

## Parkering av elsparkcyklar

### Sammanfattning

- Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) ser ett behov av att elsparkcyklar definieras som ett eget fordonsslag.
- SKR anser att elsparkcyklar inte ska få föras på gångbanan, om det inte är för personer med fysisk funktionsnedsättning.
- SKR ser positivt på förslag om ökade möjligheter för kommuner att reglera parkering av elsparkcyklar.
- SKR ser brister i förslaget att elsparkcyklar parkeras i cykelställ.
- SKR ser risker med datumet för ikraftträdande.

### Förbundets ställningstagande

#### Ny definition för elsparkcyklar krävs för att stärka kommunernas möjligheter

Det finns ett stort behov hos kommunerna av ytterligare verktyg för att reglera elsparkcyklar i friflytande mobilitetstjänster, utan att regleringen omfattar och påverkar cykel. Av det skälet bör frågan om en egen fordonsdefinition för elsparkcyklar drivas vidare.

En egen fordonsdefinition är det enskilt viktigaste stödet kommunerna är i behov av för att kunna hantera dagens problematik. Med en ny fordonsdefinition ges kommunerna möjlighet att exempelvis besluta på vilka platser, under vilka tider på dygnet samt vilken hastighet elsparkcyklar får föras. Möjligheten att besluta om lokala anpassningar ökar trafiksäkerhet och trygghet för alla trafikanter.

Idag saknar kommunerna möjlighet att reglera för elsparkcyklar utan att samtidigt reglera för cykel. För att ge kommunerna möjlighet att meddela särskilda trafikregler för elsparkcyklar genom lokala trafikföreskrifter behövs en ändring i trafikförordningen i detta avseende.

#### Förbud mot att framföra elsparkcyklar på gångbana

SKR anser att endast elsparkcyklar avsedda för användning av personer med fysisk funktionsnedsättning ska få framföras på gångbana. Förbudet förtydligar att elsparkcyklar ska framföras på samma infrastruktur som cykel och separeras från gående. Förbudet innebär högre trafiksäkerhet och ökad trygghet för gående.

SKR konstaterar att det finns oklarheter hur gångbana definieras. Exempelvis är inte alla ytor som används av gående avsedda som gångbana.

### **Positivt med ökade möjligheter för kommuner**

SKR ställer sig positivt till att kommunerna får ökad möjlighet att flytta elsparkcyklar som står uppställda på gång- eller cykelbana och inte endast när de bedöms stå uppställda på ett sådant sätt att fara uppstår eller trafiken onödigtvis hindras eller störs.

Förslaget ställer dock krav på upprätthållande av förbudet, vilket innebär att kommunerna förväntas flytta på felaktigt parkerade elsparkcyklar i en större utsträckning är tidigare. Det är angeläget att den verksamhet som elsparkcykeloperatörerna bedriver inte leder till en ekonomisk belastning för kommunerna i detta avseende.

SKR ser även positivt på möjligheten för kommunerna att införa undantag från förslaget om parkeringsförbud för elsparkcyklar på gång- eller cykelbana.

### **Cykelställ**

SKR anser att konsekvenserna av förslaget att elsparkcyklar ska parkeras vid uppställningsplatser avsedda för cyklar inte är tillräckligt utrett.

Kapaciteten i befintliga cykelställ och risken i att cyklar kan trängas undan av en stor mängd elsparkcyklar i cykelställen behöver utredas. För cykel förväntas möjligheten att parkera i cykelställ försämrats om en stor mängd elsparkcyklar står parkerade i cykelställen. Konsekvensen kan bli att dessa cyklar i större utsträckning parkeras på gång- eller cykelbana.

Att styra elsparkcyklar till att parkera vid uppställningsplatser avsedda för cyklar innebär en negativ påverkan på elsparkcyklar som friflytande mobilitetstjänst, om inte parkeringsmöjligheter finns vid viktiga målpunkter. Att ordna ytterligare platser för parkering kan bli en utmanande uppgift för kommunerna och det kan vara svårt att hitta tillgängliga platser.

SKR föreslår att ordet ”vid” i förslagen lydelse 3 kap. 48 § tredje stycket trafikförordningen (1998:276) byts ut mot ”i” eller ”på” för att undvika tolkningsproblematik vid flyttningsbeslut samt att satsen ”som är avsedd för cyklar” ersätts av ”eller annan markering som anger var parkering får ske” för att ge kommuner ökad rådighet var elsparkcyklar får 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.”*

### **Risker med datum för ikraftträdande**

SKR ser risker med att förbudet föreslås träda i kraft under högsäsongen för elsparkcyklar. Det finns en risk att kommunerna inte hinner ordna tillräckligt många cykelställ eller andra parkeringsplatser för elsparkcyklar och att en stor mängd felparkerade elsparkcyklar på gång- och cykelbana kommer behöva flyttas som en följd av detta.

En annan risk är att kommunerna under några få månader innan sommaren inte hinner med föreskriftsarbetet för undantag från förbud eller samarbetet med elsparkcykeloperatörerna kring implementeringen av förbudet. Trots att det är angeläget att förslaget införs så vore det fördelaktigt om förslaget träder i kraft efter högsäsongen.

Sveriges Kommuner och Regioner



Anders Knape  
Ordförande