

**PM Rotel V (Dnr KS 2019/1405)**

## **Ordning och reda i Stockholmstrafiken samt därav följande reglering av elsparkcyklar**

Skrivelse av Karin Wanngård m.fl. (alla S)

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.  
Skrivelsen anses besvarad med hänvisning till vad som sägs i promemorian.

**Föredragande borgarrådet Daniel Helldén** anför följande.

### Ärendet

Karin Wanngård m.fl. (alla S) har lämnat in en skrivelse till kommunstyrelsen. I skrivelsen skildras vissa uppkomna problem i Stockholmstrafiken och i stadsmiljön som hänförs till det nya fenomenet elsparkcyklar. Vidare framförs att det finns ett behov av förtydligande av vilka regler som gäller för elsparkcyklarna och dess ägare och ett antal åtgärder föreslås.

### Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafiknämnden, Nordic Micromobility Association och Polisen. Polisen har inte inkommit med svar.

*Stadsledningskontoret* konstaterar att Polisen hittills har bedömt att uthyrning av elsparkcyklar inte är en fråga som kräver tillstånd för upplåtelse av offentlig plats. Stadsledningskontoret konstaterar vidare att Transportstyrelsen inom sitt uppdrag från regeringen tittar på samma frågor som tas upp i skrivelsen och samverkar med olika aktörer på det sätt som skrivelsen adresserar. Stadsledningskontoret anser därmed att det inte finns behov av att staden initierar en egen utredning och ser inte heller något behov av att staden tar initiativ till en myndighetsövergripande gemensam utvärdering. Vidare konstaterar stadsledningskontoret att trafiknämnden har det fulla ansvaret för att vidta åtgärder för en fungerande vinterväghållning och erfar att trafiknämnden har en kontinuerlig dialog med elsparkcykeloperatörerna i frågan.

*Trafiknämnden* instämmer i att de pågående utredningar som genomförs av Transportstyrelsen och Polisen kommer bringa klarhet i de frågor som tas upp i skrivelsen och att det därmed inte finns behov av att staden initierar egna utredningar. Vidare instämmer nämnden i att det pågår ett fortlöpande arbete tillsammans med de bolag som bedriver verksamhet med elsparkcyklar i Stockholm rörande de frågor skrivelsen tar upp, bland annat kring parkering och vinterväghållning. Trafiknämnden framför även att eftersom Transportstyrelsen klassificerar elsparkcyklar som cykel kommer alla lokala trafikföreskrifter som begränsar möjligheten att framföra eller parkera elsparkcyklar även påverka

”vanliga” cyklar, med negativa konsekvenser för övriga cyklister och motverkande av stadens mål om att öka cyklandet i Stockholm.

*Nordic Micromobility Association* välkomnar diskussionen om hur elsparkcyklar kan bli en naturlig och ordnad del av stadens palett av persontransporter, framhåller att det har utarbetats en Code of Conduct som syftar till att stärka förtroendet för branschen och underlätta samarbetet med städer, regioner och statliga myndigheter samt att aktörerna inom mikromobilitet har ingått ett frivilligt avtal med staden som reglerar flera av de problem som skrivelsen tar upp.

## Mina synpunkter

Från det att det första bolaget etablerade elsparkcykelverksamhet med något hundratal enheter i Stockholm hösten 2018 har antalet elsparkcyklar ökat mycket snabbt med en topp hösten 2019 på närmare 9 000 elsparkcyklar från totalt tio olika bolag. Det är en sällan skådad utveckling för ett trafikslag.

Jag instämmer i att elsparkcyklar kan medföra vissa problem kopplat till framförallt parkering och framkomligheten för gående på trottoarer men vill framhålla att elsparkcyklar även har positiva effekter genom att erbjuda ett enkelt och effektivt alternativ för kortare resor. Framförallt kan elsparkcyklar utgöra ett bra komplement till kollektivtrafiken, genom att använda elsparkcykel sista biten från hållplats till målpunkt blir kollektivtrafiken både effektivare och mer flexibel.

Polisen har hittills bedömt att uthyrning av elsparkcyklar inte kräver tillstånd för upplåtelse av offentlig plats. Detta framgår i bilaga 3 till detta ärende. Utifrån detta besked har jag tagit initiativ till att ingå en avsiktsförklaring mellan staden och respektive bolag som bedriver verksamhet med elsparkcyklar i Stockholm. Avsiktsförklaringen innebär bland annat att bolagen åtar sig att flytta olämpligt parkerade elsparkcyklar inom två timmar, att med geofencing begränsa hastigheten på vissa sträckor och platser till max 6 km/h och att med geofencing göra det omöjligt för användarna att avsluta en resa med elsparkcykel på vissa platser där det inte är lämpligt att elsparkcyklar parkeras. Alla verksamma bolag har skrivit på avsiktsförklaringen.

Trafikkontoret har regelbundna möten med alla bolagen gemensamt och löpande kontakter med respektive bolag. Vid mötena under hösten 2019 har vinterväghållningen varit en stående punkt på dagordningen. Flera bolag har valt att stänga ner sin verksamhet helt under vintern, andra bolag har valt att begränsa antalet fordon under vintern och under perioder med snö ta bort sina sparkcyklar från stadens trottoarer. Trafikkontoret har uppmanat bolagen att i första hand ställa ut sina elsparkcyklar i befintliga cykelställ där de är ur vägen för snöröjning och halkbekämpning. Detta är annorlunda jämfört med övriga tider på året då trafikkontoret uppmanar bolagen att *inte* använda cykelställen eftersom de i första hand ska användas för privat ägda cyklar. Bolagen uppmanas även att under vintern placera ut huvuddelen av sina elsparkcyklar på trottoarer med markvärme, där behovet av snöröjning är mindre.

Stockholms stad har begärt att Polisen gör en rättsutredning om hur ordningslagen ska tillämpas för elsparkcyklar. Rättsutredning pågår sedan hösten 2019 men har ännu inte offentliggjorts. Staden har försökt få besked från Polisen kring när utredningen kommer offentliggöras men inte fått svar på när detta kommer ske. I avvaktan på besked är den avsiktsförklaring som finns med bolagen stadens enda

tillgängliga medel för att reglera marknaden och det sker genom frivilliga åtaganden från bolagen. När Polisen väl har redovisat sin rättsutredning kommer jag att agera utifrån den, men i dagsläget gäller fortfarande Polisens tidigare besked om att uthyrning av elsparkcyklar inte kräver tillstånd för upplåtelse av offentlig plats.

Transportstyrelsens pågående utredning kommer att bringa vidare klarhet i frågan om hur elsparkcyklarnas verksamhet ska regleras. En första delrapport från denna utredning är något försenad och jag har fått besked från Transportstyrelsen att den kommer i slutet av april 2020. Denna första delrapport kommer dock endast beskriva nu gällande regelverk för elsparkcyklar, förslag på eventuella regeländringar kommer först senare och staden kommer ta ställning till detta när det väl redovisas. Jag välkomnar att frågan utreds och att det klargörs vad som gäller för denna nya typ av mikromobilitet.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

Skrivelsen anses besvarad med hänvisning till vad som sägs i promemorian.

Stockholm den 25 mars 2020

DANIEL HELLDÉN

#### Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Skrivelsen
3. Mail från Polisen

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** anfördes av borgarråden Karin Wanngård, Emilia Bjuggren och Kadir Kasirga (alla S) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

- Att tillstyrka skrivelsen.
- Att därutöver anföra.

En naiv entusiasm har präglat de blågrönas syn på elsparkcyklar ända sedan år 2018 när diskussionerna om denna verksamhet tog fart. Förra sommaren ställdes ungefär 9 000 elsparkcyklar ut dagligen av cirka 9 företag, helt utan reglering avseende placering eller behov av tillstånd. Den politiska viljan att skapa ordning i en fråga som engagerar många stockholmare har helt saknats. Polisen i Stockholm fick inga politiska krav från staden att utreda de lagliga möjligheter som de facto finns. Istället var det vi i oppositionen som såg till att det lämnades in en begäran om rättsutredning, både via polisens insynsråd och efter dialog med jurister i staden. Detta borde ha varit självklart för majoriteten från början.

Nu har besked kommit. Ordningsslagen gäller och cykeluthyrarna får därmed inte ställa upp elsparkcyklar utan tillstånd från polisen. Staden kan därmed i praktiken bestämma vilka platser som är lämpliga, men också ställa upp andra villkor. I Polisens och Sveriges Kommuner och Regioners handbok *På rätt plats – handbok om upplåtelser 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).

Staden kan nu få ordning på systemet. Nu gäller det att diskutera villkor, hur elsparkcyklarna ska återlämnas och vad de ska kosta att ställa ut. Vi får nu också en likabehandling, andra aktörer som hyr ut cyklar eller säljer grönsaker på stadens mark måste ha tillstånd.

Det är beklagligt att kommunledningen i staden inte agerade för att få saken klarlagd utan passivt hänvisade till en enskild polis hos Stockholmspolisen. Att ledningen nu fortsätter att hänvisa till ett enstaka mejl från en enskild polis, fastän det idag finns tydliga besked i Polisens och SKR:s handbok om frågan, är anmärkningsvärt.

För den som vill läsa den bilaga som borde varit fört till detta ärende: Polisens och Sveriges Kommuner och Regioners handbok *På rätt plats – handbok om upplåtelse av offentliga platser* (2020) så finns den på

<https://skr.se/tjanster/merfranskr/rapporterochskrifter/publikationer/parattplatshandbokomupplatelseravoffentligaplatser.31780.html>

## **Kommunstyrelsen**

**Reservation** anfördes av Karin Wanngård, Kadir Kasirga och Emilia Bjuggren (alla S) och Rashid Mohammed och Torun Boucher (båda V) med hänvisning till Socialdemokraternas reservation i borgarrådsberedningen.

## Remissammanställning

### Ärendet

I en skrivelse till kommunstyrelsen från Karin Wanngård m.fl. (alla S) skildras vissa uppkomna problem i Stockholmstrafiken och i stadsmiljön som hänförs till det nya fenomenet elsparkcyklar. Bland annat handlar det om att fordonen placeras på olämpliga platser där de hindrar framkomligheten och skapar otrygghet då de upplevs som nedskräpande. Den uppkomna situationen beskrivs som en konsekvens av oklarheter i befintligt regelverk och utebliven tillämpning av de regler som finns. I skrivelsen framförs att det finns ett behov av förtydligande av vilka regler som gäller för elsparkcyklarna och dess ägare.

I skrivelsen framförs att kommunstyrelsen ska vidta ett antal åtgärder:

- Ge stadsjuristen i uppdrag, i samverkan och dialog med trafiknämndens jurister, att göra en egen juridisk bedömning, i form av en rättsutredning, avseende bland annat ordningslagens tillämpbarhet för elsparkcyklar och för de kommersiella företag som placerar ut dessa i stor omfattning.
- Ge stadsledningskontoret i uppdrag, i samverkan med trafiknämnden, att sammankalla juridisk expertis från polis, stad, myndigheter och akademi till ett gemensamt möte för att diskutera och definiera det utrymme som nuvarande lagstiftning ger för att reglera elsparkcyklar och företag som placerar ut dem i stor skala.
- Utifrån ovanstående analyser och möten fastställa tillämpbara insatser för att säkerställa att kommersiell verksamhet på allmän platsmark i staden skall behandlas enligt kommunallagens regler om likabehandling, exempelvis avseende betalning till staden som ersättning för den mark som upplåts till företagen.
- Skyndsamt ta fram en plan för att minimera de negativa konsekvenserna av elsparkcyklarna som hinder för en fungerande vinterväghållning i Stockholm.
- Analysera vilka åtgärder som behöver vidtas för att garantera grundläggande säkerhetskrav i offentliga miljöer, såsom exempelvis framkomlighet vid tunnelbaneutgångar i händelse av utrymningar.
- Kartlägga vilka miljöer i Stockholms stad där det finns betydande behov av ökad säkerhet för gående och därmed behov av införande av lokal trafikföreskrift för att reglera cykeltrafik (inkluderande elsparkcyklar).

### Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafiknämnden, Nordic Micromobility Association och Polisen. Polisen har inte inkommit med svar.

## Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 24 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

I kommunfullmäktiges budget för 2020 anges 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 syftet att minska trängsel och klimatutsläpp.

Stadsledningskontoret erfar att antalet elsparkcyklar på kort tid har ökat markant i Stockholmstrafiken, för att under hösten 2019 uppgå till cirka 9 000 stycken från tio olika bolag, enligt uppgift från trafikkontoret. Med växande antal blir frågor rörande trafiksäkerhet, trygghet och regelverk allt mer angelägna.

Stadsledningskontoret konstaterar att för närvarande har Polisen hittills bedömt att uthyrning av elsparkcyklar inte är en fråga som kräver tillstånd för upplåtelse av offentlig 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. Vid genomförande av uppdraget ska Transportstyrelsen inhämta synpunkter från Trafikverket, Polismyndigheten och andra berörda myndigheter, kommuner samt övriga aktörer och allmänheten.

Stadsledningskontoret konstaterar därmed att Transportstyrelsen inom sitt uppdrag kommer att titta på samma frågor som tas upp i skrivelsen och samverka med olika aktörer på det sätt som skrivelsen adresserar. Stadsledningskontoret anser därmed att det inte finns behov av att staden initierar en egen utredning.

Av samma skäl som ovan ser stadsledningskontoret inte något behov av att staden i dagsläget ska ta initiativ till en myndighetsövergripande gemensam utvärdering. Stadsledningskontoret förutsätter att den ovan nämnda utredningen kommer bringa klarhet i frågan om likabehandling avseende exempelvis betalning till staden som ersättning för den mark som upplåts till företagen.

Vad gäller behovet av att kommunstyrelsen vidtar åtgärder för en fungerande vinterväghållning kan det konstateras att trafiknämnden har det fulla ansvaret för uppgiften. Stadsledningskontoret erfar att trafiknämnden har en kontinuerlig dialog med elsparkcykeloperatörerna i frågan, där bolagen ges instruktioner om hur de ska förfara vintertid för att undvika att orsaka problem för halkbekämpning och snöröjning. Antalet uthyrningsbara enheter är också väsentligt färre vintertid jämfört med sommartid.

Stadsledningskontoret konstaterar att trafiknämnden i kommunfullmäktiges budget för 2020 har ålagts att arbeta för ökad säkerhet för oskyddade trafikanter, i synnerhet vid olycksdrabbade gång- och cykelstråk och vissa andra utpekade platser och företeelser. Kontoret utgår ifrån att trafiknämnden har god kännedom om vilka trafikreglerande åtgärder som sammantaget ger tillräcklig trygghet för gående utan att leda till alltför negativa konsekvenser för de cyklande.

Härutöver 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 max 6 km/h.

Stadsledningskontoret föreslår att skrivelsen anses besvarad med vad som sägs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

## Trafiknämnden

**Trafiknämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 20 februari 2020 följande.

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

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

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 9 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Skrivelsen tar upp en aktuell fråga. Från att det första bolaget etablerade elsparkcykelverksamhet med något hundratal enheter i Stockholm hösten 2018 har antalet elsparkcyklar ökat snabbt med en topp hösten 2019 på närmare 9 000 elsparkcyklar från totalt tio olika bolag. Trafikkontoret instämmer i att elsparkcyklar snabbt har blivit en etablerad verksamhet i Stockholm och att det inneburit såväl positiva som negativa konsekvenser. Som den främsta positiva effekten vill trafikkontoret framhålla att elsparkcykel kan utgöra ett bra komplement till kollektivtrafiken. Genom att använda elsparkcykel sista biten från hållplats till målpunkt, blir kollektivtrafiken både effektivare och mer flexibel. Trafikkontoret håller även med om att elsparkcyklar medför vissa problem, framförallt kopplat till parkering och i viss mån hur de framförs på gångbanor och andra platser där även fotgängare vistas

Enligt en rapport framtagen hösten 2019 av Movea, på uppdrag av trafikkontoret, framgår att antalet olyckor med elsparkcyklar inblandade har ökat i takt med användningen av och antalet sådana fordon. Enligt rapporten rapporterades två olyckor under 2018, att jämföra med 132 stycken under de första åtta månaderna av 2019. Rapporten pekar ut handhavande som den vanligaste olycksorsaken, t ex i samband med att man väjer för eller kör på annan trafikant. När det gäller vägutformning är den vanligaste orsaken singelolycka på grund av kantsten. Av 132 rapporterade olyckor med elsparkcykel är tre registrerade som allvarliga, vilket kan jämföras med olyckor med ”vanlig” cykel, där nio av totalt 730 rapporterade olyckor är registrerade som allvarliga.

Skrivelsens konkreta förslag på åtgärder kommenteras var och en för sig här nedan  
Rättsutredning

Trafikkontoret instämmer i att rättsläget är något oklart i fråga om ordningslagens tillämpbarhet när det gäller elsparkcyklar och andra mobilitetstjänster. Olika enheter inom polismyndigheten, expertis på ordningslagen och Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) ger olika besked på frågan om ifall ordningslagen är tillämpbar eller inte. Det är bra att detta utreds och att klara riktlinjer tas fram. För närvarande pågår en rättsutredning inom polismyndigheten som enligt uppgift ska vara klar i början av 2020. Trafikkontoret menar att ytterligare rättsutredning av andra parter inte är nödvändig innan polismyndigheten har utrett frågan klart. Det räcker för närvarande att staden utvärderar och tar ställning till polismyndighetens utredning när den blir offentlig.

Gemensamt möte för juridisk expertis

Av samma skäl som ovan ser trafikkontoret inte behovet av att staden i dagsläget ska ta initiativ till en myndighetsövergripande gemensam utvärdering. Trafikkontoret menar att polismyndighetens rättsutredning kommer ge tillräcklig vägledning för hur elsparkcyklar och

andra mobilitetstjänster fortsättningsvis ska hanteras. Fler möten kommer enligt kontoret inte ge ytterligare vägledning, utan riskerar snarare att försinka och förvirra processen.

#### Säkerställa likabehandling

Trafikkontoret instämmer till fullo i skrivelsens krav om likabehandling av alla aktörer oavsett verksamhet. Sedan är det en annan fråga om vad som ska likabehandlas – att parkera en cykel i Stockholm är kostnadsfritt oavsett syfte med cykelparkeringen men samtidigt tar staden ut en upplåtelseavgift för försäljningsplatser. Trafikkontorets förhoppning är att polismyndighetens rättsutredning ska bringa klarhet i detta så att staden agerar på ett korrekt sätt i enlighet med kommunallag och ordningslag. Vidare åtgärder måste dock invänta polismyndighetens pågående utredning.

#### Minimera de negativa konsekvenserna för vinterväghållningen

I skrivelsen ställs krav på att trafiknämnden skyndsamt tar fram en plan för att minimera elsparkcyklarnas inverkan på vinterväg-hållningen. Trafikkontoret har återkommande statusmöten med de bolag som har skrivit under avsiktsförklaringen med trafiknämnden. Vid statusmötena under hösten har vinterväghållningen varit en stående punkt på dagordningen. Trafikkontoret arrangerade även ett särskilt möte med elsparkcykelbolagen och representant från den enhet på trafikkontoret som ansvarar för vinterväghållningen. Flera bolag har valt att stänga ner sin verksamhet under vintern och andra bolag har valt att under vissa perioder med mycket snö och/eller klass 1-2 varningar från SMHI ta bort sina sparkcyklar från stadens trottoarer.

Trafikkontoret har även uppmanat bolagen att i första hand ställa ut sina elsparkcyklar i befintliga cykelställ där de är ur vägen för snöröjning och halkbekämpning. Detta är annorlunda jämfört med övriga tider på året då trafikkontoret uppmanar bolagen att *inte* använda cykelställen eftersom de i första hand ska användas för privat ägda cyklar. Bolagen uppmanas även att placera ut huvuddelen av sina elsparkcyklar på trottoarer med markvärme, där behovet av snöröjning är mindre.

Fram till när detta skrivs har detta arbetssätt fungerat väl. Man kan även notera att antalet elsparkcyklar har närmare halverats jämfört med högsäsong, från ca 9 000 enheter i september till ca 5 000 enheter i december. Trafikkontoret ser därför inte behov av ytterligare åtgärder idag, men bevakar noggrant frågan och är beredd att vidta ytterligare åtgärder om det skulle visa sig nödvändigt

#### Garanterade grundläggande säkerhetskrav

Skrivelsen önskar en analys av vilka åtgärder som behöver vidtas för att ”garanterade grundläggande säkerhetskrav i offentliga miljöer”. Det arbetet pågår ständigt inom ett stort antal myndigheter som t ex trafikkontoret och inom brand- respektive polismyndigheter. Arbetet sker i nära samverkan med andra relevanta aktörer som SL och regionens sjukvård. Trafikkontoret ser inte behovet av ytterligare analys av säkerhetsfrågan utöver vad som redan sker.

#### Kartlägga behov av lokala trafikföreskrifter

Slutligen föreslås i skrivelsen att staden kartlägger områden med behov av lokala trafikföreskrifter som reglerar cykeltrafik och elsparkcyklar. Trafikkontoret förstår önskemålet men ser att det kan medföra icke önskade konsekvenser. Eftersom Transportstyrelsen klassificerar elsparkcykel som cykel, kommer alla lokala trafikföreskrifter som begränsar möjligheten att framföra eller parkera elsparkcyklar även påverka ”vanliga” cyklar. Om staden t ex förbjuder elsparkcykelparkering på en plats, kommer samma förbud gälla även för cyklar med negativa konsekvenser för övriga cyklister. Trafikkontoret menar att i dagsläget skulle hårdare lokala trafikföreskrifter motverka målet att öka cyklandet i Stockholm.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår trafikkontoret att trafiknämnden överlämnar tjänsteutlåtandet som svar på remissen från kommunstyrelsen samt att trafiknämnden justerar beslutet omedelbart.



## **Nordic Micromobility Association**

**Nordic Micromobility Associations** yttrande daterat den 28 november 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Nordic Micromobility Association är en nordisk branschorganisation för företag inom mikromobilitet och startades den 17 september 2019. I nuläget ingår företagen Bird, Bolt, Circ, Lime, TIER, Voi, och Wind i Nordic Micromobility Association.

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.

Stockholms stad har under 2019 haft flera dialoger med aktörerna inom mikromobilitet. Dessa har lett till att staden och aktörerna har ingått ett frivilligt avtal som reglerar flera av de problem som skrivelsen handlar om. Stadens agerande har varit lyhört samtidigt som staden har ställt tydliga krav på aktörerna – ett agerande som känts ansvarsfullt och rimligt i den situation som råder med en marknad för elsparkcyklar som ännu inte stabiliserats.

Nordic Micromobility Association ser positivt på att staden och svenska myndigheter ställer krav på elsparkcykelaktörerna. Vi har heller ingenting emot 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.

Transportstyrelsen genomför just nu på regeringens uppdrag en genomlysning av regelsystemet i syfte att adressera frågorna som skrivelsen tar upp. Det kan vara klokt att invänta resultatet av det uppdraget. Därför har vi inga synpunkter på skrivelsens förslag annat än att vi ser fram emot diskussioner med staden, regionen och regeringen om villkoren för att bedriva verksamhet med elsparkcyklar och annan mikromobilitet. Vi har därför gärna en dialog med alla beslutsfattare som är engagerade i frågan, liksom intresseorganisationer och andra som har synpunkter på elsparkcyklarna i stadsmiljön.

## Reservationer m.m.

### Trafiknämnden

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

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. 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

Vi socialdemokrater har hela tiden haft samma uppfattning som både nationella experter och stadens jurister. Ordningslagen gäller och 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 sett till att det lämnats in en begäran om rättsutredning, både via polisens insynsråd och efter dialog med jurister i staden. I söndags kom ett första besked från rättsutredningen. Lars Stark, jurist på polisens rättsavdelning, säger till Stockholm Direkt att utredningen väntas bli klar inom några veckor och att hans preliminära bedömning och utgångspunkten i rättsutredningen är att ordningslagen ska gälla, vilket i såna fall gör det tillståndspliktigt. (*Polisen: Kan krävas tillstånd för elsparkcyklar*, Stockholm Direkt, 2020-02-16.)

Det borde ha varit självklart för majoriteten från början. När rättsutredningen är klar kommer staden kunna få ordning på systemet. Det ger möjlighet att diskutera villkor, hur de ska återlämnas eller vad de ska kosta att ställa ut. Det blir också en likabehandling, andra aktörer som hyr ut cyklar eller säljer grönsaker på stadens mark måste ha tillstånd.