



Remiss - Parkering av elsparkcyklar - Regeringskansliets Dnr I2022/00150

Förslag till samhällsbyggnadsnämndens beslut

1. Avge yttrande i enlighet med miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningens förslag.

Ärende

Infrastrukturdepartementet har bjudit in Linköpings kommun att lämna yttrande över promemorian "Parkering av elsparkcyklar". I förslaget föreslås ett generellt parkeringsförbud för elsparkcyklar på gång- eller cykelbana, annat än vid uppställningsplatser avsedda för cyklar. Undantag föreslås emellertid få göras med lokal trafikföreskrift som inte ska märkas ut enligt kraven i vägmärkesförordningen.

Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen anser att det är positivt med ett generellt parkeringsförbud av elsparkcyklar på gång- och cykelbanor. Stadens gator och torg är noga dimensionerade för att rymma utvalda funktioner. När en elsparkcyklar parkeras exempelvis längs en fasad står den inte uppenbart trafikfarligt eller hindrande, men den kan ändå utgöra ett problem.

Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen anser också att det är bra att undantag från det generella parkeringsförbudet av elsparkcyklar på gång- och cykelbanor kan göras med lokala trafikföreskrifter. På vissa platser där gång- och cykelbanorna är tillräckligt breda eller att elsparkcyklar ses omen viktig funktion kan det vara aktuellt att ha särskild parkering för elsparkcyklar.

Vidare anser miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen att det är bra att fränsteg från det generella parkeringsförbudet genom lokala trafikföreskrifter inte kräver utmärkning enligt vägmärkesförordningen. Att delge sådana platser på andra sätt som exempelvis digitalt är snabbare, mer konstandseffektivt och flexibelt än fasta installationer.

Även om Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen överlag är positiva till förslaget ser förvaltningen emellertid att problem kan uppstå med

formuleringen i förslaget, utifrån att ”vanliga” cyklar (cyklar med tramp- eller vevanordning) inte omfattas av förbudet. Antalet verksamheter som bedriver uthyrningen av vanliga cyklar växer i och utanför Sverige, och det finns indikatorer på att de kan komma även till Linköpings kommun. Som nu aktuellt förslag är utformats omfattas inte vanliga cyklar av det generella parkeringsförbudet, och eftersom den enskilda användaren har lika lite incitament att parkera en vanlig hyrcykel korrekt ser förvaltningen att liknande problem som det vi ser idag med elsparkcyklar kan uppkomma även för sådana vanliga cyklar när dessa hyrs ut som friflytande mobilitetstjänster. Linköpings kommun vill därför uppmana departementet att hitta en formulering som även omfattar friflytande mobilitetstjänster av cyklar med tramp- eller vevanordning.

Beslutsunderlag:
Tjänsteskrivelse – Remiss – parkering av elsparkcyklar, 2022-02-25
Yttrande

Bakgrund

Sedan hösten 2018 bedrivs uthyrning av elsparkcyklar i Sverige och våren 2020 kom de första till Linköping. Sedan dess har antalet elsparkcyklar och antalet operatörer ökat samtidigt som flera bolag är nyfikna på att etablera sig. Idag är fyra operatörer verksamma i Linköping: Bird, Voi, Tier och Qick.

Uthyrningen sker i friflytande form. Det innebär att elsparkcyklarna står utspridda i staden där användaren identifierar och startar sin resa med en applikation i mobiltelefonen som sedan återlämnar elsparkcykeln på valfri plats. Det finns dock begränsningar i var den kan återlämnas i och med så kallade ”geostaket”. Det vill säga regler inbyggda i mjukvaran där elsparkcykeln inte kan parkeras, exempelvis i Trädgårdsföreningen och i Domkyrkoparken.

Elsparkcyklarna tillför många positiva värden för kommunen och dess invånare. Elsparkcyklarna erbjuder en snabb och flexibel mobilitet till en bred grupp individer, i synnerhet till unga eller socioekonomiskt svaga som inte får eller har råd att köra bil. Elsparkcyklarna är också ett bra komplement till kollektivtrafiken där resor till och från hållplats underlättas. Samtidigt är det positivt för yteffektiviteten samt miljön och klimatet om resor med bil istället kan ske med elsparkcykel.

Med nuvarande lagstiftning gäller att alla cyklar (och därmed även elsparkcyklar som juridiskt definieras som cykel) får parkeras på en gång- eller cykelbana. De får dock inte parkeras på en sådan plats eller på ett sådant sätt att trafiken onödigt hindras eller störs. Undantag är gågator och gångfartsområden där alla parkering är förbjuden och på cykelfartsgator där parkering bara får ske på särskilt anordnade platser. Det finns även andra undantag.

Parkering av elsparkcyklar sker ofta på ett bristfälligt sätt. Eftersom användaren endast hyr fordonet och mycket sällan får konsekvenser av att parkera olämpligt så finns låga incitament till att parkera korrekt. Det har varit tydligt i Linköping där elsparkcyklar ofta hittats på trottoarer, cykelbanor, körbanor och torg. Det begränsar framkomligheten och kan leda till olyckor, särskilt för personer som har rörelsehinder eller synnedsättning samt för cyklister. Synpunkterna från allmänheten rörande felparkerade elsparkcyklar har varit många.

Som svar på situationen har Linköpings kommun infört flera åtgärder för att förbättra situationen. Avsiktsförklaringar med bestämmelser om hur kommunen och operatörerna ska samarbeta och hur uthyrningen ska bedrivas skrivs med operatörerna vid etablering i staden. Sommaren 2021 bedrevs en kampanj med informations spridning om lagar och regler samtidigt som särskilda parkeringsrutor för elsparkcyklar målades upp och annonserades på olika plattformar. Hösten 2021 började kommunen aktivt flytta på

elsparkcyklar som felparkerats på grunden trafikfarligt eller hindrande. Och vid årsskiftet 2021/2022 infördes en avgift om 4 SEK per elsparkcykel och dag.

Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen anser att det är positivt med ett generellt parkeringsförbud av elsparkcyklar på gång- och cykelbanor. Stadens gator och torg är noga dimensionerade för att rymma utvalda funktioner. När en elsparkcykel parkeras exempelvis längs en fasad står den inte uppenbart trafikfarligt eller hindrande, men den kan ändå utgöra ett problem. Gående som behöver runda elsparkcykeln, att den skymmer ett skyltfönster, blockerar utrymningsvägar eller försvårar för driften. Särskilt problematiskt kan en sådan parkering vara för personer med nedsatt syn som använder fasader för att navigera och samtidigt har svårt att upptäcka elsparkcykeln. Även personer i rullstol eller med barnvagn kan få problem när elsparkcyklar begränsar vidderna i gaturummet. Den strängare regleringen vid parkering av elsparkcyklar där gatans funktion säkerställs ser Linköpings kommun som positivt.

Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen anser också att det är bra att undantag från det generella parkeringsförbudet av elsparkcyklar på gång- och cykelbanor kan göras med lokala trafikföreskrifter. På vissa platser där gång- och cykelbanorna är tillräckligt breda eller att elsparkcyklar ses som en viktig funktion kan det vara aktuellt att ha särskild parkering för elsparkcyklar.

Vidare anser miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen att det är bra att fränsteg från det generella parkeringsförbudet genom lokala trafikföreskrifter inte kräver utmärkning enligt vägmärkesförordningen. Att delge sådana platser på andra sätt som exempelvis digitalt är snabbare, mer kostnadseffektivt och flexibelt än fasta installationer. Och eftersom Linköpings kommun har en bra dialog med operatörerna så kan sådana eventuella zoner implementeras i deras mjukvara.

Även om Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen överlag är positiva till förslaget ser förvaltningen emellertid att problem kan uppstå med formuleringen i förslaget, utifrån att ”vanliga” cyklar (cyklar utan tramp- eller vevanordning) inte omfattas av förbudet. Antalet verksamheter som bedriver uthyrning av ”vanliga” cyklar växer i och utanför Sverige, och det finns indikatorer på att de kan komma även till Linköpings kommun. Som nu aktuellt förslag är utformat omfattas inte vanliga cyklar av det generella parkeringsförbudet, och eftersom den enskilda användaren har lika lite incitament att parkera en vanliga hyrcykel korrekt ser förvaltningen att liknande problem som det vi ser idag med elsparkcyklar kan uppkomma även för sådana vanliga cyklar när dessa hyrs ut som friflytande mobilitetstjänster. Linköpings kommun vill därför uppmana departementet att hitta en formulering som även omfattar friflytande mobilitetstjänster av cyklar med tramp- eller vevanordning.

Ekonomiska konsekvenser

Ett införande av förslaget parkeringsförbud skulle innebära viss minskad arbetsbörda för delar av kommunen, medan andra delar skulle få en viss ökad arbetsbörda. Att lagstiftningen förtydligas kommer spara tid från diskussioner om tolkningen av lagstiftningen mellan kommunen, allmänheten och bolagen som hyr ut elsparkcyklarna. Det kommer också spara tid hos kommunens tjänstepersoner från att i varje enskilt fall behöva tolka huruvida elsparkcykeln parkerats på en sådan plats eller på ett sådant sätt att trafiken onödigt hindras eller störs.

Förslaget kommer dock innebära ett visst merarbete för utredning och framtagandet av lokala trafikföreskrifter på platser där kommunen önskar undantag från det generella parkeringsförbudet. Dialogen och samarbetet med bolagen kommer behöva öka för att implementera föreskrifterna i bolagens mjukvara. Kommunen kommer även behöva kommunicera ut den nya lagstiftningen och föreskrifterna i sina kanaler. Linköpings kommun arbetar dock redan aktivt i dessa frågor, så förvaltningen ser inte att förslagen kommer leda till några avgörande ekonomiska konsekvenser för kommunen som helhet.

Kommunala mål

Förslaget till förändring i förordningen väntas bidra positivt till kommunens mål om ”Ett attraktivt och tryggt Linköping”. Den föreslagna ändringen kommer bistå i att hålla parkerade elsparkcyklar från gång- och cykelbanor som kommer öka tillgängligheten för gående och cyklister. Förslaget kommer i synnerhet förbättra tillgängligheten för personer med nedsatt syn eller rörlighet, samt personer som är rullstolsburna eller går med barnvagn. Förslaget kommer också öka trafiksäkerheten när snubbelrisken eller risken för cyklister att kollidera med en parkerad elsparkcykel minskar.

Förslaget är också förenligt med målet om ”Ett företagsamt Linköping”. Det nya förslaget förtydligar regelverket och förbättrar därför förutsättningarna för bolagen att bedriva en långsiktigt hållbar verksamhet.

Eftersom bolagen bedriver en verksamhet som gynnar omställningen till ett hållbart transportsystem så innebär goda förutsättningar för dem också goda förutsättningar för en positiv omställning. Detta är i linje med det kommunala målet om ”Ett klimatsmart Linköping”.

[Länk till kommunfullmäktiges övergripande mål](#)

Jämställdhet

Förslaget till förändring av förordningen bedöms inte påverka jämställdheten.

Samråd

Samråd har skett med Juridikavdelningen. De berörda har inte haft några synpunkter som avviker från Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningens synpunkter.

Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen

Leif Lindberg

Beslutet skickas till:
Infrastrukturdepartementet