

PM Rotel V (Dnr KS 2020/1460)

Uppmana elsparkcykelbolagen att ansöka om tillstånd enligt ordningslagen

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 om att uppmana elsparkcykelbolagen att ansöka om tillstånd enligt ordningslagen för sin uppställning av elsparkcyklar för uthyrning. I skrivelsen föreslås att Stockholms stad ska sammankalla samtliga elsparkcykelbolag och klargöra att bolagen enligt ordningslagen och polisens rättsutredning måste begära tillstånd via Polismyndigheten i Stockholm för att få ställa ut cyklar på allmän plats. Stockholms stad ska också meddela att staden, som i praktiken avgör dessa tillstånd, även kommer att ställa upp krav och regler för hur dessa cyklar efter användning ska ställas tillbaka på så kallade ”hotspots”.

Beredning

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

Stadsledningskontoret anger att det under en längre tid har varit ett osäkert rättsläge vad gäller huruvida uppställning av elsparkcyklar i kommersiellt syfte är tillståndspliktigt enligt ordningslagen eller ej. Den i stort sett samstämmiga analysen är att bolagens uthyrningsverksamhet omfattas av ordningslagens krav på polistillstånd. Användarnas parkering efter avslutad resa omfattas däremot inte av tillståndskravet, utan ska istället följa trafikreglerna för parkering. Stadsledningskontoret ser därför inga hinder för att staden ska kunna justera de lokala ordningsföreskrifter på ett sådant sätt att det blir möjligt att reglera och kontrollera uthyrningsverksamheten av elsparkcyklar.

Trafiknämnden anser att elsparkcykelbolagen ska ansöka om tillstånd enligt ordningslagen vid uppställning av större antal elsparkcyklar på en och samma plats men att det skulle vara hämmande för annan användning av offentlig plats om samtliga elsparkcyklar hade tillstånd enligt ordningslagen och för diskussioner med polismyndigheten och Sveriges Kommuner och Regioner om andra lämpliga sätt att reglera och kontrollera verksamheten än tillstånd för en avgränsad och angiven plats.

Polisregion Stockholms bedömning tar sin utgångspunkt i en rättsutredning från april 2020 av frågan om uppställning av elsparkcyklar i kommersiellt syfte är tillståndspliktig enligt ordningslagen utifrån de omständigheter som Stockholms stad hänvisade till i sin begäran. Polisregion Stockholm avstår för egen del från att lämna synpunkter på aktuell skrivelse och klargör att angivet yttrande har beslutats av chefen för enheten för rättslig styrning och stöd vid Polismyndighetens rättsavdelning och att rättsavdelningen och polisregion Stockholm är organisatoriskt skilda delar i Polismyndigheten.

Mina synpunkter

Stockholms stad ska vara en trygg och tillgänglig stad för alla. Ett grundläggande och viktigt verktyg i trafiknämndens arbete är de allmänna lokala ordningsföreskrifterna, som staden utfärdar med stöd av ordningslagen. Ordningsföreskrifterna reglerar vad som gäller för att upprätthålla den allmänna ordningen på offentlig plats.

Under en längre tid har rättsläget varit osäkert vad gäller huruvida uppställning av elsparkcyklar i kommersiellt syfte är tillståndspliktig enligt ordningslagen eller ej. Frågan har utretts av flera instanser, bland annat har regeringen gett Transportstyrelsen i uppgift att klargöra detta. Den i stort sett samstämmiga analysen är att bolagens uthyrningsverksamhet omfattas av ordningslagens krav på polistillstånd.

Även om utredningar och rapporter till viss del pekar åt olika håll är det min och Stockholms stads bedömning att bolagens uppställning av elsparkcyklar för uthyrning omfattas av ordningslagens krav på polistillstånd.

Trafikkontoret har regelbundna statusmöten med elsparkcykelbolagen där dialog förs kring olika frågor så att elsparkcyklarna ska ge största möjliga nytta och inte försämra framkomligheten för t.ex. gångtrafikanter. Vid mötena har polisen och trafikkontoret utifrån polismyndighetens rättsutredning framfört att bolagen ska ansöka om tillstånd enligt ordningslagen vid utplacering av ett flertal elsparkcyklar på en och samma plats.

I polismyndighetens rättsutredning framgår det att tillstånd enligt ordningslagen endast är applicerbart för bolagens uppställning av elsparkcyklar och inte när den enskilda användaren avslutat sin resa. Detta medför att det blir svårt att avgöra om ett bolag ställt upp en elsparkcykel korrekt utifrån ett tillstånd eller om en användare avslutat sin resa på platsen.

Jag bedömer att trafiknämndens förslag i enlighet med ärende *Mobilitetssystem - Ändring av allmänna lokala ordningsföreskrifter för Stockholms stad samt införande av avgifter (taxa) för uthyrning av enpersonsfordon på offentlig plats* dnr KS 2021/1100 att införa en ny paragraf för uthyrning av enpersonsfordon i stadens allmänna lokala ordningsföreskrifter är en rimlig och nödvändig åtgärd för att uppnå förbättrad trygghet, ordning och säkerhet på offentlig plats. Som remissinstans får staden möjlighet att villkora tillstånden och kan på så sätt få bättre kontroll över verksamheterna som bedriver friflytande uthyrning av elsparkcyklar. Staden tittar kontinuerligt på andra städers arbete i denna fråga. Det är idag Polisen som ger tillstånd enligt ordningslagen och Polisen som har den juridiska rådigheten när de kommer till efterlevnaden av polistillstånd. Dagens juridiska situation tillsammans med att bolagen och själva användarna av fordonen har ett mycket stort ansvar gör att det krävs ett fortsatt samarbete och dialog för att komma tillrätta med den problematik som användandet av framförallt elsparkcyklarna idag ger upphov till.

Trafiknämnden har ansvar för att fortsätta arbeta med mobilitetstjänster utifrån ett tydligt fokus på tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet. I arbetet ingår att tillsammans med marknadens aktörer genomföra åtgärder för att möjliggöra en organiserad parkering av friflytande transporttjänster, i synnerhet avseende elsparkcyklar, genom bland annat uppmålade parkeringsplatser och ställ.

Jag har sedan år 2019 efterfrågat tydligare lagstiftning och ökad kommunal rådgivning i bland annat denna fråga. Några förändringar har inte vidtagits bortsett från att befintlig lagstiftning successivt har tydliggjorts. Stockholms stad verkar för en ändring av ordningslagen, i syfte att ge kommunen möjligheter att själva agera när offentlig plats tas i anspråk utan tillstånd eller i strid med villkoren för givet tillstånd. I dagsläget saknar staden denna möjlighet.

Att kräva tillstånd enligt ordningslagen och därmed ge staden möjligheter att villkora tillstånden är ett viktigt och efterlängt beslut.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

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

Stockholm den 13 oktober 2021

DANIEL HELLDÉN

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Skrivelsen
3. Polisregion Stockholms yttrande, april 2020

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarråden Karin Wanngård, Jan Valeskog, Emilia Bjuggeren och Kadir Kasirga (alla S) och borgarrådet Torun Boucher (V) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

Att tillstyrka förslagen i skrivelsen.

Att ifall ordningen och regelefterlevnaden inte upprätthålls och fungerar trots föreslagna åtgärder, åter pröva frågan om krav på tillstånd för varje enskild uppställningsplats eller att endast tillåta uthyrning av fordon med fasta platser för uthyrning och återlämning i delar av staden.

Att därutöver anföra följande.

Ett år tog det för den grönbå majoriteten att svara på Socialdemokraternas skrivelse om att införa reglering för elsparkcyklar. Tre år tog det innan de grönbå accepterar det som oppositionen och olika expertinstanser hävdade hela tiden: ordningslagen gäller och lokala ordningsföreskrifter bör prövas för elsparkcyklar. Det är under all kritik att en sådan viktig trafiksäkerhetsfråga har förbisetts under så lång tid och fått pågå utan reglering trots att verktygen hela tiden har funnits. Trafikborgarrådet skriver att ”under en längre tid har rättsläget varit osäkert vad gäller huruvida uppställning av elsparkcyklar i kommersiellt syfte är tillståndspliktigt enligt ordningslagen eller ej”. Detta är felaktigt. Det har hela tiden varit klarlagt att ordningslagen gäller. Bristen på åtgärder har inneburit tiotusentals olyckor och även dödsfall. Många rörelsehindrade, synskadade och äldre har upplevt ökad otrygghet och skaderisk under denna

långa tid. Ansvar för detta har den moderatledda kommunledningen. Det är uppseendeväckande att finansborgarrådet och trafikborgarrådet saknar självkritik trots att staden varit helt passiv i frågan i tre års tid med allvarliga konsekvenser för trafikmiljön i Stockholm.

Vi tycker att förslagen som majoriteten nu äntligen föreslår är ett steg i rätt riktning även om vi är långt ifrån övertygade om att bolagen verkligen kommer att följa beslutet. Orsaken till det är förstås det ”frikort” som de grönbå givit elsparkcykelbolagen i tre års tid och därför medfört en likgiltig inställning hos bolagen. Ett exempel på detta är att bolaget VOI i egenkap av medlemsföretag hos Handelskammaren beställt en utredning hos en konsult där man motsätter sig nu föreslagna åtgärder för att undvika en reglering. VOI kallar aktuellt förslag för ”straffavgift” och ”symbolpolitik”. Utredningen bortser uppenbart från betydelsen av allmän plats och visar upp ett godtycke vad gäller principer för näringsfrihet.

VOI har i flera år blockerat upphandlingen av låncyklar. Nu när avtal för låncyklar äntligen är underskrivet kommer konkurrensen med elsparkcyklarna öka (låncyklarna med eldrift kostar endast 10 kr/dygn eller 99 kr/halvår).

Mot denna bakgrund är det viktigt att pröva ytterligare åtgärder ifall det visar sig att föreslagna åtgärder inte fungerar tillräckligt bra. Ett sätt kan vara att åter pröva frågan om tillstånd för varje uppställningsplats. Ett annat sätt kan vara att inte tillåta uthyrning av friflytande fordon i hela eller delar av staden, utan endast uthyrning av fordon med fasta platser för både uthyrning och återlämning av fordonen, så som nu sker i Köpenhamns centrala delar.

Lika behandling av näringsidkare och åtgärder som minimerar antalet trafikolyckor med höga samhällskostnader måste vara högsta prioritet i stadens politiska arbete.

Kommunstyrelsen

Reservation anfördes av Karin Wanngård, Jan Valeskog och Kadir Kasirga (alla S) och Rashid Mohammed och Torun Boucher (båda V) med hänvisning till Socialdemokraternas och Vänsterpartiets gemensamma reservation i borgarrådsberedningen.

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

Remissammanställning

Ärendet

Karin Wanngård m.fl. (alla S) har lämnat in en skrivelse till kommunstyrelsen om att uppmana elsparkcykelbolagen att ansöka om tillstånd enligt ordningslagen för sin uppställning av elsparkcyklar för uthyrning. I skrivelsen föreslås att Stockholms stad ska sammankalla samtliga elsparkcykelbolag och klargöra att bolagen enligt ordningslagen och polisens rättsutredning måste begära tillstånd via Polismyndigheten i Stockholm för att få ställa ut cyklar på allmän plats. Stockholms stad ska också meddela att staden, som i praktiken avgör dessa tillstånd, även kommer att ställa upp krav och regler för hur dessa cyklar efter användning ska ställas tillbaka på så kallade ”hotspots”.

Beredning

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

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 1 september 2021 har i huvudsak följande lydelse.

I kommunfullmäktiges budget 2021 framgår att Stockholms stad ska vara en trygg och tillgänglig stad för alla. I de stadsmiljöer som trafiknämnden ansvarar för ska nämnden genomföra åtgärder som skapar trygghet, social inkludering och allmän säkerhet.

Ett grundläggande och viktigt verktyg i trafiknämndens arbete är de allmänna lokala ordningsföreskrifterna, som kommunen utfärdar med stöd av ordningslagen (OL). Ordningsföreskrifterna reglerar vad som gäller för att upprätthålla den allmänna ordningen på offentlig plats.

Samtidigt är det Polismyndigheten som är tillståndsmyndighet enligt ordningslagen. En kommun har därmed inte juridisk möjlighet att på egen hand reglera användningen av den offentliga plats kommunen förvaltar, utan är remissinstans till Polisen i tillståndsprocessen. Kommunen har dock möjlighet att påverka utfallet av tillståndsansökan genom sitt veto. Om kommunen avstyrker en ansökan får Polismyndigheten inte utfärda ett tillstånd. Tillstyrker kommunen ansökan finns även möjlighet för kommunen att genom 3 kap 15 § OL ställa villkor för markanvändningen som en förutsättning för utfärdande av polistillståndet.

Under en längre tid har rättsläget varit osäkert vad gäller huruvida uppställning av elsparkcyklar i kommersiellt syfte är tillståndspliktigt enligt ordningslagen eller ej. Frågan har utretts av flera instanser, bland annat har regeringen gett Transportstyrelsen i uppgift att klargöra detta. Den i stort sett samstämmiga analysen är att bolagens uthyrningsverksamhet omfattas av ordningslagens krav på polistillstånd. Användarnas parkering efter avslutad resa omfattas däremot inte av tillståndskravet, utan ska istället följa trafikreglerna för parkering.

Stadsledningskontoret ser därför inga hinder för att staden ska kunna justera de lokala ordningsföreskrifter på ett sådant sätt att det blir möjligt att reglera och kontrollera uthyrningsverksamheten av elsparkcyklar. Därjämte finns möjligheten att använda stadens taxa för upplåtelse av offentlig plats med polistillstånd, exempelvis genom ta ut en avgift som bestäms utifrån den yta en elsparkcykel tar i det offentliga rummet och antalet fordon.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 18 februari 2021 följande.

Trafiknämnden överlämnar kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.

Reservation anfördes av Rikard Warlenius m.fl. (V) och Jan Valeskog m.fl. (S), *bilaga 1*.

Ersätтарыttrande gjordes av Malin Ericson (Fi), som instämmer i reservation från Rikard Warlenius m.fl. (V) och Jan Valeskog m.fl. (S).

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 25 november 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikkontoret konstaterar att polismyndighetens bedömning är att elsparkcykelbolagen behöver tillstånd enligt ordningslagen för deras uppställning av elsparkcyklarna. Kontoret delar även den i skrivelsen framförda synpunkten att ett system med någon typ av tillstånd skulle kunna innebära förbättringar i stadsmiljön. Trafikkontoret för därför diskussioner med polismyndigheten och Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) om lämpliga sätt att utforma tillstånden så att de ger förutsättningar att också kontrollera elsparkcykelverksamheten. Ett utlåtande från SKR är under arbete, och beroende på vad SKR kommer fram till kan nya förutsättningar ges. Vidare kommer en slutrapport från Transportstyrelsen med eventuella förslag till regeländringar. Rapporten är planerad till 1 mars. Kontorets synpunkter nedan bygger på dagens förutsättningar.

Trafikkontoret har regelbundna statusmöten med elsparkcykelbolagen där dialog förs kring olika frågor så att elsparkcyklarna ska ge största möjliga nytta och inte försämra framkomligheten för t.ex. gångtrafikanter. Vid mötena har polisen och trafikkontoret utifrån polismyndighetens rättsutredning framfört att bolagen ska ansöka om tillstånd enligt ordningslagen vid utplacering av ett flertal elsparkcyklar på en och samma plats.

I polismyndighetens rättsutredning framgår det att tillstånd enligt ordningslagen endast är applicerbart för bolagens uppställning av elsparkcyklar och inte när den enskilda användaren avslutat sin resa. Detta medför att det blir svårt att avgöra om ett bolag ställt upp en elsparkcykel korrekt utifrån ett tillstånd eller om en användare avslutat sin resa på platsen.

Bolagen samlade tidigare in sina elsparkcyklar på kvällarna för att laddas och dagen efter placerades elsparkcyklarna ut på olika platser igen. Då detta arbetssätt har ändrats och bolagen i de flesta fall istället byter ut elsparkcykelns urladdade batteri mot ett uppladdat batteri på plats, samlas inte elsparkcyklarna in i samma utsträckning som tidigare. Det gör att det blir svårt att avgöra om ett bolag ställt ut elsparkcykeln eller om användare avslutat sin resa. Trafikkontoret menar att det därför inte går att avgöra om bolagen följer eventuella tillstånd då det inte på ett enkelt sätt går att avgöra vem som senast parkerat elsparkcykeln.

Om ett bolag får tillstånd enligt ordningslagen för uppställning av elsparkcyklar innebär det att platsen blockeras för all annan användning, oavsett om det står elsparkcyklar där eller inte. Om alla bolag skulle få tillstånd enligt ordningslagen för samtliga sina elsparkcyklar skulle det medföra att en stor del av den mark som finns tillgänglig för olika former av upplåtelser blir låst till att användas för elsparkcyklar. Det skulle i sin tur blockera ytor lämpliga för upplåtelser för annan verksamhet, oavsett om ytan sedan används för elsparkcyklar eller står tom, eftersom det inte är tillåtet att upplåta samma plats till flera aktörer. Det skulle göra det ännu svårare att hitta platser för andra upplåtelser som staden vill prioritera.

Trafikkontoret har under 2019 genomfört ett test med parkering för elsparkcyklar genom så kallade hotspots. Bolagen framhöll efter testperioden att det måste finnas ett mycket stort antal hotspots och att de bör vara nära användarnas målpunkter annars kommer de inte att användas. Bolagen menade att hotspotsen användes i låg omfattning då användarna inte såg de

markerade platserna och framförde att en skyltning hade varit nödvändigt för att få bättre effekt.

Trafikkontoret genomförde under hösten 2020 ett försök där parkeringsvakterna gjort kortflyttar i enlighet med lagen om flytt av fordon i särskilda fall. Parkeringsvakterna flyttade då elsparkcyklar som stod hindrade eller trafikfarligt till en lämpligare plats i närområdet. Försöket föll väl ut och har nu permanentats. Under 2021 avser trafikkontoret att börja ta ut en avgift för kortflytt från bolagen, så att flyttarna inte ska utgöra någon merkostnad för staden. Trafiknämnden fattade beslut om avgifterna på novembersammanträdet 2020 och har hemställt till kommunfullmäktige att fastslå dem.

Kortflytt är snabbare och mindre resurskrävande jämfört med att transportera bort elsparkcykeln till fordonsuppställningsplatsen. Trafikkontoret kan flytta fler elsparkcyklar till en lägre kostnad och bolagen slipper åka för att lösa ut flyttade fordon. Oavsett kortflyttar har bolagen fortfarande ett ägaransvar för att fordonen parkeras på rätt sätt och att de har personal som arbetar med att flytta felparkerade elsparkcyklar. Kan elsparkcykeln inte parkeras på ett korrekt sätt vid kortflytt kommer då en så kallad långflytt till stadens uppställningsplats ske.

Trafikkontoret anser att elsparkcykelbolagen ska ansöka om tillstånd enligt ordningslagen vid uppställning av större antal elsparkcyklar på en och samma plats men att det skulle vara hämmande för annan användning av offentlig plats om samtliga elsparkcyklar hade tillstånd enligt ordningslagen. Trafikkontoret menar även att det kan finnas andra lösningar på parkeringsproblemet. Via fortsatt kontinuerlig dialog med bolagen och uppmaning om att de ska följa parkeringsreglerna ser trafikkontoret att förbättring kan ske. Då kontoret nu permanentat försöket med kortflyttar tror trafikkontoret att bolagen kommer att bli mer medvetna om parkeringsproblemet och ännu mer vilja förbättra sin och sina användares uppställning av elsparkcyklar.

Med detta föreslås att trafiknämnden överlämnar tjänsteutlåtandet som svar på remissen från kommunstyrelsen.

Polisregion Stockholm

Polisregion Stockholms yttrande daterat den 24 mars 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Polisregion Stockholm avstår för egen del från att lämna synpunkter på aktuell skrivelse och hänvisar till ett yttrande från april 2020 som Polismyndigheten lämnat till Trafikkontoret, Stockholms stad. Polismyndighetens bedömning i yttrandet tar sin utgångspunkt i en rättsutredning av frågan om uppställning av elsparkcyklar i kommersiellt syfte är tillståndspliktig enligt ordningslagen utifrån de omständigheter som Stockholm stad hänvisade till i sin begäran. Yttrandet bifogas.

Med anledning av att det i nu aktuell skrivelse från Socialdemokraterna anges att *polisregion Stockholm* har ”satt ner foten om att ordningslagen gäller för elsparkcykelbolagen och att de måste ansöka om tillstånd för uppställning av elsparkcyklar.” önskar polisregionen klargöra att angivet yttrande har beslutats av *chefen för enheten för rättslig styrning och stöd vid Polismyndighetens rättsavdelning* och att rättsavdelningen och polisregion Stockholm är organisatoriskt skilda delar i Polismyndigheten.

Reservationer m.m.

Trafiknämnden

Reservation anfördes av Rikard Warlenius m.fl. (V) och Jan Valeskog m.fl. (S) enligt följande.

1. Att delvis godkänna kontorets förslag till beslut.
2. Att avstyrka trafikkontorets/trafikroteln's tolkning av ordningslagen som skulle medge bolag att utan tillstånd kunna ställa upp cyklar där de så önskar vilket är i strid med ordningslagen samt att anföra följande:

Det är positivt att detta tjänsteutlåtande först klargör att ordningslagen gäller för de företag som önskar ställa ut elsparkcyklar. Detta har förnekats av ansvarigt borgarråd under flera år.

I polisens rättsutredning framgår det med all tydlighet att tillstånd krävs för dagens stora antal cyklar (ca 14 000 hösten 2020), vilka regelbundet ställs ut på samma platser. Det är därför mycket märkligt att man plötsligt i ärendet nu gör en tolkning av lagen som strider mot polisens rättsutredning. För att ge några exempel:

1. Sveriges Kommuner och Regioners utredning handlar främst om att undersöka möjligheten att kunna ange ett visst antal cyklar som villkor i ett beslut om tillstånd att använda offentlig plats. Det kommer inte att ge några andra förutsättningar i tolkningen av ordningslagen som trafikkontoret/trafikroteln öppnar för i detta ärende.
2. Huvudfrågan gäller att bolagen är tvungna att begära tillstånd oavsett om varje cykel ställs ut på 14 000 olika platser, eller två och två på 7 000 platser eller vardera 10 på 1 400 platser. Gällande frågan om antal cyklar och dess inverkan på om ordningslagen gäller har polismyndigheten klarlagt detta faktum i ett särskilt meddelande, utöver det som framgår av rättsutredningen. Att påstå att bolagen måste söka tillstånd endast om det gäller ”ett flertal cyklar” är alltså inte korrekt och i strid med polisens utredningar och besked. Det är allvarligt att denna politiska desinformation fortsätter att spridas av trafikkontoret/trafikroteln.
3. Även om bolagen generellt har slutat samla in cyklarna, utan istället enbart byter batterierna, ställs cyklarna dagligen ändå upp vid attraktiva kommunikationspunkter eller mötesplatser. Det är noterbart för alla som rör sig i staden. Det är inte allmänheten som ställer upp cyklarna i prydliga rader. Därutöver kommer bolagen efter vintern precis som vanligt att ställa ut cyklar utan att söka tillstånd, trots att polisen i Stockholm meddelat bolagen detta krav så sent som i maj/juni 2020. Den offentligt uttalade oviljan från de blågröna att agera gör att bolagen fortsätter att bryta mot lagen, detta ärende blir tyvärr ytterligare ett exempel på detta.
4. Det är olyckligt att föreliggande ärende beskriver ordningslagen på ett felaktigt sätt. Författaren verkar vara någon annan än den som i ett annat ärende på samma dagordning redogör för hur ordningslagen fungerar. I det andra ärendet om ordningslagen, *Hanteringen av byggsäckar – svar på uppdrag från kommunfullmäktige*, som rör exakt samma problematik som med elsparkcyklar står det tydligt och korrekt att:

”Det är Polismyndigheten som är tillståndsmyndighet enligt ordningslagen. En kommun har därmed inte juridisk möjlighet att på egen hand reglera användningen av den offentliga plats kommunen förvaltar, utan är remissinstans till Polismyndigheten i tillståndsprocessen. Kommunen har dock möjlighet att påverka utfallet av tillståndsansökan genom sitt veto. Om kommunen avstyrker en ansökan får Polismyndigheten inte utfärda ett tillstånd. Tillstyrker kommunen ansökan finns även möjlighet för kommunen att genom 3 kap 15 § OL ställa villkor för markanvändningen som en förutsättning för utfärdande av polistillståndet”

Detta gäller självklart även för upplåtelse av plats för elsparkcyklar och texten visar även på möjligheten för staden att ställa olika krav på bolagen för att överhuvudtaget få använda

stadens mark. Vi beklagar starkt att aktuellt ärende fortsätter på den hittillsvarande blågröna linjen att sprida desinformation. Istället borde stadens trafiknämnd behandla näringsidkare på lika sätt, öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter och inte minst följa gällande lagstiftning.