



### Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2022-06-28

Diarienummer 03789/22

### Handläggare

Markus Aarflot/Trafikkontoret/Göteborgs Stad

Telefon:

E-post: Markus.aarflot@trafikkontoret.goteborg.se

## Förslag till beslut

I trafiknämnden

1. Trafiknämnden uppdrar åt trafikkontoret att besluta att bestämmelsen i trafikförordningen om förbud mot parkering av elsparkcyklar på gång- och cykelbana som träder i kraft den 1 september 2022, inte ska tillämpas på gångbana mellan den 1 september 2022 och 1 april 2023.
2. Trafiknämnden justerar ärendet omedelbart.

## Sammanfattning

Regeringen har antagit en ändring i trafikförordningen som innebär ett parkeringsförbud för elsparkcyklar på gångbanor och cykelbanor från den 1 september 2022. För Göteborgs Stad innebär det framför allt att tjänsten delade elsparkcyklar bedöms ha försämrade förutsättningar för fortsatt verksamhet med risk för upphörande av hela eller delar av utbudet. Vidare får Göteborgs Stad initialt ökade kostnader och administration för hanteringen av parkeringsförbudet. Trafikkontoret har bedömt olika handlingsalternativ och kan sammanfattningsvis konstatera att nuvarande reglering är tillräcklig för att förhindra farligt parkerade fordon på gångytor och att ytterligare reglering behöver behandlas sammantaget med gällande förutsättningar och regleringar. Förvaltningen rekommenderar därför att trafikförordningen (3 kap. 48§) från 1 september 2022 för gångbana inte tillämpas med avsikt att, innan kommande tillståndperiod den 1 april 2023, anta en strategisk riktning för tjänsten delade elsparkcyklar och tillhörande prioriteringar för att möjliggöra en tillämpning av förordningen. Beslut att inte tillämpa trafikförordningen (3 kap. 48§) kan fattas genom en lokal trafikföreskrift av trafikkontoret.

Två alternativ har konsekvensbedömts:

**Alternativ 1** – Trafikkontoret beslutar att på gångbana inte tillämpa trafikförordningen (3 kap. 48§) om parkering på gång- och cykelbana från den 1 september 2022.

**Alternativ 2** – Trafikförordningen (3 kap. 48§) om parkering på gång- och cykelbana tillämpas från 1 september 2022.

## Bedömning ur ekonomisk dimension

### Alternativ 1

Kostnader och intäkter är oförändrad. Om lagstiftningen tillämpas senare tillkommer framför allt kostnader för att anordna parkeringsplatser.

## **Alternativ 2**

Göteborgs Stads kostnader väntas kortsiktig öka på grund av att utgifterna för att organisation och utförande av flytt av elsparkcyklar inte kan kompenseras av avgiftsintäkterna. På längre sikt kan dock kostnaden för flytt av elsparkcyklar justeras så att balans uppnås. Anordnandet av trafiksäkra parkeringsytor medför en på kort sikt ökad kostnad. Tillräckligt antal parkeringsytor kommer inte vara anordnade till den 1 september 2022 när ny lagstiftning träder i kraft. Därmed kvarstår en påtaglig risk för ett upphörande eller minskande av tjänsten delade elsparkcyklar, vilket bedöms ha betydande påverkan för resenärer samt företag och anställda inom näringen.

## **Bedömning ur ekologisk dimension**

### **Alternativ 1**

Innebär en likvärdig situation som dagsläget.

### **Alternativ 2**

Storleken på påverkan avgörs av hur mycket tjänsten delade elsparkcyklar påverkas. En positiv påverkan sker av minskade direkta utsläpp av utebliven eller minskad tjänst men en försämrad tjänst kan också påverka negativt av minskade möjligheter för påverkan på yteffektiva och hållbara resval.

## **Bedömning ur social dimension**

### **Alternativ 1**

Påverkan på tillgänglighet och framkomlighet på gångbanor har förbättrats sedan införande av maxantal från 1 april 2022. Alternativ 1 innebär en likvärdig situation som dagsläget.

### **Alternativ 2**

Med ett förbud för parkering på gångbanor så kommer tillgängligheten och framkomligheten på gångytor att vara jämförbar med innan etableringen av delade elsparkcyklar på gångbanor.

## **Bilagor**

1. Förordning om ändring i trafikförordningen (1998:1276) SFS 2022:905
2. Lokal trafikföreskrift
3. Svar på remiss från Infrastrukturdepartementet - Promemorian Parkering av elsparkcyklar § 140, 00503/22
4. Promemoria – Parkering av elsparkcyklar. Regeringen. 2022.01.26.
5. Förordning om ändring i trafikförordningen (1998:1276) SFS 2022:1369

## Ärendet

Regeringen har antagit en ändring i trafikförordningen som innebär ett parkeringsförbud för elsparkcyklar på gångbanor och cykelbanor från 1 september 2022. I dagsläget finns inte tillräckligt många platser i staden som kan avsättas för parkering av elsparkcyklar och förvaltningen ser det inte som önskvärt att elsparkcyklar hänvisas till cykelparkeringsplatser då detta skulle leda till försämrad tillgänglighet för cyklister. Trafikkontoret föreslår därför att på gångbana inte tillämpa trafikförordningen (3 kap. 48§) om parkering på gång- och cykelbana från 1 september 2022 med intentionen att möjliggöra en eventuell tillämpning av förordningen inför kommande tillståndsperiod med start 1 april 2023.

## Beskrivning av ärendet

I flera svenska städer och Göteborg förekommer uthyrning av elsparkcyklar sedan 2018. Dessutom har förekomsten av privatägda elsparkcyklar och andra eldrivna enpersonsfordon ökat i trafiken de senaste åren. Mycket av företeelserna kopplade till delade elsparkcyklar präglas av förhållandevis snabb förändring och innovationstakt, både gällande tjänstens utformning, användarnas beteende och omgivningens styrning.

Regeringen gav Transportstyrelsen i uppdrag att göra en större utredning för att konstatera möjliga behov av regelförändringar för att förbättra och möjliggöra för tjänster av delade elsparkcyklar att integreras i trafikmiljön. Transportstyrelsen rekommenderade i sin rapport följande ändringar; effekttreglering, cykelvägsutformning och bestämmelser för cykel. Transportstyrelsen såg dock inget behov av nationella åtgärder för parkering på exempelvis gångbanor utan föreslog i stället ett förbud för framförandet av cykel generellt på gångbanor.

I början av 2022 presenterade regeringen ett förslag till ändring i trafikförordningen för att förbjuda elsparkcyklar från att ”parkeras på en gång- eller cykelbana annat än vid en parkeringsplats som är avsedd för cyklar”. Göteborgs Stads remissvar var frågande till förarbetet och definitionen av en gångbana och svarade att förordningen bör omarbetas. Regeringen beslutade att anta förordningen, dock med förutsättningen att kommuner med etablerad tjänst för delade elsparkcyklar har möjlighet att inte tillämpa förordningen i sin helhet eller delar av kommunen.

## Förvaltningens bedömning

### Nuvarande och planerad styrning i Göteborgs Stad

Göteborgs Stad har, sedan etableringen av tjänsten delade elsparkcyklar, arbetat med reglering av tjänsten i syfte att balansera Göteborgs Stads intressen. Flertalet åtgärder har genomförts och finns idag i tjänstens utformning och styrning. Förvaltningen arbetar aktivt utifrån trafiknämndens uppdrag med att få en förbättrad trafiksituation, hantering av felparkering och ökad trafiksäkerhet. Göteborgs Stad har skapat en bred portfölj av styrmedel för att reglera tjänsten delade elsparkcyklar och trafikkontorets bedömning är att befintlig reglering är tillräckligt för att förhindra farligt parkerade fordon på gångbanor.

Trafiknämndens beslutade begränsning av antalet elsparkcyklar gäller fram till 30 november och kan förlängas till 31 mars 2023. I syfte att skapa ett tydligt arbetssätt och styrning av elsparkcyklar har trafikkontoret under våren initierat ett arbete för ett

långsiktigt förhållningsätt för mikromobilitet. Arbetet sker skyndsamt och planeras vara färdigt i början av 2023, i god tid inför kommande tillståndsperiod för elsparkcyklar (1 april 2023). Förhållningsättet kommer att konkretisera Göteborgs Stads styrande dokument genom att ta fram principer för delad mikromobilitet samt lämna förslag till beslut om hur förändringen i trafikförordningen samt antalsbegräsning kan implementeras tillsammans för ändamålsenlig styrning.

### **Utrymme för parkering**

Trafikkontoret arbetar aktivt med att identifiera platser för särskild parkering av elsparkcyklar men arbetet påverkas av bristen på utrymme, driftsmöjligheter och andra trafikslags behov av utrymme. För att möjliggöra anordnandet av ytterligare ytor krävs en omdisponering av befintliga ytor från exempelvis motoriserade vägfordon till delad mikromobilitet. Utan en omfördelning är förvaltningens bedömning att antalet platser som behövs för att för att tillämpa trafikförordningens förbud mot parkering på gångbanor inte kommer nås på ett ändamålsenligt sätt. Trafikkontoret kommer i arbetet med förhållningsätt för delad mikromobilitet att rekommendera förslag till principer utifrån Göteborgs Stads styrande dokument i syfte att tydliggöra avvägningar i intressekonflikter om centrala ytor.

### **Hantering av ändring i trafikförordningen, 3 kapitlet, 48 §**

Trafikkontoret har analyserat möjliga alternativ för att hantera förändringen i trafikförordningen (3 kapitlet, 48 §) om förbud att parkera på gång- och cykelbana.

*Alternativ 1 – Beslut att på gångbanor inte tillämpa Trafikförordningen 3 kapitlet, 48 § tredje stycket om parkering på gång- och cykelbana från 1 september 2022*

Alternativet innebär att trafikkontoret beslutar att på gångbanor inte tillämpa trafikförordningen (3 kap. 48§) om parkering på gång- och cykelbana från 1 september 2022 med intentionen att utreda och möjliggöra en eventuell tillämpning av förbudet före den 1 april 2023. Trafikkontoret bedömer att det ger förvaltningen tillräckligt med tid för att utvärdera nuvarande reglering och att planera för en eventuell tillämpning av förordningen, i stöd av Göteborgs Stads styrande dokument och genom ett nytt förhållningssätt för delad mikromobilitet.

*Alternativ 2 - Trafikförordningen 3 kapitlet, 48 § tredje stycket om parkering på gång- och cykelbana tillämpas från 1 september 2022*

Alternativet innebär att regeringens förändrade förordning träder i kraft den 1 september och att Göteborgs Stad förväntas ta bort alla elsparkcyklar parkerade på gångbanor som inte är parkerade på uppställningsplats eller anordning för parkering av cyklar. Verkställandet av förordningen kommer ta Göteborgs Stad ett antal månader för att etablera organisation och resurser.

Konsekvenserna av alternativ två är svåra att bedöma eftersom Göteborgs Stad inte har insyn i företagets beslutsfattande men förvaltningen har gjort följande två scenarier för att kunna bedöma konsekvenserna av en tillämpning av förbudet. Trafikkontorets rekommendation till beslut är baserat på en balanserad sammanvägning av dessa två scenarier.

### *Scenario begränsad tjänst*

Operatörerna av tjänsten delade elsparkcyklar hänvisar den förlorade kapaciteten i tillgänglighet till kvarvarande ytor: dedikerade parkeringsytor, vägbanan, gångfartsområden, torgytor, cykelparkeringar och övriga ytor. Trafikkontoret kommer

inte acceptera att delade elsparkcyklar upptar mer kapacitet i cykelparkeringar än nuvarande användning och kommer att begränsa möjligheten till parkering på de cykelparkeringar där det bedöms nödvändigt. Begränsningen kan göras genom digitala geostaket, möjligheten till det regleras i tillstånd för markupplåtelse med företagen. Trafikkontoret kommer anordna parkeringsplatser vilket succesivt kommer mildra påverkan, men inte i tillräcklig utsträckning för att den sammantagna tjänstens tillgänglighet blir avsevärt försämrade och användandet samt tjänstens utbud kommer minska.

#### *Scenario avslutad tjänst*

Operatörerna av tjänsten delade elsparkcyklar hänvisar den förlorade kapaciteten i tillgänglighet till kvarvarande ytor: vägbanan, gångfartsområden, torgytor, cykelparkeringar och övriga ytor. Trafikkontoret kommer inte acceptera att delade elsparkcyklar upptar mer kapacitet i cykelparkeringar än nuvarande användning och kommer att begränsa möjligheten till parkering på de cykelparkeringar där det bedöms nödvändigt. Begränsningen kan göras genom digitala geostaket, möjligheten till det regleras i tillstånd för markupplåtelse med företagen. Trafikkontoret kommer anordna parkeringsplatser vilket succesivt kommer mildra påverkan, men inte i tillräcklig utsträckning och en eller flera operatörer bedömer det inte möjligt att bedriva verksamheten och väljer därför att avsluta sin verksamhet.

#### **Regeringens införande av körförbud för elsparkcyklar på gångbanor**

Regeringen meddelade den 28 juli att den avser att införa ett körförbud av elsparkcyklar på gångbanor som införs den 1 september 2022. Det är idag enbart tillåtet att framföra elsparkcyklar i gångfart på en gångbana. Flertalet av användarna framför fordonen i högre hastigheter, om fordonet inte är begränsat av digitala geostaket. Trafikkontoret ser att förändringen i förordningen kommer skärpa reglerna för framförandet av elsparkcyklar på gångbanor men att det fortsatt är tillåtet att korsa en gångbana för att komma till en parkering och fortsatt tillåtet att leda en elsparkcykel på en gångbana för att komma till en parkering i likhet med hur cyklar framförs. Körförbud för elsparkcyklar på gångbanor anses därför inte förhindra att elsparkcyklar kan parkeras på gångbanor och därmed inte heller påverka beslutsärendet.

#### **Trafikkontorets rekommendation**

Förvaltningen rekommenderar trafiknämnden att uppdraga åt trafikkontoret att på gångbana inte tillämpa trafikförordningen 3 kapitlet, 48 § tredje stycket om parkering på gång- och cykelbana från 1 september 2022 i syfte att ge förvaltningen tid utvärdera och planera för en tydlig styrning från 1 april 2023. Beslutet fattas genom utfärdande av en lokal trafikföreskrift.

Kerstin Elias

Kristina Lindfors

Avdelningschef

Trafikdirektör