



Interpellation till Daniel Helldén (MP) om polisens bekräftelse av att ordningslagen ska gälla för uppställning av elsparkcyklar

En naiv entusiasm har präglat de blågrönas syn på elsparkcyklar redan sedan år 2018 när diskussionerna om denna verksamhet tog fart. Förra sommaren fanns ungefär 9 000 elsparkcyklar dagligen utställda av cirka 9 företag, helt utan reglering avseende placering eller behov av tillstånd.

Sedan dess har ett icke-förpliktande avtal skrivits med flera av de aktuella företagen. Trots att flera experter påtalat att det går att reglera sparkcykelföretagens verksamhet genom ordningslagen har bindande avtal kring exempelvis ersättning för markutnyttjande inte tecknats. Den politiska viljan att skapa ordning i en fråga som engagerar många stockholmare saknas. Polisen i Stockholm har inte heller fått politiska krav från staden att utreda de lagliga möjligheter som de facto finns. Det är bekymmersamt.

I vanlig ordning har Stockholms borgerliga styre försökt att lägga över ansvaret för frågan på staten och regeringen. Trots att det är en viktig lokal fråga för stockholmarna. Funktionshindrade och äldre har fått det svårare att ta sig fram på gångbanor. Det finns också flera fall där gångtrafikanter blivit påkörda. Tack vare krav från bland annat Socialdemokraterna ändrade sig glädjande nog majoriteten i frågan om att genomföra den tämligen enkla saken att frakta bort trafikfarligt utslängda elsparkcyklar.

Vi har hela tiden haft samma uppfattning som nationella experter på området liksom stadens jurister. Det är att ordningslagen gäller och att sparkcykeluthyraren måste söka tillstånd hos polisen för samtliga platser som cyklarna dagligen ställs upp på. Uppställningsplatserna ska i princip överenskommas med staden i ett remissförfarande där staden också kan sätta upp olika villkor, exempelvis hur återlämnandet av elsparkcyklarna ska ske.

Socialdemokraterna har efter dialog med experter tidigt sett till att begäran om rättsutredning hos polisen lämnats in, både via polisens insynsråd och efter dialog med jurister i staden. Kommunledningen i staden agerade inte för att få saken klarlagd utan hänvisade passivt till en enskild polis hos Stockholmspolisen. Vilket innebar att det blev en klart begränsad juridisk bedömning på området.

Nu har besked kommit att ordningslagen gäller och att cykeluthyrarna därmed inte får ställa upp elsparkcyklar utan tillstånd från polisen och därmed att staden i praktiken kan bestämma vilka platser som är lämpliga. Staden kan också ställa upp andra villkor. I Polisens och Sveriges Kommuner och Regioners handbok *På rätt plats – handbok om upplåtelse av offentliga platser* (2020) står klart och tydligt följande:

”När en operatör ställer ut elsparkcyklar och liknande i grupp på offentlig plats krävs i allmänhet tillstånd redan enligt huvudregeln i 3 kap. 1 § OL. Genom lokal föreskrift kan kommunen också



föreskriva tillståndsplikt eller förbud för själva uthyrningen av elsparkcyklarna som sker på offentlig plats.

Om det görs en ansökan om tillstånd till ianspråktagande av en kommunalt förvaltd offentlig plats kan kommunen ställa upp villkor om var elsparkcyklarna ska återlämnas efter uthyrningen. Polismyndigheten har också möjlighet att på eget initiativ ta in sådana villkor i tillståndsbeslutet. Motivet till att ta in sådana villkor i tillståndsbeslutet är att elsparkcyklarna ofta lämnas på GC-vägar, trottoarer eller andra platser där de medför en risk för olyckor. Polismyndigheten ska vid tillståndsgivningen ta särskild hänsyn till gångtrafikens intresse. Om operatören inte följer villkoren i tillståndsbeslutet kan detta bl.a. återkallas.

De ovanstående möjligheterna kan tillämpas i förhållande till operatören/tillståndshavaren. När den enskilde hyrestagaren lämnar en elsparkcykel på en offentlig plats och detta skapar oordning eller olycksrisker får i stället ingripande ske med stöd av t.ex. trafiklagstiftningen.” (s. 38-39).

Mot denna bakgrund vill jag fråga trafikborgarrådet:

1. Kommer kommunledningen nu se till att tillsammans med polisen anvisa lämpliga platser för uppställning av dessa elsparkcyklar på ett trafiksäkert sätt?
2. Kommer elsparkcykelföretagen få betala en taxa på samma sätt som andra cykeluthyrare eller företag verksamma på publika ytor i staden?
3. Vilka andra villkor kommer staden att ställa upp för att se till att elsparkcyklarna inte parkeras olämpligt eller slängs efter användning utan istället ställs tillbaka på bestämda uppställningsplatser?
4. Vad kommer det att kosta att nyttja stadens mark för denna kommersiella verksamhet?

Stockholm den 17 februari 2020

Jan Valeskog (S)
Oppositionsborgarråd