om Svenska Cykelstäder

Svenska Cykelstäder är en förening av kommuner och regioner som målmedvetet arbetar för ökad, bättre och säkrare cykling. Ordinarie medlemmar är 36 svenska kommuner och 6 regioner som vill göra vardagscyklingen mer attraktiv. Föreningen stöds av ett antal associerade medlemmar. Vi arbetar strategiskt med kunskapsutbyte, samverkan och opinionsbildning.

## Sammanfattning

- Svenska Cykelstäder anser att elsparkcyklar måste definieras som en egen fordonskategori för att skapa förutsättningar för kommuner att reglera friflytande mobilitetstjänster
- Svenska Cykelstäder välkomnar förslaget om att elsparkcyklar inte ska tillåtas parkera på gång- och cykelbanor
- Svenska Cykelstäder anser att den delen av förslaget som avser att elsparkcyklar ska hänvisas till att parkera vid uppställningsplatser avsedda för cyklar behöver utredas mer
- Svenska Cykelstäder anser att datumet för ikraftträdande ligger för nära i tid

## Svenska Cykelstäders ställningstaganden

### **Elsparkcyklar måste bli en egen fordonskategori**

Det är av stor vikt att elsparkcyklar blir en egen fordonskategori så att kommuner får bättre möjlighet att reglera friflytande mobilitetstjänster. Dessa mobilitetstjänster har på kort tid gett städer ökade möjligheter till ökad mobilitet, nya rese- och beteendemönster och avlastning av befintliga system. Det kan konstateras att elsparkcyklar och åkandet på dessa

idag, i de allra flesta situationer, definieras som cyklar och cykling, trots fordonens olika förutsättningar, kapacitet och effekter på folkhälsan. Därtill delar elsparkcyklande personer till stor del infrastruktur med cyklister. Svenska Cykelstäder är positiva till att fler fordon i gängse cykelhastighet och cykelstorlek nyttjar cykelinfrastrukturen. Ett ökat nyttjande ställer ökade krav på att cykelinfrastrukturen i hela landet förbättras och lagstiftningen med den.

Däremot har det även medfört nya utmaningar vad gäller användande av infrastruktur och parkering av fordonen. Blev elsparkcyklar istället ett eget fordonsslag skulle det möjliggöra parkeringsförbud på särskilda platser som är anordnade för cykelparkering. Det skulle också öppna möjligheten för kommunerna att själva besluta om var elsparkcyklar får föras, i vilken hastighet och när - under vilka tider på dygnet. Möjligheten till att införa lokala regler ökar trafiksäkerheten för alla trafikanter. Det vore också rimligt om kommuner fick kräva tillstånd för kommersiella aktörer som vill placera hyrfordon på offentliga platser som ett sätt att begränsa antalet fordon på gatorna. Att göra elsparkcyklar till en egen fordonskategori är en punkt i Svenska Cykelstäders [politiska program](#) - som beslutas av stämman och är föreningens högsta beslutande organ.

### **Svenska cykelstäder välkomnar ett förbud mot att parkera elsparkcyklar på gång- och cykelbanor vilket gynnar trygghet och framkomlighet för de med funktionshinder i förhållande till gaturummet**

Utifrån en trafiksäkerhetssynpunkt, särskilt med beaktande av gående och cyklister, anser Svenska cykelstäder att lagförslaget att förbjuda parkering av elsparkcyklar på gång- och cykelbana är positivt. Svenska cykelstäder välkomnar även tanken bakom att undantag från förbudet mot parkering av elsparkcyklar på gång- eller cykelbana inte ska märkas ut. Såsom framgår av promemorian finns idag inga framtagna enhetliga vägmärken för att märka ut ett sådant undantag. Därtill riskerar märkning av platser för undantag innebära en stor kostnad i tid och resurser för kommunerna. I sammanhanget ska tilläggas att kommunerna sannolikt ändå kommer att behöva lägga resurser på att ta fram undantag och märka ut dessa. Detta beror delvis på att en viss felmarginal är förknippad med dagens teknik för geostaket vilket innebär parkering av elsparkcyklar kommer kunna ske även utanför de geostaket som skapats. Detta medför att kommunerna kommer att behöva samarbeta med elsparkcykelföretagen för att märka ut parkeringsplatser, för att försäkra sig om att det för användaren blir tydligt var parkeringen ska ske.

Lagförslaget kräver att berörda myndigheter, i det här fallet kommuner, åtar sig att flytta de elsparkcyklar som är uppställda i strid med förbudet i enlighet med 2 § 4 e och 16 § första stycket 2 förordningen (1982:198) om flyttning av fordon. Förslaget är att berörda myndigheter åtar sig flytta fordonet och att fordonets ägare sedan blir ersättningskyldig för flyttningen och andra sammanhörande åtgärder. Detta innebär för kommunerna ett merarbete jämfört med idag. För kommunernas del kommer detta sannolikt att innebära kostnader förknippade med undanförslande av fordonen, administration och administration

av viten. Därför blir det av än större vikt att kommunerna tillåts reglera mikromobiliteten, bland annat genom att en ny fordonskategori utreds och kommunerna tillåts reglera under vilka omständigheter fordonen får framföras (när, var och hur).

### **Förslaget som avser att elsparkcyklar ska hänvisas till att parkera vid uppställningsplatser avsedda för cyklar behöver utredas mer**

Svenska Cykelstäder är kritiska mot att elsparkcyklar ska hänvisas att parkera vid uppställningsplats avsedd för cyklar eller i befintliga cykelställ. Förslaget förutsätter i många fall att cykelparkeringsplatser som redan används omfördelas och då uppstår en undanträngningseffekt till nackdel för cyklister.

Vissa kommuner vittnar redan i dagsläget om att de är i färd med att bereda plats åt elsparkcyklar i cykelställ. Andra kommuner tar fram särskilda parkeringsplatser för elsparkcyklarna utanför de ordinarie cykelställen för att inte påverka tillgången på cykelparkeringsplatser. Det förstnämnda är något Svenska cykelstäder ser allvarligt på. Försämrade parkeringsmöjligheter för "vanliga" cyklister innebär ett undergrävande av den aktiva mobiliteten och riskerar bland annat att få negativa följder för en ökad andel cykling. Cykeln som fordon har många stora fördelar när det kommer till miljö, folkhälsa och framkomligheten i städerna. Elsparkcyklar och cyklar med trampanordning är i grunden olika fordon med olika effekter på den som framför dem. Samma folkhälsoeffekter uppnås inte med "passiva" eldrivna enpersonsfordon utan tramp- eller vevanordning som med "aktiva" cyklar eller elcyklar med tramp- eller vevanordning. Det är därför olyckligt om kommunerna hamnar i situationen att de behöver frigöra kapacitet i cykelställ som redan används av cyklister.

Formuleringen "vid uppställningsplats som är avsedd för cyklar" riskerar vidare att bädda för tolkning och skulle gynnas av att preciseras. Formuleringen "vid" innebär att elsparkcyklar inte nödvändigtvis kommer att ställas inom de områden som avses för uppställning av cyklar. Om elsparkcyklarna parkeras i anslutning till uppställningsplatser för cyklar kan det dessvärre fortsätta påverka framkomligheten på gång- och cykelbanor.

Sammanfattningsvis behöver det utredas om elsparkcyklar kan hänvisas till speciellt avsedda parkeringsplatser som inte utgör dagens befintliga cykelställ. Kommunerna bör få god tid på sig att införliva sådana förändringar i stadsplaneringen. Vi uppmanar regeringen att utreda ett förslag som löser dessa problem.

### **Datomet 1/8 2022 för ikraftträdande ligger för nära i tid**

Svenska Cykelstäder anser, i enlighet med flera av de kommuner föreningen företräder, att datomet för ikraftträdande för lagförslaget ligger för nära i tid. Flera delar av förslaget uppdrar åt de kommunala myndigheterna att frigöra kapacitet i sina förvaltningar för att

förslå bort felparkerade elsparkcyklar, att samarbeta med elsparkcykelföretagen i att hänvisa elsparkcyklar till lämpliga parkeringsplatser och att administrera felparkerade fordon. Flera kommuner vittnar om att de är i färd med ett införande av särskilda parkeringsplatser för elsparkcyklar, särskilt med beaktande av att de inte vill låta elsparkcyklarna konkurrera med cyklar i cykelställ som i många fall redan har en hög beläggningsgrad. Detta är ett tidskrävande arbete med att ta fram föreskrifter och kartlägga användning och behov av särskilda parkeringsplatser. Datumet för ikraftträdande den 1 augusti är högsäsong för användning av elsparkcyklar. Med allt detta i beaktande behöver kommunerna mer tid på sig att hitta lösningar som gör att implementeringen av förslaget kan ske i en takt som är rimlig sett till de – i vissa kommuner – knappa resurser som behöver omfördelas till ändamålet.

Stockholm, 25 april 2022

Svenska Cykelstäder

[info@svenskacykelstader.se](mailto:info@svenskacykelstader.se)