

Infrastrukturdepartementet

Er referens
I2022/00150**Diarienummer**
Utr 2022/14**Datum**
2022-04-19

Parkering av elsparkcyklar

Trafikanalys har ombetts att yttra sig över rubricerad promemoria. I promemorian föreslås ett förbud mot att parkera elsparkcyklar på gång- eller cykelbana. Bakgrunden till förslaget är uppfattningen att elsparkcyklarna ofta skapar framkomlighetsproblem för gående och cyklister när de parkeras på gång- och cykelvägar.

Trafikanalys har noterat att det varit en stundtals livlig diskussion kring elsparkcyklarnas framfart på vägarna och inte minst problematiken kring hur de parkeras. Vi hade gärna sett att promemorian på ett mer gediget sätt hade belyst omfattningen av problematiken för att kunna ta ställning till om det föreslagna förbudet bör införas. Risken med att införa ett nationellt förbud mot något som kanske i själva verket är ett problem som är begränsat till ett mindre antal kommuner, om än storstadskommuner, är att det skapas en överreglering som rimmar illa med statens ambitioner om regelförenkling.

I princip torde förslaget innebära att en stor majoritet av kommunerna skulle behöva bereda och fatta beslut om undantag i lokala trafikföreskrifter för att undvika en situation med en onödig och potentiellt skadlig föreskrift som i princip också borde följas upp och beivras. Angreppssättet borde vara det omvända: Att ge kommuner som har aktuellt problem möjligheter att införa sådant förbud. Är kommunerna däremot en del av problemet – så att vi inte kan räkna med att de löser eventuella parkeringsproblem med elsparkcyklar även om de ges möjligheten? I så fall kan det naturligtvis finnas motiv till nationell tvingande lagstiftning.

Det är uppenbart att elsparkcyklar som parkeras på olämpliga platser både kan utgöra en trafikfara och orsaka framkomlighetsproblem för andra trafikanter. Samtidigt ger elsparkcyklarna användarna tillgänglighet med stor flexibilitet i tid och rum. Vi delar promemorians bedömning att användning av elsparkcyklar kan frigöra utrymme i både kollektivtrafiken och i gaturummet. Det är därför angeläget att ett parkeringsförbud inte blir mer långtgående än nödvändigt för att i så hög utsträckning som möjligt behålla elsparkcyklarnas positiva bidrag till tillgänglighet och skapa förutsättningar för innovativ mikromobilitet även i mindre kommuner. Det föreslagna förbudet mot parkering av elsparkcyklar på gång- och cykelbana är mindre inskränkande för den frilytande uthyrningsformen av elsparkcyklar än övriga i promemorian undersökta sätt att begränsa parkeringsproblematiken. Trafikanalys föredrar därför ett förbud mot att parkera elsparkcyklar på gång- eller cykelbana i de områden och kommuner där problem föreligger, framför övriga utredda alternativ.

Trafikanalys vill också fästa uppmärksamhet på att Transportstyrelsen i ett regeringsuppdrag föreslagit att effektbegränsningen på 250 watt ska tas bort för icke-självbalsnerade cyklar utan tramp- eller vevanordning när föreskrifterna om cykel (TSFS 2009:31) uppdateras med viktbegränsning.¹ Om Transportstyrelsens förslag genomförs vore ett alternativ att byta ut effektbegränsning mot viktbegränsning i det föreslagna tillägget i trafikförordningen.

Beslut i ärendet har fattats av generaldirektör Mattias Viklund efter föredragning av kvalificerade utredaren Backa Fredrik Brandt. Avdelningschef Gunnar Eriksson har medverkat i beredningen av ärendet.

Mattias Viklund
Generaldirektör

¹ Transportstyrelsen (2021). Utredning behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon; slutrapport – slutsatser, förslag och bedömningar, TSV 2019-5394.