

## Utlåtande Rotel V (Dnr KS 2019/1314)

### Motion om elsparkcyklar

Motion av Rikard Warlenius och Maria Mustonen (båda V)

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.  
Motionen anses besvarad med hänvisning till vad som sägs i utlåtandet.

**Föredragande borgarrådet Daniel Helldén** anför följande.

#### Ärendet

Rikard Warlenius och Maria Mustonen (båda V) har väckt en motion i kommunfullmäktige om elsparkcyklar. Motionärerna yrkar att föreskrifter tas fram som reglerar elsparkcyklarnas närvaro i det offentliga rummet, att arbetsvillkoren för hantering av elsparkcyklar och verksamheternas miljöpåverkan undersöks samt att möjligheterna att förhindra verksamhet från de företag som inte erbjuder kollektivavtalsliknande villkor ses över.

#### Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafiknämnden, Stockholms Stadshus AB, kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor, Funktionsrätt Stockholms stad, Nordic Micromobility Association, Polisregion Stockholm, Svenska Transportarbetareförbundet och Synskadades Riksförbund Stockholms stad. Stockholms Stadshus AB har i sin tur remitterat vidare till Stockholms Stads Parkerings AB.

Stockholms Stadshus AB besvarar remissen med Stockholms Stads Parkerings AB:s yttrande. Polisregion Stockholm har avstått från att svara på remissen. Svenska Transportarbetareförbundet har inte inkommit med svar. De Handikappades Riksförbund Stockholmsavdelningen har självmant valt att svara på remissen.

*Stadsledningskontoret* konstaterar att Polisen bedömt att uthyrning av elsparkcyklar inte är en fråga som kräver tillstånd för upplåtelse av offentlig plats samt att verktyg saknas för att förhindra verksamhet från företag som inte erbjuder kollektivavtalsliknande förhållanden.

*Trafiknämnden* ser inte att det finns utrymme att använda ordningslagen för att ställa större krav än de som redan ställs i avsiktsförklaringen med operatörerna och instämmer i att verktyg saknas för att förhindra verksamhet från företag som inte erbjuder kollektivavtalsliknande förhållanden.

*Stockholms Stads Parkerings AB* anser att bolaget reglerar hur elsparkcyklarna får placeras i de tre anläggningar där avtal finns och kommer harmonisera sina regler till eventuella regler staden tar fram genom trafikkontoret.

*Kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor* anser att staden bör utöka insamlingen av felparkerade cyklar, informera om var cyklar är tillåtet, verka för att elsparkcyklar inte ska vara tillåtet på gångvägar och trottoarer, att uppställningsställ för elsparkcyklar bör prövas samt att en app som ger signal när en person närmar sig en elsparkcykel bör utvecklas.

*Funktionsrätt Stockholms stad* tillstyrker motionens andra att-sats och vill se tydligare ansvar hos staden för bortforsling av elsparkcyklar.

*Nordic Micromobility Association* vill i dialog med staden verka för att ett tillståndssystem leder till ordning och reda i stadsmiljön samtidigt som affärs- och möjligheterna för elsparkcykelföretagen inte tillintetgörs.

*Synskadades Riksförbund Stockholms stad* efterfrågar föreskrifter som reglerar elsparkcyklarnas närvaro i det offentliga rummet och anser att staden bör upplåta åtminstone en bilparkering per gata till parkering för elsparkcyklar.

*De Handikappades Riksförbund Stockholmsavdelningen* anser att speciellt utformade och placerade parkeringsplatser för elsparkcyklar behövs samt att det endast borde vara tillåtet att framföra elsparkcyklar på cykelbana eller körbana.

## Mina synpunkter

Jag har stor förståelse för all irritation över elsparkcyklar som står i vägen på gator, ligger på trottoarer eller skräpar i ett buskage. Det är ett omfattande problem som behöver åtgärder. Jag har i olika sammanhang lyft behovet av nationella lagändringar för att kommuner ska kunna agera kraftfullt.

Ett centralt problem är att trafikförordningen likställer elsparkcyklar med vanliga cyklar och samma regelverk gäller därmed för båda. Möjliga åtgärder som att till exempel i stadens lokala ordningsföreskrifter förbjuda parkerande av elsparkcyklar på en viss plats gör också att alla övriga cyklar förbjuds. Dessutom sätter trafikförordningen likatecken mellan elsparkcyklar och eldrivna rullstolar, som får köras i gångfart på trottoarer.

Jag anser att det behövs ett tillstånd för kommersiella aktörer att få ställa ut elsparkcyklar och dessutom bör tillståndet reglera hur dessa får ställas ut. Jag

tycker inte att elsparkcyklar ska få köras fritt på trottoarer eller gångbanor eller ha rätt till allmänt fri parkering på våra gångytor. Dessutom anser jag att kommuner måste få tillåtelse till kommunal trafikövervakning för att följa upp hur folk kör. I dag saknar vi som kommun samtliga dessa möjligheter och det är frustrerande. Staden kan inte kräva tillstånd från elsparkcykelföretagen eftersom staden endast är remissinstans i tillståndsärenden. Det är Polisen som avgör detta enligt ordningslagen.

Transportstyrelsen utreder eventuella lagändringar som behöver göras för att reglera elsparkcyklar. Jag väntar otåligt på den utredningen. Om kommuner ges verktyg för att kunna hantera problematiken, så är jag den förste att använda dem.

Angående motionens yrkanden om arbetsvillkor och kollektivavtalsliknande villkor vill jag precis som flera remissinstanser framhålla att inget av bolagen bedriver sin verksamhet efter upphandling från Stockholms stad och att staden därmed saknar verktyg för att hantera denna fråga. Den avsiktsförklaring som ingåtts med bolagen är ett sätt att i brist på andra lagliga möjligheter styra upp en verksamhet som skulle finnas på gatorna oavsett avsiktsförklaring eller inte.

Slutligen om elsparkcyklars miljöpåverkan kan konstateras att flera av bolagen övergår till att enbart byta ut batterierna på elsparkcykeln på plats istället för att samla in hela elsparkcykeln och att denna insamling av batterier sker med lådcykel eller mindre eldrivna bilar. Det kommer att minska den klimatpåverkan bolagens transporter tidigare generat.

#### Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Motionen

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** anfördes av borgarråden Karin Wanngård och Jan Valeskog (båda S) och borgarrådet Clara Lindblom (V) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Att bifalla motionen
2. Att därutöver anföras:

När motionen skrevs avvisade trafikborgarrådet Daniel Helldén möjligheten att genom användande av ordningslagen tvinga bolagen som hyr ut elsparkcyklar att ta större ansvar för verksamhetens effekter på stadsmiljön. Det är förvisso glädjande att trafikkontoret nu ger oss rätt i att det är möjligt. Men det är också förvånande att kontoret inte har för avsikt att pröva möjligheten ordentligt, utan nöjer sig med att fortsätta med den frivilliga reglering som visat sig otillräcklig.

Det är också talande att motionen väcker sådant bifall hos organisationer inom funktionsrättsrörelsen. Det har varit ett tungt arbete för att få den blågröna majoriteten att erkänna varje aspekt av problematiken kring elsparkcyklar, från deras ianspråktagande av offentlig mark till deras miljöskadliga effekter, men allt eftersom har de tvingats erkänna att denna verksamhet inte kommer att gynna vare sig stockholmare eller miljön om den förväntas reglera sig själv.

Det är förvisso sant att det varit invecklat att reda ut exakt vad som gäller, men det är likafullt sant att möjligheten till reglering bara blivit möjlig genom aktivt handlande. Om den blågröna majoriteten hade fortsatt att vara passiva hade vi inte kommit ett steg närmare att kunna reglera frågan. Det är stadens ansvar att hålla ordning och reda i våra stadsmiljöer för att skapa trygghet, trafiksäkerhet och trivsamma miljöer. Det finns laginstrument och lösningar, det behövs politisk handlingskraft mot berörda myndigheter och mobilitetsföretag som inte tar ansvar för sin inverkan i vår stad. Avsätt därför de resurser som krävs för att tydliggöra vad som är möjligt idag och vad som aktivt måste göras från staden för att skapa fler möjligheter framöver.

Vad gäller bolagens ansvar för sina anställdas arbetsvillkor och verksamhetens miljöpåverkan föreslår motionen i första hand att trafikkontoret får i uppdrag att genomföra en undersökning av desamma. Med tanke på hur omdebatterat fenomenet har varit i Stockholm det senaste året menar vi att den större klarhet en utredning skulle skänka vore välinvesterade medel. Dessa företag är och kommer att vara beroende av staden på en mängd olika sätt. Det är därför viktigt att ge en tydlig signal om att goda avtal och schyssta arbetsvillkor ska vara en självklarhet i Stockholm.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Motionen anses besvarad med hänvisning till vad som sägs i utlåtandet.

Stockholm den 30 september 2020

På kommunstyrelsens vägnar:  
ANNA KÖNIG JERLMYR

Daniel Helldén

*Mats Larsson*

**Reservation** anfördes av Karin Wanngård, Jan Valeskog och Catharina Piazzolla (alla S) och Clara Lindblom och Rashid Mohammed (båda V) med hänvisning till Socialdemokraternas och Vänsterpartiets gemensamma reservation i borgarrådsberedningen. Peter Wallmark (SD) anslöt sig till Socialdemokraternas och Vänsterpartiets gemensamma reservation.

**Ersätтарыttrande** gjordes av Lisa Palm (Fi) med hänvisning till Socialdemokraternas och Vänsterpartiets gemensamma reservation i borgarrådsberedningen.

## Remissammanställning

### Ärendet

Rikard Warlenius och Maria Mustonen (båda V) har väckt en motion i kommunfullmäktige om elsparkcyklar.

Motionärerna yrkar:

- att Stockholms stad ger Trafikkontoret i uppdrag att föreslå föreskrifter som reglerar elsparkcyklarnas närvaro i det offentliga rummet så att företag som vill tillhandahålla cyklar också säkerställer att de inte blir hinder. Det kan exempelvis ske genom tillståndsgivning förbundet med specifika kravställningar, avgiftsbeläggning och begränsning av antalet fordon.
- att Stockholms stad ger Trafikkontoret i uppdrag att undersöka arbetsvillkoren för hantering av elsparkcyklar samt verksamheternas miljöpåverkan samt ser över möjligheterna att förhindra verksamhet från de företag som inte erbjuder kollektivavtalsliknande villkor.

### Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafiknämnden, Stockholms Stadshus AB, kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor, Funktionsrätt Stockholms stad, Nordic Micromobility Association, Polisregion Stockholm, Svenska Transportarbetareförbundet och Synskadades Riksförbund Stockholms stad. Stockholms Stadshus AB har i sin tur remitterat vidare till Stockholms Stads Parkerings AB.

Stockholms Stadshus AB besvarar remissen med Stockholms Stads Parkerings AB:s yttrande. Polisregion Stockholm har avstått från att svara på remissen. Svenska Transportarbetareförbundet har inte inkommit med svar. De Handikappades Riksförbund Stockholmsavdelningen har även självantvalt att svara på remissen.

### Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 28 augusti 2020 har i huvudsak följande lydelse.

I kommunfullmäktiges budget för 2020 framgår bland annat att trafiknämnden ska genomföra åtgärder som skapar trygghet, social inkludering och allmän säkerhet i de stadsmiljöer som nämnden ansvarar för, i syfte att bidra till stadens inriktningsmål om

att Stockholm ska vara en trygg, säker och välskött stad att bo i och vistas i. Vidare framgår att trafiknämnden har i uppgift att främja effektiva och hållbara transporter, exempelvis cykling, i syfte att minska trängsel och klimatutsläpp.

Stadsledningskontoret konstaterar att med ett växande antal elsparkcyklar blir frågor rörande trafiksäkerhet, trygghet och regelverk allt mer angelägna. Av detta skäl har trafiknämnden under 2019 avtalat med flera av elsparkcykeloperatörerna om att samarbeta med staden. Bland annat innebär avtalen att bolagen åtar sig att flytta olämpligt uppställda elsparkcyklar inom två timmar och att de med användning av geofencing ska begränsa hastigheten på vissa sträckor och platser till högst 6 kilometer i timmen. Det bör påpekas att det inte på något sätt handlar om någon form av upphandlingsliknande förhållanden mellan staden och operatörerna. Därmed finns inga möjligheter för staden att ställa krav på kollektivavtalsliknande förhållanden, vilket annars brukar finnas i stadens upphandlingar.

Stadsledningskontoret konstaterar att för närvarande har Polisen hittills bedömt att uthyrning av elsparkcyklar inte är en fråga som kräver tillstånd för upplåtelse av ofentlig plats.

Stadsledningskontoret konstaterar vidare att regeringen har gett Transportstyrelsen i uppdrag att redogöra för de regelverk som gäller för elsparkcyklar och att utreda behovet av regeländringar och vid behov föreslå sådana (regeringsbeslut den 3 oktober 2019 i I2019/02588/TM). Utredningen ska omfatta alla regler som är relevanta för användningen av elsparkcyklar, till exempel trafikregler, konstruktionsregler, ordningsregler och regler om flyttning av fordon. Inom ramen för sitt uppdrag ska Transportstyrelsen bland annat överväga om nuvarande trafiklagstiftning möjliggör för kommuner att avgöra behovet av särskilda regler för den egna kommunen samt utreda möjligheten att införa ett krav på tillstånd för att få hyra ut elsparkcyklar. Tills vidare tillämpar staden de regelverk som står till buds, bland annat möjligheten att omhänderta elsparkcyklar som är hindrande eller trafikfarligt uppställda i enlighet med lagen om flytt av fordon.

Vad gäller frågan om elsparkcykelverksamheternas miljöpåverkan erfar stadsledningskontoret att trafiknämnden nyligen (den 27 augusti 2020, dnr T2019-03488) har besvarat en skrivelse om elsparkcyklarnas påverkan på klimat och biltrafik. Här redogör trafiknämnden för ett antal slutsatser som kan dras av tillgänglig information, bland annat att elsparkcyklarna nästan helt används för kortare resor inom innerstaden. Tidigare utförda resvaneundersökningar har visat att en låg andel av denna typ av resor sker med bil. De flesta bilresor som har både start- och målpunkt i innerstaden görs i huvudsak med företagsbilar, hantverkarbilar och leveransbilar. Ingen av dessa kategorier ingår i elsparkcykelbolagens huvudsakliga kundkrets. Vidare konstaterar trafiknämnden att elsparkcyklar mest används av personer i åldersspannet 18-45 år, vilket är en grupp med lågt bilanvändande i Stockholm. En slutsats av detta är att huvuddelen av dagens elsparkcykelturer tidigare förmodligen skedde till fots, med egen cykel eller med kollektivtrafik och i liten grad med bil.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar att motionen anses besvarad med hänvisning till vad som sägs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

## **Trafiknämnden**

**Trafiknämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 27 augusti 2020 följande.

1. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

*Reservation* anfördes av Rikard Warlenius m.fl. (V), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Jan Valeskog (S), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Mads Lundgaard (SD), *bilaga 1*.

*Ersättaryttrande* gjordes av Malin Ericson (Fi), som instämde i reservationen av Rikard Warlenius m.fl. (V).

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 15 maj 2020 har i huvudsak följande lydelse.

De senaste åren har olika former av mobilitet som tjänst (Mobility as a service – MaaS) introducerats på marknaden. Det började för närmare 20 år sedan med olika låncykelsystem men har på senare år ökat i omfattning och bredd. Nu finns bilar, cyklar och elsparkcyklar som placeras ut och sköts av olika företag medan användaren lånar och betalar på plats med en app eller via en hemsida. Tjänsterna gör att många kan välja att avstå från att äga egen bil och gör även att kollektivtrafiken blir mer flexibel genom att erbjuda ett alternativ till gång för sista sträckan från hållplats till målpunkt.

Kontoret instämmer med skribenterna om att det periodvis varit en del elsparkcyklar som varit illa uppställda. Kontoret för en pågående diskussion med de olika bolagen som har elsparkcyklar i Stockholm rörande hur de ska ställas upp. Dialogen har varit konstruktiv och har bland annat lett till att bolagen lagt till fler områden och platser där det inte går att avsluta en tur med elsparkcykel utöver de som är fastställda i samverkansavtalet mellan staden och de olika bolagen. Dessutom har stadens parkeringsövervakning under hösten 2019, med stöd av lagen om flytt av fordon, omhändertagit elsparkcyklar som varit hindrande eller trafikfarligt uppställda. Totalt omhändertogs ungefär 200 elsparkcyklar under hösten som bolagen sedan fick lösa ut mot en avgift på 500 kr. Det ska jämföras med att trafikkontoret omhändertar omkring 3 000 ”vanliga” cyklar varje år.



I motionen föreslås att ordningslagen ska användas för att reglera verksamheten i stadens lokala ordningsföreskrifter. Som exempel nämns förbud, tillståndsplikt och anmälningsplikt. Det är polismyndigheten som ger tillstånd enligt ordningslagen efter hörande med berörd kommun. Det är riktigt att det går att närmare reglera ett tillstånd enligt ordningslagen i form av en villkorsbilaga.

Polismyndighetens rättsavdelning har på trafikkontorets begäran utrett frågan om tillstånd för elsparkcyklar och kommit fram till att bolagens hantering, alltså deras utplacering av laddade elsparkcyklar, kan anses tillståndspliktig men att reglerna i ordningslagen däremot inte är tillämpliga på den som hyr en elsparkcykel. Polisregion Stockholm har i ett svar till en av ledamöterna i regionpolisrådet i Stockholm skrivit att Stockholmspolisen endast kommer agera enligt ordningslagen om elsparkcyklar ställs ut i större antal än 10 på samma plats. De flesta bolag har efter detta meddelat att man inte kommer ställa upp fler än 10 elsparkcyklar på samma plats.

Om bolagen i ett senare skede kommer fram till att man ändå ska söka polistillstånd kommer en markupplåtelseavgift tas ut i enlighet med av fullmäktige fattat beslut. Trafikkontoret ser inte heller att det, som motionärerna föreslår, finns utrymme för staden att använda ordningslagen för att ställa större krav än de som redan ställs i samarbetsavtalen.

Motionen tar vidare upp frågan om arbetsvillkor för de som hanterar elsparkcyklar och vill att staden ska se över möjligheterna att förhindra fortsatt verksamhet från företag som inte erbjuder kollektivavtalsliknande förhållanden. Man måste i detta sammanhang notera att inget av bolagen bedriver sin verksamhet efter upphandling från Stockholms stad. Utöver den code of conduct som finns mellan bolagen och staden finns inga avtal och bolagen varken betalar något till staden eller får någon ersättning från staden.

Eftersom det inte finns något avtal eller någon upphandling, kan inte heller staden ställa den typ av krav på kollektivavtalsliknande förhållanden som brukar finnas i stadens upphandlingar. Trafikkontoret gör därför bedömningen att verktyg saknas för att kunna uppfylla motionärernas förslag om att kontoret ska undersöka arbetsvillkoren och förhindra verksamhet för de bolag som inte erbjuder kollektivavtalsliknande förhållanden. Tillsynsansvaret för verksamheten ligger istället på andra myndigheter, som till exempel Skatteverket.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår trafikkontoret att trafiknämnden godkänner kontorets förslag och överlämnar tjänsteutlåtandet till kommunstyrelsen som svar på remissen samt att trafiknämnden förklarar beslutet omedelbart justerat

## **Stockholms Stads Parkerings AB**

**Stockholms Stads Parkerings AB:s** yttrande daterat den 3 juli 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Flera av problemen som motionärerna tar upp berör utplaceringen av elsparkcyklarna på offentlig plats och berör således inte Stockholm Parkering. Bolaget reglerar redan idag hur elsparkcyklarna får placeras i de tre anläggningar som avtal finns. Bolaget

kan se ett värde av att vissa anläggningar kan få högre beläggning om man kan kombinera bilresande med elsparkcykel.

Om staden genom trafikkontoret tar fram riktlinjer kring elsparkcyklar på offentlig plats kommer bolaget, där så är tillämpligt, harmonisera sina regler kring dessa.

I övrigt har bolaget inga synpunkter.

## **Kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor**

**Kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågors** yttrande daterat den 29 juni 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor har fått *Motion om hantering av elsparkcyklar* på remiss. Rådet vill framföra att Stockholm ska vara en fullt tillgänglig stad för alla som rör sig här. Mycket har förändrats i trafiksituationen de senaste åren. Elcyklar, sparkcyklar och snabbare vanliga cyklar har tillkommit. Tempot har drivits upp i trafiken även på de ytor som ibland delas mellan gångtrafikanter och nämnda fortskaffningsmedel. Det är bra, ur ett miljöperspektiv, att staden är cykelvänlig men vi har fått en målkonflikt mellan gångtrafikanter och andra trafikslag. Ur ett funktionshindersperspektiv är det ett problem att elsparkcyklarna både är svåra att se samt höra. Speciellt för stockholmare med synnedsättning har elsparkcyklarna börjat utgöra ett hinder samt trafikfara i den offentliga miljön. Det är naturligtvis oacceptabelt. Cyklarna har för många gångtrafikanter inneburit att det blivit svårare att ta sig fram eftersom de ofta lämnas på mindre lämpliga ställen. Inte så sällan välta.

Liksom motionärerna anser rådet att en reglering av branschen skyndsamt behöver komma till. Den insamling av felparkerade cyklar som har börjat genomföras av staden är bra men otillräcklig och behöver utökas. Vidare vill rådet anföra att:

- Kommunen har ett ansvar att informera om var cyklar och dylikt är tillåtet
- I parker saknas skyltar om att cykling är förbjudet
- På gångvägar och trottoarer bör staden verka för att elsparkcyklar inte ska vara tillåtet även vid gångfartshastighet
- Innevånare i staden som har nedsatt rörlighet, syn och hörsel behöver känna sig säkra på stadens gångbanor. Dessa är den enklast tillgängliga möjligheten för att röra sig i staden, för motion och även för social stimulans.
- Det skulle kunna prövas om uppställningsställ för elsparkcyklar kan åstadkommas där dessa frekvent ställs (i likhet med t.ex. cykelställningsställen för uthyrningscyklar)
- Det bör undersökas om en särskild app för synskadade personer, som ger signal när den synskadade närmar sig en elsparkcykel, skulle kunna utvecklas.

## **Funktionsrätt Stockholms stad**

**Funktionsrätt Stockholms stads** yttrande daterat den 28 maj 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Vi ser positivt på motionens ambition att förmå staden att agera mer aktivt för att stävja missbruk av offentlig mark och säkerställa att säkerhet och ordning kan upprätthållas även för personer med funktionsnedsättning.

Vi förutsätter att Staden samverkar med polisen i denna fråga.

Vi tillstyrker andra att-satsen.

Vi vill se tydligare ansvar hos staden för bortforsling av elsparkcyklar som är parkerade på ett sätt som hindrar framkomligheten och är en fara för övriga trafikanter.

## **Nordic Micromobility Association**

**Nordic Micromobility Associations** yttrande daterat den 22 maj 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Nordic Micromobility Association välkomnar diskussionen om hur elsparkcyklar kan bli en naturlig och ordnad del av stadens palett av persontransporter. Våra medlemsorganisationer startade branschorganisationen av detta skäl, och har utarbetat en Code of Conduct som syftar till att stärka förtroendet för branschen och underlätta samarbetet med städer, regioner och statliga myndigheter.

Branschorganisationen ser positivt på att staden och svenska myndigheter ställer krav på elsparkcykelaktörerna. Vi stöder också att marknaden regleras. Branschen gynnas av att seriösa aktörer som tar ansvar uppmuntras. Om det görs på rätt sätt kan marknaden för elsparkcyklar utvecklas hållbart och dessa fordon kan bidra med tydliga samhällsnyttor till Stockholm och andra städer.

I motionen föreslås att Trafikkontoret inför tillståndsplikt för elsparkcyklar.

Nordic Micromobility Association vill gärna i dialog med staden verka för att ett sådant system leder till ordning och reda i stadsmiljön samtidigt som den administrativa bördan hålls nere och affärsmöjligheterna för elsparkcykelföretagen inte tillintetgörs. Ett tillståndssystem behöver också utformas så att det blir tydligt och kan tillämpas i hela landet.

## **Synskadades Riksförbund Stockholms stad**

**Synskadades Riksförbund Stockholms stads** yttrande daterat den 24 augusti 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Vi i Synskadades riksförbund Stockholms stad har läst och utvärderat motionen och tar ställning kring motionens första att-sats kring reglering av elsparkcyklar.

Det finns väldigt många olika sätt att vara synskadad på, men en sak som förenar är att man i olika grad har svårt att upptäcka hinder innan det sker en olycka. Därför är det viktigt att gatumiljön ser ut på ett visst sätt och detta är därför reglerat av kommunen.

Man kan alltså säga att synskadade i gemen alltså har ett stort behov av förutsägbarhet i gatumiljön för att delta i samhällslivet precis som alla andra.

I Stockholms stads program för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning fastställs det att personer med funktionsnedsättning ska kunna förflytta sig, vistas i, och använda stadens alla miljöer på jämlika villkor som alla andra och hinder ska åtgärdas så att den blir tillgänglig och användbar för alla oavsett funktionsförmåga.

Den idealiska miljön för elsparkcyklar är den motsatta. Vem som helst ska närsomhelst kunna hoppa av eller på en elsparkcykel precis överallt i innerstaden. Vi lägger ingen värdering i detta, utan det är så det skulle vara idealt.

Det här motsatsförhållandet spelar stor roll för hur man har valt att hantera problemen kring elsparkcyklarna. Man har från stadens sida haft väldigt svårigheter att å ena sidan stå upp för programmet för tillgänglighet och delaktighet 2018-2023 och samtidigt förespråka att elsparkcykeltrafiken mångt och mycket ska reglera sig själv. Vi menar att intressena inte behöver stå i motsats till varandra. Dock behöver förhållandet dem emellan regleras.

Vi har ända sedan elsparkcyklarna gjorde intåg i Stockholm efterfrågat en reglering av parkeringen. Vi har fått stort gehör för detta från både allmänheten, politiken och inte minst elsparkcykelföretagen själva. Man har även från företagen varit öppen för fler regleringar, allt för att skapa goodwill hos de presumtiva kunderna - medborgarna. Uppslutningen har dock inte påverkat hanteringen av frågan i Stadshuset, utan man har fortsatt velat se ett självreglerande system. Som motionskrivarna skriver så har inte detta fungerat tillfredställande.

Om man dessutom från stadens sida menar allvar med att minska bilismen i innerstaden, bör man upplåta åtminstone en bilparkering per gata till parkering för elsparkcyklarna. Istället för att ta plats från oskyddade gångtrafikanter på trottoarerna bör man upplåta en eller flera parkeringsplatser, som idag är vigda för bilar, till elsparkcyklarna.

Slutsats

Synskadades riksförbund Stockholms stad håller med motionskrivarna om att denna situation kräver att staden tar ansvar och ger Trafikkontoret i uppdrag att föreslå föreskrifter som reglerar elsparkcyklarnas närvaro i det offentliga rummet. Vi vill uttryckligen tillägga att det är av yttersta vikt att parkeringen regleras.

## **De Handikappades Riksförbund Stockholmsavdelningen**

**DHR Stockholmsavdelningens** yttrande daterat den 27 augusti 2020 har i huvudsak följande lydelse.

DHR Stockholmsavdelningen har getts tillfälle att inkomma med synpunkter på motion om hanteringen av elsparkcyklar. Vi tycker att intentionen med motionen är bra men vi har några synpunkter som vi vill lyfta fram från oss.

Det första är att staden måste ansvara för att det finns speciellt utformade och placerade parkeringsplatser för elsparkcyklar runt om i staden som uppfyller de riktlinjer som staden har för gatumiljö.

Sedan anser vi att framkomligheten på stadens trottoarer och gångbanor har försämrats avsevärt på grund av elsparkcyklarna. Vi anser därför att staden skall se till att man endast får framföra elsparkcyklar på cykelbana eller körbana.

Dessa frågor ser vi som centrala i denna fråga gällande elsparkcyklar och det måste staden ta till sig och lösa med de företag som tillhandahåller elsparkcyklar.

Det är stadens ansvar att följa de riktlinjer som finns och att se till att stadens trottoarer är trafiksäkra för alla medborgare.

## Reservationer m.m.

### Trafiknämnden

*Reservation* anfördes av Rikard Warlenius m.fl. (V) som föreslår att nämnden beslutar att avslå kontorets förslag samt att därutöver anföra följande:

När motionen skrevs avvisade trafikborgarrådet Daniel Helldén möjligheten att genom användande av ordningslagen tvinga bolagen som hyr ut elscootrar att ta större ansvar för verksamhetens effekter på stadsmiljön. Det är förvisso glädjande att trafikkontoret nu ger oss rätt i att det är möjligt. Men det är också förvånande att kontoret inte har för avsikt att pröva möjligheten ordentligt, utan nöjer sig med att fortsätta med den frivilliga reglering som visat sig otillräcklig.

Vad gäller bolagens ansvar för sina anställdas arbetsvillkor och verksamhetens miljöpåverkan föreslår motionen i första hand att Trafikkontoret får i uppdrag att genomföra en undersökning av desamma. Med tanke på hur omdebatterat fenomenet har varit i Stockholm det senaste året menar vi att den större klarhet en utredning skulle skänka vore välinvesterade medel. Men trots vårt yrkande kommenteras det över huvud taget inte i utlåtandet. Att motionärer inte alltid är nöjda med förvaltningens svar är närmast ofrånkomligt, men att ett yrkande över huvud taget inte kommenteras menar vi är en så pass allvarlig brist att svaret måste avvisas.

*Särskilt uttalande* gjordes av Jan Valeskog m.fl. (S) enligt följande.

De kommersiella elsparkcyklarna är ett nytt inslag i våra städer. Kommunerna måste få möjlighet att styra upp situationen i sina städer, annars kan inte sparkcyklarna bli ett positivt transportmedel. För det krävs att staden och Polisen använder gällande regelverk så som ordningslagen, lag och förordning om flyttning av fordon samt lokala ordningsföreskrifter

Att kunna flytta bort trafikfarligt placerade cyklar är nödvändigt men inte tillräckligt för att skapa ordning och reda i stadsmiljön. Kommunerna behöver också ta ut en avgift för upplåtelse av kommunal mark för näringsverksamhet och ställa krav på tydliga uppställningsplatser. Likabehandling måste tillämpas mellan olika kommersiella aktörer när det gäller att driva näringsverksamhet på kommunal mark, det är inte rimligt att fortsätta som idag med att elsparkcykelföretagen nyttjar stadens mark gratis samtidigt som andra företag gör rätt för sig och betalar för att bedriva sin näringsverksamhet.

Enligt vägledningen *På rätt plats* (2020) som Polisen och Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) tagit fram gäller ordningslagen och tillstånd krävs för entreprenörerna att ställa ut elsparkcyklar på allmän plats, oavsett antal som ställs ut. Samma slutsats har även dragits i en rättsutredning som Polisen gjort nationellt. Detta är bra och tyd-

liga besked som hade kunnat sätta stopp för formaliadiskussioner och istället leda till krafttag.

Efter beskederna från Polisen och SKR meddelade dock Stockholmspolisen att de endast tänker agera enligt ordningslagen om elsparkcyklarna som ställs ut är 10 eller fler i grupp. Detta är ett obegripligt ställningstagande som visar att polisen i Stockholm verkar vilja undvika arbetsuppgifter även om det innebär att de obstruerar mot ordningslagens intentioner. Det är allvarligt.

Istället för tydliga besked till kommunerna har det nu kommit olika uttalanden från å ena sidan SKR och Polisen nationellt och å andra sidan Stockholmspolisen. Detta har den grönbå majoriteten i Stockholm använt sig av för att inte ta tag i frågan. Istället sitter de passivt och ser på.

Vi måste hålla ordning och reda i våra stadsmiljöer för att skapa trygghet, trafiksäkerhet och trivsamma miljöer. Det finns laginstrument och lösningar, det behövs politisk handlingskraft mot berörda myndigheter och mobilitetsföretag som inte tar ansvar för sin inverkan i vår stad. Hög tid för de blågröna i Stadshuset att sluta stoppa huvudet i sanden.

*Särskilt uttalande* gjordes av Mads Lundgaard (SD) enligt följande.

De senaste åren har Stockholms gator förändras ur ett tillgänglighetsperspektiv. För många är elsparkcyklarna ett välkommet tillskott, men det har tyvärr försämrat framkomligheten för alla gående, men särskilt för synskadade, äldre och rullstolsburna. Slarvet skapar en otrygg och ibland en direkt farlig stadsmiljö då det numera är mer regel än undantag att övergivna elsparkcyklar hindrar framkomligheten på stadens trottoarer.

Staden har genom åren lagt stora resurser på att tillgänglighetsanpassa gångbanor och trottoarer vilket delvis nu raserats genom att elsparkcyklar ställs upp eller överges mitt på gångbanor och trottoarer.

De aktuella samarbetsavtalen med de entreprenörerna som tillhandahåller elsparkcyklarna måste ses över så säkerhet och ordning råder i det offentliga rummet. Det måste finnas tydliga krav och riktlinjer redan vid upphandlingen. Uppenbart finns det brister i de regler och föreskrifter som idag gäller kring hanteringen av elsparkcyklar i staden.

I motionen föreslås bland annat att trafikkontoret ska få i uppdrag att föreslå föreskrifter som reglerar elsparkcyklarnas närvaro i det offentliga rummet. Betoning i dessa föreskrifter bör ligga på framkomlighet och säkerhet för alla. Uppföljning och utvärdering ska genomföras regelbundet för att säkerställa att avtalet följs.