

Utlåtande Rotel V (Dnr KS 2021/1100)

Mobilitetssystem - Ändring av allmänna lokala ordningsföreskrifter för Stockholms stad samt införande av avgifter (taxa) för uthyrning av enpersonsfordon på offentlig plats

Framställan från trafiknämnden

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Ändringar i allmänna lokala ordningsföreskrifter för Stockholms kommun, i enlighet med bilaga 2 till utlåtandet, godkänns.
2. Beslutet anmäls till Länsstyrelsen Stockholm.
3. Föreskrifter kungörs genom att det på kommunens digitala anslags-
tavla tillkännages att protokoll för de beslutade föreskrifterna har justerats.
4. Beslutet gäller från kungörandet.
5. Taxa för upplåtelse av offentlig plats med polistillstånd, i enlighet med bilaga 3 till utlåtandet, fastställs att gälla från och med den 1 januari 2022.

Föredragande borgarrådet Daniel Helldén anför följande.

Ärendet

Mängden elsparkcyklar i Stockholm ökar och har nått en ny rekordnivå sommaren 2021 med drygt 22 000 stycken. Inget tyder på att antalet kommer att bli färre om man jämför högsäsongerna med varandra. Många som rör sig i Stockholm uppskattar elsparkcyklarna som ett enkelt och snabbt transportsätt

på kortare sträckor medan andra ser dem som oönskad belamring av gaturummet när de är parkerade och trafikfarliga när de rör sig.

Idag har inte staden några lämpliga medel för att kontrollera och begränsa verksamheten utöver att föra dialog med de olika företag som hyr ut elsparkcyklar i Stockholm. Frågan om hur denna nya typ av företeelse ska regleras har utretts de senaste åren av ett antal myndigheter och organisationer som t. ex. Transportstyrelsen, Polismyndigheten, Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) och Stockholms Handelskammare.

Även om dessa utredningar och rapporter till viss del pekar åt olika håll är det Stockholms stads bedömning, utifrån resultaten i ovan nämnda utredningar, att bolagens uppställning av elsparkcyklar för uthyrning omfattas av ordningslagens krav på polistillstånd, medan kundernas parkering av en elsparkcykel efter avslutad resa inte gör det. Kundernas parkering omfattas istället av trafikreglerna för parkering.

Eftersom ordningslagen är generellt skriven föreslår trafiknämnden att en ny paragraf införs i de Allmänna lokala ordningsföreskrifterna, som preciserar tillståndskravet för just uthyrningsverksamhet med enpersonsfordon på offentlig plats. Tillståndskravet omfattar även det system med låncyklar som upphandlas av staden.

När det gäller hur polistillståndet ska utformas föreslår trafiknämnden att tillstånd ska kunna ges för utställningsplatser för de bolag som vill erbjuda ett friflytande mobilitetssystem. Utställningsplatserna ska användas av bolagen när elsparkcyklarna placeras ut på stadens mark, därefter är de friflytande, d.v.s. de parkeras av användarna där dessa avslutar sina resor. De bolag som istället vill driva sin verksamhet med fasta platser för uppställning och parkering ska kunna ha tillstånd för ett större antal uppställningsplatser som täcker behovet utifrån antal enpersonsfordon i drift. Ett bolag ska bara kunna driva sin verksamhet som antingen friflytande eller fast.

I områden där större mängder elsparkcyklar samlas, t. ex. i anslutning till kollektivtrafikknutpunkter och större besöksmål, kan det även vara aktuellt att staden reglerar med parkeringsförbud och anvisade parkeringsplatser.

Trafiknämnden föreslår att en avgift tas ut på 1 400 kr per friflytande enpersonsfordon, respektive 100 kr per fordon i system med fasta platser för uthyrning och återlämning. Avgifterna förs in i stadens Taxa för upplåtelse av offentlig plats med polistillstånd. Motivet för de olika avgifterna är att trafiknämnden räknar med att ett system med fasta uppställningsplatser kommer utgöra en väsentligt mindre olägenhet för de som rör sig i Stockholm, medföra ökade kostnader för bolagen i fråga och lägre kostnader för staden.

Beredning

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret bedömer att trafiknämndens förslag att införa en ny paragraf för uthyrning av enpersonsfordon i stadens allmänna lokala ordningsföreskrifter är en rimlig åtgärd för att uppnå förbättrad trygghet, ordning och säkerhet på offentlig plats. Härigenom får staden, som remissinstans, möjlighet att villkora tillstånden och kan på så sätt få kontroll över verksamheterna som bedriver friflytande uthyrning av elsparkcyklar.

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 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.

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, medan kundernas parkering av en elsparkcykel efter avslutad resa inte gör det. Kundernas parkering omfattas av trafikreglerna för parkering.

Jag bedömer att trafiknämndens förslag 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 har staden möjlighet att villkora tillstånden och kan på så sätt få bättre kontroll över den bedrivna verksamheten med 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 rådgivningen 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 efterlängtat beslut. Jag föreslår att kommunstyrelsen beslutar att föreslå att kommunfullmäktige godkänner förslaget till ändringar i allmänna lokala ordningsföreskrifter för Stockholms kommun, samt förslaget till reviderad taxa för upplåtelse av offentlig plats med polistillstånd, i enlighet med bilaga 2 och 3. De nya avgifterna ska gälla från den 1 januari 2022.

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Allmänna lokala ordningsföreskrifter för Stockholms kommun – med markerade ändringar
3. Avgifter - med markerade ändringar

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

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

Vi föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att godkänna förslaget till beslut.
2. 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.

3. Att därutöver anföra följande.

Tre år har det tagit 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.

Vi tycker att förslagen 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 egenskap 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 delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Ändringar i allmänna lokala ordningsföreskrifter för Stockholms kommun, i enlighet med bilaga 2 till utlåtandet, godkänns.
2. Beslutet anmäls till Länsstyrelsen Stockholm.

3. Föreskrifter kungörs genom att det på kommunens digitala anslagstavla tillkännages att protokoll för de beslutade föreskrifterna har justerats.
4. Beslutet gäller från kungörandet.
5. Taxa för upplåtelse av offentlig plats med polistillstånd, i enlighet med bilaga 3 till utlåtandet, fastställs att gälla från och med den 1 januari 2022.

Stockholm den 20 oktober 2021

På kommunstyrelsens vägnar:
ANNA KÖNIG JERLMYR

Daniel Helldén

Hans Altsjö

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

Mängden elsparkcyklar i Stockholm ökar och har nått en ny rekordnivå sommaren 2021 med drygt 22 000 stycken. Inget tyder på att antalet kommer att bli färre om man jämför högsäsongerna med varandra. Många som rör sig i Stockholm uppskattar elsparkcyklarna som ett enkelt och snabbt transportsätt på kortare sträckor medan andra ser dem som oönskad belamring av gaturummet när de är parkerade och trafikfarliga när de rör sig.

Idag har inte staden några lämpliga medel för att kontrollera och begränsa verksamheten utöver att föra dialog med de olika företag som hyr ut elsparkcyklar i Stockholm. Frågan om hur denna nya typ av företeelse ska regleras har utretts de senaste åren av ett antal myndigheter och organisationer som t. ex. Transportstyrelsen, Polismyndigheten, Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) och Stockholms Handelskammare.

Även om dessa utredningar och rapporter till viss del pekar åt olika håll är det Stockholms stads bedömning, utifrån resultaten i ovan nämnda utredningar, att bolagens uppställning av elsparkcyklar för uthyrning omfattas av ordningslagens krav på polistillstånd, medan kundernas parkering av en elsparkcykel efter avslutad resa inte gör det. Kundernas parkering omfattas istället av trafikreglerna för parkering.

Eftersom ordningslagen är generellt skriven föreslår trafiknämnden att en ny paragraf införs i de Allmänna lokala ordningsföreskrifterna, som preciserar tillståndskravet för just uthyrningsverksamhet med enpersonsfordon på offentlig plats. Tillståndskravet omfattar även det system med lånecyklar som upphandlas av staden.

När det gäller hur polistillståndet ska utformas föreslår trafiknämnden att tillstånd ska kunna ges för utställningsplatser för de bolag som vill erbjuda ett friflytande mobilitetssystem. Utställningsplatserna ska användas av bolagen när elsparkcyklarna placeras ut på stadens mark, därefter är de friflytande, d.v.s. de parkeras av användarna där dessa avslutar sina resor. De bolag som istället vill driva sin verksamhet med fasta platser för uppställning och parkering ska kunna ha tillstånd för ett större antal uppställningsplatser som täcker behovet utifrån antal enpersonsfordon i drift. Ett bolag ska bara kunna driva sin verksamhet som antingen friflytande eller fast.

I områden där större mängder elsparkcyklar samlas, t. ex. i anslutning till kollektivtrafikknutpunkter och större besöksmål, kan det även vara aktuellt att staden reglerar med parkeringsförbud och anvisade parkeringsplatser.

Trafiknämnden föreslår att en avgift tas ut på 1 400 kr per friflytande enpersonsfordon, respektive 100 kr per fordon i system med fasta platser för uthyrning och återlämning. Avgifterna förs in i stadens Taxa för upplåtelse av offentlig plats med polistillstånd. Motivet för de olika avgifterna är att trafiknämnden räknar med att ett system med fasta uppställningsplatser kommer utgöra en väsentligt mindre olägenhet för de som rör sig i Stockholm, medföra ökade kostnader för bolagen i fråga och lägre kostnader för staden.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 26 augusti 2021 följande.

Trafiknämnden beslutar för egen del samt hemställer till kommunfullmäktige att:

1. Besluta att revidera allmänna lokala ordningsföreskrifter genom att tillföra en ny paragraf med följande lydelse

26 § Uthyrning av enpersonsfordon

Tillstånd krävs av Polismyndigheten för att bedriva uthyrning av enpersonsfordon (sparkcyklar, cyklar, mopeder och liknande), oberoende av om de har ett eller flera hjul, en sitt- eller ståplats för föraren och om de är försedda med motor eller inte.

2. Besluta att i konsekvens med ovanstående göra följande ändringar i de allmänna lokala ordningsföreskrifterna

Nuvarande 4 § Föreskrifternas innehåll och tillämpningsområde, kompletteras med den nya paragrafen 26 §.

Nuvarande 26 § Avgift för att använda offentlig plats, ändras till 27 §.

Nuvarande 27 § Överträdelse av lokal ordningsföreskrift, ändras till 28 § och får följande lydelse:

28 § Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot någon av 5-10 §§, 11 § första stycket, 12 och 13 §§, 14 § första stycket, 15-18 §§ och 20-26 §§ döms till penningböter enligt 3 kap. 22 § andra stycket ordningslagen. I ordningslagen finns också bestämmelser om

föreläggande och förverkande.

3. Besluta att revidera Taxa för upplåtelse av offentlig plats med polis-tillstånd, genom att två nya avgiftskategorier med följande lydelse, tillförs under rubriken Försäljning:
 - Fast utställningsplats för tillhandahållande av friflytande enpers-
sonsfordon
 - A-D -zon – 1 400 kr/fordon och år

 - Fast uppställningsplats för uthyrning och återlämning av uthyrda
enpersonsfordon
 - A-D -zon – 100 kr/fordon och år
4. Besluta att revidera Taxa för upplåtelse av offentlig plats med polis-tillstånd, genom att avgiftskategorin Avgiftsbefriade anläggningar under rubriken Anläggningar och byggnader utökas till att även omfatta parkeringsställ för enpersonsfordon
5. Besluta att dessa avgifter ska gälla från 1 januari 2022.
6. Besluta att under rubriken Anläggningar och byggnader i Taxa för upplåtelse av offentlig plats med polistillstånd ändra ordet ”elbil” till ”elfordon”.

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

Ersättaryttrande gjordes av Malin Ericson (Fi), *bilaga 1*.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 9 augusti 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Under de ungefär tre år som gått sedan olika bolag började introducera elsparkcyklar i Stockholm har antalet både i högsäsong och i lågsäsong ökat för varje år. Sedan elsparkcyklarna började ställas ut i Stockholm har alltid hösten varit den period på året med flest elsparkcyklar. Juli 2021 nåddes en ny rekordnivå med drygt 22 000 elsparkcyklar i Stockholm.

Många uppskattar elsparkcyklarna och ser dem som ett bra och enkelt sätt att ta sig fram i innerstaden. Det märks genom att varje elsparkcykel i genomsnitt under

högsäsong används närmare fem gånger per dag, vilket är högre än jämförbara europeiska städer. Elsparkcykeln gör till exempel resandet med kollektivtrafiken mer flexibelt och effektivt genom att erbjuda ett alternativ för den sista delen av resan från hållplats till målpunkt. Man kan även anta att i takt med att elsparkcyklarna blir tillgängliga i ett större område och inte bara begränsade till innerstaden och dess närområde, får de också en större roll både som del av kollektivtrafiken och som en del i trafiksystemet.

Samtidigt skapar den stora mängden elsparkcyklar belamringsproblem i stadsmiljön. Idag har inte trafikkontoret några lämpliga medel för att kontrollera och begränsa verksamheten mer än att föra dialog med de olika företag som har elsparkcyklar i Stockholm. Frågan om hur denna nya typ av företeelse ska regleras har utretts de senaste åren av både ett antal myndigheter och organisationer, som t ex Transportstyrelsen som publicerade en slutrapport om förenklade regler för elsparkcyklar 29 juni 2021, Polismyndigheten som genomfört en rättsutredning publicerad 8 april 2020 och SKR som i sin handbok om upplåtelse av offentlig plats "På rätt plats" publicerad 12 februari 2020 behandlar frågan om elsparkcyklar. Stockholms Handelskammare har låtit genomföra en egen rättsutredning om elsparkcyklar publicerad 2 april 2021.

Företeelsen är ny och olika kommuner och polisregioner har gjort olika tolkningar utifrån de olika lagstiftningar som är tillämpliga för reglering av verksamheten och kontroll av hur fordonen parkerats. Men 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.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår trafikkontoret att staden reglerar uthyrningsverksamheten på de sätt som står staden till buds. Det är Polisen som är tillståndsgivande myndighet, men tillståndsprocessen sker i samverkan med staden, och staden har även andra verktyg för att kunna reglera och kontrollera verksamheten. Ett av dem är att förtydliga ordningslagens krav på polistillstånd i de allmänna lokala ordningsföreskrifterna, ett annat är att avgiftsbelägga uthyrningsverksamheten genom att revidera stadens taxa för upplåtelse av offentlig plats med polistillstånd.

Kontoret ser gärna att polistillstånden kan utformas på ett sätt som både gör det möjligt att bedriva friflytande system och system med fasta uppställningsplatser. På platser där större mängder elsparkcyklar parkeras, t ex i anslutning till kollektivtrafikknutpunkter och större besöksmål, kan det även vara aktuellt att reglera med parkeringsförbud och anvisade parkeringsplatser.

Även de låncyklar som staden upphandlar omfattas av ordningslagens krav på polistillstånd. Till skillnad från elsparkcyklarna, som är friflytande, hämtas och lämnas låncyklarna på bestämda platser i fysiska och virtuella stationer. Låncykelentreprenören har även ett ansvar att flytta cyklarna så att det alltid finns tillgängliga cyklar och lediga platser i samtliga stationer. Trafikkontoret räknar med att ett system med fasta uppställningsplatser kommer ha en betydligt mindre negativ påverkan på framkomligheten i Stockholm än friflytande system och därtill medföra ökade

kostnader för aktören och lägre kostnader för staden. Kontoret föreslår att en avgift införs även för denna typ av mobilitetssystem, och att det mot bakgrund av ovanstående är motiverat med en lägre avgift än för de friflytande systemen.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret i samverkan med stadsledningskontorets juridiska avdelning och SKR:s juridiska avdelning.

Allmänna lokala ordningsföreskrifter, polistillstånd, villkor och avgift

Grunden för hur offentlig plats får användas i Sverige framgår av 3 kap. 1 § ordningslagen. Den person eller det företag som önskar använda offentlig plats till annat ändamål än vad platsen är avsedd för, t ex för att bedriva försäljning eller sätta upp en reklamvitrin, ska ansöka om polistillstånd. Ordningslagen är dock generellt skriven och preciserar inte exakt vilka verksamheter som omfattas av tillståndskravet.

Stockholms stads allmänna lokala ordningsföreskrifter styr vad som är tillåtet att göra på offentlig plats inom kommunen. Genom att införa en ny paragraf i de allmänna lokala ordningsföreskrifterna, som preciserar tillståndskravet i 3 kap. 1 § i ordningslagen, för uthyrning av just enpersonsfordon, får kommunen och Polisen bättre möjlighet att styra och kontrollera verksamheten. Nu gällande allmänna lokala ordningsföreskrifter, med förslag på ändringar, framgår av bilaga 2.

För att staden ska kunna ta ut en avgift för en upplåtelse krävs att Polismyndigheten har meddelat tillstånd för upplåtelsen i fråga. Det är stadens önskemål att polistillstånden ska kunna möjliggöra både friflytande och fasta mobilitetssystem. Kontoret föreslår därför att tillstånd ska kunna ges både för ett mindre antal utställningsplatser för de bolag som vill erbjuda ett friflytande mobilitetssystem, och för ett större antal uppställningsplatser för de bolag som vill driva sitt system med fasta platser för hämtning och lämning av fordonen. I ett friflytande system ställer alltså bolagen ut fordonen på ett antal fasta utställningsplatser, medan kunderna parkerar fritt där de så önskar utifrån gällande parkeringsregler, medan i ett system med fasta stationer hämtar och lämnar kunderna fordonet på bestämda platser. Det är upp till det sökande bolaget att själv avgöra om man önskar driva ett friflytande system eller ett system med bestämda platser. En förutsättning för att en ansökan om fasta platser ska beviljas är att bolaget söker tillräckligt många platser för att få plats med samtliga sina fordon samt att bolaget gör det omöjligt för kunderna att hämta eller lämna ett fordon utanför de fasta platserna. Ett bolag kan bara driva sin verksamhet som antingen friflytande eller fast.

Innan Polismyndigheten beslutar om att lämna tillstånd till en viss verksamhet på offentlig plats ska ansökan skickas på remiss till kommunen, som förvaltare av den offentliga platsen, som har möjlighet att antingen lämna sitt veto mot eller tillstyrka ansökan. Ett veto gällande elsparkcyklar skulle till exempel kunna gälla en ansökan om ett alltför stort antal fasta platser eller alltför många fordon. Kommunen får förena en tillstyrkan med villkor, som i sin tur måste tas in som villkor i Polismyndighetens tillstånd. Den som inte följer villkoren för tillståndet riskerar att få tillståndet återkallat eller straffrättsligt ansvar.

Kommunens möjlighet att föreskriva villkor är inte detaljreglerad eller begränsad till att avse sådant som har ett samband med den allmänna ordningen utan kan exempelvis avse skötsel av den offentliga platsen, markanvändning, stadsbild, miljö eller trafik. När det gäller mobilitetssystem skulle en tillstyrkan till exempel kunna förenas med villkor som att fordonen inte ska kunna parkeras eller framföras inom områden där kommunen bestämt att fordonen inte ska kunna framföras eller parkeras. Även villkor, t ex rörande hur elsparkcyklarna ska parkeras och att data kring mobilitetstjänsten ska delas med Stockholms stad, kan villkoras i en tillstyrkan om upplåtelse.

Förslag till ändring i de allmänna lokala ordningsföreskrifterna för Stockholm stad

I de allmänna lokala ordningsföreskrifterna införs en ny paragraf 26 med följande lydelse

26 § Uthyrning av enpersonsfordon

Tillstånd krävs av Polismyndigheten för att bedriva uthyrning av enpersonsfordon (sparkcyklar, cyklar, mopeder och liknande), oberoende av om de har ett eller flera hjul, en sitt- eller ståplats för föraren och om de är försedda med motor eller inte.

Som en konsekvens av den nya paragrafen ändras numreringen på nuvarande 26 § till 27 § och nuvarande 27 § till 28 § samt konsekvensändringar i den nya § 28.

I och med denna förändring av de allmänna lokala ordningsföreskrifterna förtydligas att uthyrning av elsparkcyklar och andra mobilitetstjänster på offentlig plats omfattas av ordningslagens krav på polistillstånd. Övriga förändringar som föreslås är bara konsekvensändringar av att en ny paragraf förs in.

Hur avgiften utformas

Reglerna i avgiftslagen medger att avgiften kan bestämmas utifrån både yta och antal fordon. Avgiften ska fastställas till ett belopp som kan anses skäligt med hänsyn till ändamålet med upplåtelsen, nyttjarens fördel av denna, kommunens kostnader med anledning av upplåtelsen och övriga omständigheter.

För de friflytande enpersonsfordonen föreslår kontoret att avgiften utgår ifrån den plats elsparkcykeln tar i det offentliga rummet. Till detta ska läggas att det krävs särskilda system för att övervaka antalet elsparkcyklar utöver den tillsyn som ska göras på plats i alla de delar av staden där fordonen är i drift. En normal elsparkcykel tar upp ungefär 0,5 kvadratmeter. Om man jämför med andra avgiftsbelagda verksamheter, bland annat tillfällig försäljning, och ett snittvärde av taxa för zon A-D skulle det ge en avgift på 1 400 kr per elsparkcykel och år eller 2 800 kr per kvadratmeter och år. Kontoret föreslår att avgiften för friflytande mobilitetssystem ska vara 1 400 kr per fordon och år.

En mobilitetstjänst som utgår från fasta uppställningsplatser kommer utgöra en mindre olägenhet för de som rör sig i Stockholm men det kommer samtidigt upplevas som mindre flexibelt och användarvänligt än ett system med friflytande fordon. Detta sammantaget motiverar att avgiften för en mobilitetstjänst med fasta uppställningsplatser ska ha betydligt lägre taxa än uthyrning av friflytande enpersonsfordon utan fasta uppställningsplatser. Kontoret föreslår att avgiften för fasta uppställnings-

platser för uthyrning och återlämning av uthyrda enpersonsfordon ska vara 100 kr per fordon och år i zon A-D.

Av fullmäktige beslutad taxa för upplåtelse av offentlig plats med polistillstånd, med förslag på ändringar, framgår av bilaga 1.

Parkeringsplatser i områden med många elsparkcyklar

För att underlätta en korrekt och trafiksäker parkering har elsparkcykelbolagens samarbetsorganisation NMA (Nordic Micromobility Association) med start under sommaren ställt ut ungefär 110 parkeringsställ för elsparkcyklar upplåtna med polistillstånd på 30-40 platser med stor ansamling av elsparkcyklar. Dessa ställ är öppna för samtliga elsparkcyklar oavsett bolag.

Trafikkontoret kommer att utvärdera effekten av dessa ställ. Ett nästa steg kan vara att på dessa platser komplettera parkeringsställerna med en reglering om parkeringsförbud för elsparkcyklar, utom på de särskilt angivna parkeringsplatserna.

En sådan reglering kan t ex röra större kollektivtrafikknutpunkter som Odenplan, Södra station, Centralstationen och Karlaplan eller större målpunkter som Sergels torg, Stureplan, Medborgarplatsen och Götgatsbacken. Vilka platser som behöver särskild reglering kan förändras över tid och den geografiska placeringen beslutas inte i detta ärende.

Beroende på platsens utformning kan ett eventuellt parkeringsförbud regleras via allmän lokal trafikföreskrift, lokal trafikföreskrift eller med stöd av 3 kap. 47 § trafikförordningen. I dessa områden avser kontoret upprätta parkeringsplatser där elsparkcyklar får parkeras om så är lämpligt. Parkeringsplatserna kan vid behov komma att märkas ut med skyltar och kan även komma att märkas upp på olika sätt beroende av platsens utformning, t ex med vägmarkering, hage eller ställ. Kontoret föreslår även att de bolag som har polistillstånd för att driva friflytande mobilitets-system i Stockholm ska kunna ansöka om polistillstånd för parkeringsställ på dessa platser. Ställen ska vara öppna för parkering av alla elsparkcyklar, oavsett vilket bolag som äger fordonet, och vara utan logo eller annan typ av reklam. Kontoret föreslår att upplåtelsen ska vara avgiftsbefriad. Se bilaga 1.

"Elbil" ändras till "elfordon"

När trafiknämnden i februari och därefter fullmäktige i april beslutade om ny taxa för upplåtelse med polistillstånd användes ordet "elbil" i samband med avgift för modul för laddning, under avsnittet Anläggningar och byggnader. Det har framkommit att det finns andra fordon än bilar som kan laddas på dessa platser, varför kontoret nu föreslår att ordet "elbil" byts till "elfordon". Se bilaga 1.

Ekonomi

Om antalet elsparkcyklar fortsätter att vara på samma nivå som nu, närmare 22 000 under högsäsong och ungefär 8 000 under lågsäsong, kommer avgifterna ge en intäkt till staden på cirka 21 miljoner kronor om året. Kontoret bedömer dock att införandet av avgift kommer få effekten att antalet elsparkcyklar och därmed den ovan beräknade intäkten minskar.

För att ge bolagen ett incitament att bara ha så många elsparkcyklar i drift som det är motiverat utifrån marknadens efterfrågan, avser trafikkontoret att fakturera av-

giften på kortare period, förmodligen kvartalsvis. Polistillståndet kommer att kopplas till ett maxantal elsparkcyklar på stadens mark. Vill bolaget placera ut fler elsparkcyklar än vad som specificerats i tillståndet krävs en ny ansökan. Kontoret kan komma att avstyrka ansökningar om staden anser att behovet är mättat.

Som beskrivits ovan kommer en mobilitetstjänst som utgår från fasta uppställningsplatser utgöra en mindre olägenhet för de som rör sig i Stockholm samtidigt som staden får lägre kostnader kopplat till fasta system i jämförelse med friflytande. Detta motiverar att avgiften för fasta uppställningsplatser blir lägre än för friflytande elsparkcyklar. För det system med låncyklar som staden upphandlar har staden i upphandlingen ställt kravet att entreprenören året om ska ha ca 5 000 fordon i drift, vilket innebär att det inte finns någon möjlighet att anpassa antalet cyklar efter säsong och efterfrågan.

Avgifterna som föreslås i detta ärende är enbart tillämpbara på mobilitetstjänster med cyklar, elsparkcyklar, moped klass 2 och motsvarande. Bilar och moped klass 1 skall parkeras på avgiftsbelagda parkeringsplatser och står för sina kostnader via parkeringsavgiften.

De intäkter som avgifterna medför kommer användas dels för att finansiera ett system för kontroll av regelefterlevnad och dels för att införa ett antal parkeringsplatser i områden med många elsparkcyklar. Idag saknar kontoret finansiering för genomförandet och det finns ingen garanti för att den föreslagna avgiften kommer ge tillräckligt stora intäkter för att finansiera den mängd parkeringsplatser som kan komma att behövas. Kontoret har hittills hanterat allt arbete kopplat till låncyklar och elsparkcyklar med ordinarie bemanning, men för att kunna hantera ansökningar för uppställningsplatser och friflytande elsparkcykelsystem motsvarande dagens 22 000 elsparkcyklar och de ca 5 000 låncyklar som kontoret upphandlat kommer kontoret, åtminstone initialt, behöva förstärka organisationen. Detta behov avser kontoret att beskriva närmare i kommande underlag till budget.

Dessa behov av förstärkning av både system och personal sammantaget med ökade kostnader för administration och alternativkostnad för parkeringsvakternas tid, innebär att avgifterna enligt förslaget balanserar med de ökade kostnaderna.

Trafikkontorets synpunkter

Elsparkcyklar och andra kommande friflytande mobilitetstjänster tillför nya möjligheter till rörelser inom staden och kompletterar trafiksystemet, framförallt på de korta sträckorna. Den stora fördelen ligger i flexibiliteten, att de går att låna var som helst och kan lämnas tillbaka i närheten av målpunkten utan att användaren behöver gå en längre sträcka.

De första elsparkcyklarna för uthyrning dök upp i Stockholm hösten 2018 och sedan dess har vi sett en kraftig ökning av antalet elsparkcyklar i staden. I takt med att antalet har ökat har även problemen med elsparkcyklar som parkerats trafikfarligt eller hindrande på gångbanor eller i cykelbanor ökat. Kontoret ser därför ett behov av att verksamheten regleras, både vad gäller tillstånd för användningen av stadens offentliga plats men också med avgift för att motverka överetablering av elsparkcyklar.

Genom att avgiften tas ut per elsparkcykel kan staden få en bättre överblick över antalet fordon i drift och via villkoren som staden ställer upp, som blir en del av polistillståndet, får staden möjlighet att styra att fordonen ställs upp på ett trafiksäkert och icke hindrande sätt. Samtidigt krävs det att staden har bra system för att kunna övervaka antalet elsparkcyklar, och insatser både från trafikkontorets egna inspektörer och från polisen för att kontrollera att särskilda villkor för parkering och uppställning följs. Kontorets förslag att införa lokala parkeringsförbud och anvisa särskilda parkeringsplatser för elsparkcyklar på vissa kollektivtrafikknutpunkter och större målpunkter är ytterligare ett sätt för att få ordning på lokala parkeringsproblem.

Framöver kommer även stadens upphandlande låncyklar att finnas för uthyrning i Stockholm. Låncyklarna kommer ha fasta fysiska och virtuella stationer för hämtning och återlämning. Till skillnad från elsparkcyklarna kommer de troligtvis att användas som ett alternativ till andra färdssätt på lite längre sträckor och användarna är därför inte lika känsliga för att gå en sträcka till eller från en station. För att låncykelsystemet ska fungera optimalt krävs att entreprenören ser till att cyklarna fördelas jämnt över stationerna så att kunderna alltid har möjlighet att låna eller lämna tillbaka cyklar. Detta finns med som ett krav i upphandlingen av låncykelsystemet.

Avslutningsvis kan framhållas att denna – och andra – former av mobilitetstjänster är en ny företeelse som ingen, vare sig i Sverige eller i andra länder, har någon längre erfarenhet av. Frågan behöver följas noga och utvärderas fortlöpande. Det är inte otänkbart att kontoret kan behöva återkomma med andra förslag till beslut allteftersom omfattningen och utformningen av mobilitetstjänster utvecklas och utökas.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår trafikkontoret att trafiknämnden beslutar för egen del samt hemställer till kommunfullmäktige att

1. Besluta att revidera allmänna lokala ordningsföreskrifter genom att tillföra en ny paragraf med följande lydelse

26 § Uthyrning av enpersonsfordon

Tillstånd krävs av Polismyndigheten för att bedriva uthyrning av enpersonsfordon (sparkcyklar, cyklar, mopeder och liknande), oberoende av om de har ett eller flera hjul, en sitt- eller ståplats för föraren och om de är försedda med motor eller inte.

2. Besluta att i konsekvens med ovanstående göra följande ändringar i de allmänna lokala ordningsföreskrifterna

Nuvarande 4 § Föreskrifternas innehåll och tillämpningsområde, kompletteras med den nya paragrafen 26 §.

Nuvarande 26 § Avgift för att använda offentlig plats, ändras till 27 §.

Nuvarande 27 § Överträdelse av lokal ordningsföreskrift, ändras till 28 § och får följande lydelse:

28 § Den som uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot någon av 5-10 §§, 11 § första stycket, 12 och 13 §§, 14 § första stycket, 15-18 §§ och 20-26 §§ döms till penningböter enligt 3 kap. 22 § andra stycket ordningslagen.

I ordningslagen finns också bestämmelser om föreläggande och förverkande.

3. Besluta att revidera Taxa för upplåtelse av offentlig plats med polistillstånd, genom att två nya avgiftskategorier med följande lydelse, tillförs under rubriken Försäljning:

- Fast utställningsplats för tillhandahållande av friflytande enpersonsfordon
 - *A-D -zon – 1 400 kr/fordon och år*
- Fast uppställningsplats för uthyrning och återlämning av uthyrda enpersonsfordon
 - *A-D -zon – 100 kr/fordon och år*

4. Besluta att revidera Taxa för upplåtelse av offentlig plats med polistillstånd, genom att avgiftskategorin Avgiftsbefriade anläggningar under rubriken Anläggningar och byggnader utökas till att även omfatta parkeringsställ för enpersonsfordon

5. Besluta att dessa avgifter ska gälla från 1 januari 2022.

6. Besluta att under rubriken Anläggningar och byggnader i Taxa för upplåtelse av offentlig plats med polistillstånd ändra ordet "elbil" till "el-fordon".

Beredning

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 23 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 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 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.

Stadsledningskontoret bedömer därför att trafiknämndens förslag att införa en ny paragraf för uthyrning av enpersonsfordon i stadens allmänna lokala ordningsföreskrifter är en rimlig åtgärd för att uppnå förbättrad trygghet, ordning och säkerhet på offentlig plats. Härigenom får staden, som remissinstans, möjlighet att villkora tillstånden och kan på så sätt få kontroll över verksamheterna som bedriver friflytande uthyrning av elsparkcyklar.

I kommunfullmäktiges budget för 2021 framgår att trafiknämnden har ansvar för att tillsammans med marknadens aktörer genomföra åtgärder för att möjliggöra en organiserad parkering av friflytande transporttjänster, i synnerhet elsparkcyklar, utifrån ett tydligt fokus på tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet.

Stadsledningskontoret konstaterar att det inte framgår av trafiknämndens tjänsteutlåtande i vilken utsträckning som nämnden har samverkat med de berörda verksamheterna, men stadsledningskontoret utgår från att samverkan har skett.

Stadsledningskontoret bedömer i likhet med trafiknämnden att avgifterna som föreslås är skäliga med hänsyn till ändamålet med upplåtelsen, nyttjarens fördel av denna, kommunens kostnader med anledning av upplåtelsen och övriga omständigheter.

Nämnden har inte angett någon nivå för maxantal enpersonsfordon och inte heller angett någon bedömning av hur stor minskning av antalet fordon till följd av införandet av avgift kan förmodas bli. Därmed kan heller inte de ekonomiska effekterna av förslaget bedömas. Stadsledningskontoret bedömer att nämndens ökade kostnader initialt får finansieras med de ökade intäkterna och inom given budget, men vartefter det framgår vilka effekter förslagen får så kommer eventuella budgetförändringar att kunna hanteras i stadens budgetprocess.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen beslutar att föreslå att kommunfullmäktige godkänner förslaget till ändringar i allmänna lokala ordningsföreskrifter för Stockholms kommun, samt förslaget till reviderad taxa för upplåtelse av offentlig plats med polistillstånd, i enlighet med bilaga 1 och 2. De nya avgifterna ska gälla från den 1 januari 2022.

Bilaga 1

Reservationer m.m.

Trafiknämnden

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

4. Att godkänna kontorets förslag till beslut.
5. 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.
6. Att därutöver anför följande:

Tre år har det tagit innan de grönbå accepterar det som oppositionen och olika expertinstanser hävdar hela tiden: ordningslagen gäller och lokala ordningsföreskrifter bör provas 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. 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. Ansvaret för detta har den moderatledda kommunledningen.

Vi tycker att förslagen 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 egenskap 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.

Ersätтарыtrande gjordes av Malin Ericson (Fi) enligt följande.

Elsparkcyklar är ett både effektivt och tillgängligt transportsätt, med stora förutsättningar för att komplettera kollektivtrafiken i Stockholm. Problemet uppstår när leverantörerna placerar ut stora mängder fordon vars parkering de inte kan eller är tillräckligt intresserade av att styra. Sådana friflytande system är som gjorda för att skapa både trafiksäkerhets- och tillgänglighetsproblem. Många personer med funktionsnedsättningar, särskilt synnedsättningar, vittnar om stora problem med slängda elsparkcyklar som orsakar framkomlighetsproblem.

Till råga på allt utgör elsparkcyklarna en klimatbelastning, eftersom både användare och leverantörer verkar se dem som slit-och-släng-produkter.

Det är på tiden att den grönbå majoriteten lägger fram ett förslag som gör ett försök att lösa delar av problemet, med polistillstånd för uthyrning och en kostnad per fordon. Vi kan bara hoppas att dessa ändringar i den lokala ordningsstadgan sållar bland intresserade leverantörer och totalt minskar antalet utställda fordon.

Om situationen inte förbättras snabbt får det inte dröja ytterligare år innan staden tar ytterligare, strängare åtgärder.