

Riktlinjer för delad mikromobilitet i Sundbybergs stad

Cecilia Wallenius/Peter Brisman/
Jessica Elmgren



Titel: Riktlinjer för delad mikromobilitet i Sundbybergs stad Författare:
Cecilia Wallenius/Peter Brisman/Jessica Elmgren
Omslagsbild: Lars Lisasson
Grafisk form: ETC Kommunikation AB
Version:2023-11-17
Östra Madenvägen 4 · 172 92 Sundbyberg
08-706 80 00 · info@sundbyberg.se · www.sundbyberg.se

Förord

Integrationen av delad mikromobilitet så som till exempel elsparkcyklar i stadens transportsystem är en central och komplex utmaning som kräver noggrann planering och hänsynstagande till alla trafikanters behov, inklusive de med funktionsnedsättningar. Delad mikromobilitet utgör en värdefull komponent i stadens rörlighetspussel genom att erbjuda en smidig och effektiv transportlösning för korta sträckor, samtidigt som de bidrar till att minska biltrafiken och avlasta trängseln i kollektivtrafiken.

Det är dock viktigt att förstå att delad mikromobilitet inte är en universallösning för alla resor. De är mest effektiva när de integreras som en del av en bredare, hållbar rörlighetsstrategi. Forskning från KTH/CTS¹ visar att användarna främst använder delad mikromobilitet för resor som ligger någonstans mellan korta promenader och cykelturer eller korta kollektivtrafikresor. Detta understryker deras roll som ett komplement till andra transportalternativ.

I flertalet studier² har det framkommit att en av fem elsparkcykelresor kombinerades med kollektivtrafik, medan nästan två tredjedelar av elsparkcykelresorna inte involverade andra transportmedel. Detta mångfacetterade användningsmönster betonar vikten av att betrakta elsparkcyklar som en integrerad del av stadens transportsystem snarare än isolerade lösningar. Slutsatsen är att delad mikromobilitet kan spela en betydelsefull roll i stadstransportsystemet när de används för korta resor och integreras smidigt med andra transportalternativ. En balanserad integration, som tar hänsyn till alla trafikanters behov och främjar hållbar rörlighet, är avgörande för att låta delad mikromobilitet bidra till att omforma framtidens stadsrörlighet på ett positivt sätt.

I detta dokument avtecknas tydliga riktlinjer som belyser delningstjänster inom ramen för mikromobilitet. Dessa riktlinjer beskriver på ett omfattande sätt hur hanteringen av sådana tjänster ska utformas och regleras när de verkar på stadens offentliga mark.

I detta dokument definieras de grundläggande principerna för delad mikromobilitet, definitioner, nuvarande lagstiftning som övriga riktlinjer som tjänstemän behöver förhålla sig till i samband med tillståndsgivning på stadens offentliga mark av sådana mikromobilitetstjänster.

¹ bilaga ”referenslitteratur mikromobilitet”

² bilaga ”referenslitteratur mikromobilitet”

Innehåll

1	Definitioner för mikromobilitet	7
2	Etablering av företag i Sundbyberg samt stadens krav på den som vill etablera i staden.	9
2.1	Parkeringsförbud zoner	10
2.2	Låghastighets zoner	10
2.3	Zoner med körförbud	10
2.4	Felparkerade fordon	10
3	Lagar och regler	11
4	Referenser	13

1 Definitioner för mikromobilitet

Under de år som verksamhet med delade en-personsfordon (te-x el-sparkecyklar) har funnits i Sverige har det blivit en standard att använda begreppet mikromobilitet vilket är det begrepp som finns i en rapport utgiven av OECD³ för en-personsfordon.

Mikromobilitet

Personlig transport med anordningar och fordon vars strömförsörjning, om sådan finns, gradvis minskas och avbryts vid en given hastighetsgräns. Mikromobilitet inkluderar användningen av uteslutande människodrivna fordon, såsom cyklar, skridskor, skateboards och sparkskotrar. Fordonen är avsedda för transport av en person.

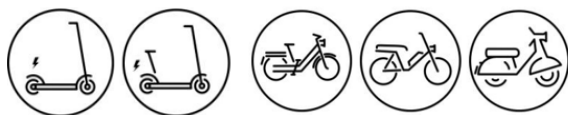
Delade mobilitetstjänster:

Yrkesmässig uthyrning av en-personsfordon

Eldrivna en-personsfordon

Sparkcyklar, el-cyklar och liknande, oberoende av

om de har ett eller flera hjul, en sitt- eller ståplats för föraren.



Geostaket/ Geofencing

Geostaket, även kallat geofence, är en digitalt definierad geografisk zon eller område som har skapats och avgränsats med hjälp av programvara. Det används främst för att övervaka och kartlägga rörelser eller förflyttningar av objekt. Oftast innefattar användningen av geostaket en GPS-enhet som kontinuerligt rapporterar sina koordinater och rörelsemönster.

När en GPS-enhet befinner sig inom eller lämnar området som definieras av geostaket, kan detta informationssystem reagera på olika sätt. Till exempel kan det förhindra möjligheten att parkera fordonet, visa positionen på en karta eller tvinga ett fordon att sänka sin hastighet.

I mer avancerade tillämpningar kan själva GPS-enheten ha kunskap om de aktuella geostaket/geofence och kan rapportera eller ändra sina inställningar när den korsar en sådan gräns.

Geostaket kan ha olika geometriska former, vilket innebär att de kan vara cirkulära, rektangulära eller ha andra geometriska konfigurationer beroende på behovet.

Internationellt används termen "geofence" för att beskriva dessa geografiskt definierade områden vilket kommer vara det begrepp som används i detta dokument.

Särskilt om begreppet fordon

Enligt lagstiftningen, närmare bestämt 2 § i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner⁴, får ett fordon definieras som en anordning med hjul, band, medar eller liknande som primärt är avsedd att användas på marken och inte är konstruerad för att färdas på järnvägsspår. Bland dessa fordon inkluderas cyklar, men det är viktigt att notera att cyklar kan indelas i fyra olika kategorier enligt samma lag:

³ [Safe Micromobility | ITF \(itf-oecd.org\)](https://www.itf-oecd.org/safe-micromobility)

⁴ [Lag \(2001:559\) om vägtrafikdefinitioner | Sveriges riksdag \(riksdagen.se\)](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lag/dokument-lagsiffring/lag-2001559-om-vegtrafikdefinitioner)

1. Vanliga trampcyklar: Dessa är de traditionella cyklarna som kräver mänsklig kraft genom trampning för att förflytta sig framåt.
2. Elfordon med trampor: Dessa cyklar är utrustade med elektrisk hjälp, men den elektriska kraften är begränsad till högst 250 watt och kan endast assistera trampningen upp till en hastighet av 25 km/h.
3. Elfordon utan trampor, avsedda för personer med fysisk funktionsnedsättning**: Dessa fordon, såsom el-rullstolar, har ingen effektbegränsning men är begränsade till en maxhastighet på 20 km/h. De är särskilt utformade för personer med funktionsnedsättningar.
4. Elfordon utan trampor med maxhastighet 20 km/h**: Denna kategori delas ytterligare in i två underkategorier: (a) de som har en maxeffekt på 250 watt eller (b) självbalanserande fordon.

Det är viktigt att förstå att om ett fordon som liknar en cykel inte uppfyller kraven för någon av de fyra kategorierna enligt ovan, betraktas det inte längre som en cykel enligt vägtrafiklagstiftningen. Istället faller det in under en av de andra definierade fordonstyperna enligt 2 § i lagen om vägtrafikdefinitioner. Reglerna och lagförutsättningarna för användning av sådana fordon varierar beroende på vilken kategori de tillhör och kan vara annorlunda än de som gäller för vanliga cyklar. Det är framför allt fordon från den fjärde kategorin som vanligtvis erbjuds genom mobilitetstjänster, och det är viktigt att förstå de specifika regler som gäller för dem.

2 Etablering av företag i Sundbyberg samt stadens krav på den som vill etablera i staden.

Företag som önskar etablera sig och erbjuda en-personsfordonstjänster i Sundbybergs stad måste följa de fastställda riktlinjerna samt gällande lagstiftning.

Innan ansökan om polistillstånd ska företagets representant kontakta staden för en genomgång av de riktlinjer som finns samt hur ansökningsprocessen ska genomföras.

Efter genomfört möte med staden ska företaget ansöka om polistillstånd, staden svarar till polismyndigheten via ordinarie remissförfarande. Tillstånden ges av polismyndigheten med tillståndet följer stadens villkorsbilaga som sökande ska följa.

I ansökan till polismyndigheten ska det tydligt framgå antal fordon som avses samt vilka fysiska platser tillståndet ska knytas till.

Efter givet tillstånd kommer staden att fakturera den av fullmäktige fastslagna taxan för denna verksamhet.

Staden avser ha max 1000 fordon per tillståndsperiod uppdelat på det antal operatörer som ansöker om polistillstånd för sin verksamhet. Antalet fordon bestäms i polistillståndet utefter antal operatörer som har ansökt om tillstånd.

Tillståndsperiod avses vara april-april således ska ansökan inkomma till polismyndigheten senast 1 mars detta för att staden ska kunna fördela antal fordon/tillstånd till den 31 mars.

Staden tillåter företagen att bedriva verksamhet i hela staden, med undantag för parkeringsförbud zoner samt körförbuds zoner som respektive bolag ska skapa geofence för att hindra att användare ställer fordon i dessa zoner. Företag som har verksamhet i samtliga delar av staden kommer att prioriteras vid tillståndsgivning.

Staden har krav på lågfartsområden samt zoner där staden inte tillåter framförande av fordon, dessa zoner ska geofencas av bolaget. Där lågfartsområden gäller avses en max hastighet motsvarande gående.

Företagen ska placera ut fordon enligt det tillstånd som givits däremot får användarna placera ut i samtliga cykelställ. El-sparkcyklar får även placeras ut i de parkeringsrutor staden har anordnat. Dessa cykelställ och rutor ges till bolagen i samband med tillståndsgivningen.

Företag som har tillstånd i Sundbyberg för delad mikromobilitet ska säkerställa att de kan ta emot klagomål och synpunkter från medborgare. Klagomål ska åtgärdas inom maximalt 3 timmar av bolaget efter ankommet klagomål.

På uppmaning av Staden eller på eget initiativ ska tillståndshavaren skyndsamt hämta upp fordon för att möjliggöra barmarksrenhållning samt snö- och halkbekämpning.

Tillståndsinnehavaren ska informera Staden varje månad om antalet fordon de har i sitt bestånd inom kommunen och hur de avser att förändra beståndets storlek de kommande 14 dagarna.

2.1 Parkeringsförbud zoner

Med nuvarande lagstiftning råder det automatiskt parkeringsförbud annat än i anordnad yta så som cykelställ och målade rutor för parkering.

2.2 Låghastighets zoner

Staden kan komma att peka ut platser där fordon endast får framföras i låghastighet (gångfart) dessa platser anges i villkorsbilagan som medskickas remissvar till polismyndigheten vid ansökan om tillstånd.

2.3 Zoner med körförbud

Staden kan komma att ha utpekade platser där fordon endast inte får framföras dessa platser anges i villkorsbilagan som medskickas remissvar till polismyndigheten vid ansökan om tillstånd.

2.4 Felparkerade fordon

Staden kan komma att bärga fordon som står feluppställda detta görs med stöd av lag/1982:129)⁵ om flyttning av fordon i vissa fall.⁶

Gällande taxa fastställt av fullmäktige för fordonsflytt gäller.

Medborgare uppmanas av staden att direkt vända sig till företagen vid misstänkt felparkering eller övergivna fordon för att underlätta stadens administrativa börda och säkerställa snabb och effektiv hantering av dessa ärenden.

³ [Lag \(1982:129\) om flyttning av fordon i vissa fall | Sveriges riksdag \(riksdagen.se\)](#)

3 Lagar och regler

Ordningslagen

Begreppet "offentlig plats" utgör en unik aspekt inom Ordningslagen (OL) och fungerar som en övergripande beteckning för olika typer av områden som specificeras i 1 kap. 2 § av OL⁷. Dessa inkluderar:

1. allmänna vägar,
2. gator, vägar, torg, parker och andra platser som i detaljplan redovisas som allmän plats och som har upplåtits för sitt ändamål,
3. områden som i detaljplan redovisas som kvartersmark för hamnverksamhet, om de har upplåtits för detta ändamål och är tillgängliga för allmänheten, samt
4. andra landområden och utrymmen inomhus som stadigvarande används för allmän trafik.

Det är viktigt att notera att begreppet "offentlig plats" enligt OL har en bredare definition än vad som avses med "allmän plats" enligt Plan- och bygglagen (PBL)⁸. Kommunen har möjlighet att, med stöd av 1 kap. avsnitt 2§ andra stycket av OL, besluta att likställa andra platser än de som listas ovan med begreppet "offentlig plats" genom en lokal föreskrift. Detta kan innefatta områden som används för lek, idrott, camping, friluftsliv, badplatser, järnvägsområden, begravningsplatser och andra liknande områden, förutsatt att de är öppna för allmänheten.

Tillståndskravets närmare omfattning

En offentlig plats inom detaljplanelagt område får, utan tillstånd, användas för det ändamål som platsen har upplåtits för. En gata får således användas för allmän trafik så länge inte något annat föreskrivs i trafikföreskrifterna. Tillståndskravet är inte begränsat till offentliga platser som i detaljplan redovisas som allmän plats, utan omfattar samtliga kategorier av offentliga platser samt platser som genom lokal föreskrift jämföras med sådan.

För att använda den offentliga platsen för nyttjande av delad mikromobilitet behöver därför den som vill bedriva den verksamheten ansöka om tillstånd hos polismyndigheten.

Trafikförordning (1998:1276)⁹

48 § Inom tätbebyggt område får fordon inte stannas eller parkeras på allmän plats som är terräng.

På en gång- eller cykelbana får andra fordon än tvåhjuliga cyklar eller tvåhjuliga mopeder klass II inte stannas eller 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 på en uppställningsplats eller anordning för parkering av cyklar.

⁷ [Ordningslag \(1993:1617\) | Sveriges riksdag \(riksdagen.se\)](#)

⁸ [Plan- och bygglag \(2010:900\) | Sveriges riksdag \(riksdagen.se\)](#)

⁹ [Trafikförordning \(1998:1276\) | Sveriges riksdag \(riksdagen.se\)](#)

Lag om flyttning av fordon i vissa fall (1982:129)¹⁰

1 § I denna lag förstås med

1. fordon: varje anordning som är eller har varit försedd med hjul, band, medar eller liknande och som inrättats huvudsakligen för färd på marken på annat sätt än på skenor.

Lag om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats (1957:259)¹¹

1 § Om tillstånd enligt 3 kap. 1 § ordningslagen (1993:1617) har lämnats i fråga om sådan offentlig plats som står under kommunens förvaltning, får kommunen ta ut ersättning för användningen.

¹⁰ [Lag \(1982:129\) om flyttning av fordon i vissa fall | Sveriges riksdag \(riksdagen.se\)](#)

¹¹ [Lag \(1957:259\) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m. | Sveriges riksdag \(riksdagen.se\)](#)

4 Referenser

Se bilaga ”referenslitteratur mikromobilitet”