

## **Motion om låghastighetszoner för elsparkcyklar**

Motion av Dennis Wedin (M)

Förslag till beslut

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

### **Föredragande borgarrådet Lars Strömgren**

Sammanfattning av ärendet

Dennis Wedin (M) har väckt en motion i kommunfullmäktige. Motionären föreslår att trafiknämnden ges i uppdrag att utvärdera hastighetsbegränsningen inom stadens låghastighetszoner för elsparkcyklar i syfte att öka hastigheten och undvika hastiga inbromsningar.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafiknämnden, Bromma stadsdelsnämnd, Järva stadsdelsnämnd, Skarpnäcks stadsdelsnämnd, Cykelfrämjandet och Nordic Micromobility Association.

Cykelfrämjandet har inte inkommit med svar.

*Stadsledningskontoret* bedömer att motionen inte föranleder något behov av ytterligare utredning.

*Trafiknämnden* anser att hastigheten även fortsättningsvis bör begränsas till 6 km/h inom stadens låghastighetszoner utifrån gällande trafiklagstiftning samt att elsparkcykeloperatörerna själva kan välja att sätta in succesiv sänkning av hastigheten innan låghastighetszoner för att göra inbromsningen mjukare.

*Bromma stadsdelsnämnd* har inte kännedom om att det finns några låghastighetszoner för elsparkcyklar i stadsdelsnämndsområdet och anser att motionens lämplighet ur trafiksäkerhetssynpunkt bör bedömas av trafiknämnden.

*Järva stadsdelsnämnd* anser att risken som elsparkcyklarnas hastiga inbromsningar medför behöver ställas mot andra trafikanter trygghet och behov av låga hastigheter i dessa zoner samt lyfter fram att elsparkcyklar utgör en betydande del i olycksstatistiken och eventuella hastighetshöjningar bör vidtas med försiktighet.

*Skarpnäcks stadsdelsnämnd* anser att det är önskvärt att trafiknämnden utvärderar hastighetsbegränsningen inom stadens låghastighetszoner för elsparkcyklar och tittar på tänkbara åtgärder som exempelvis utökning av zoner med en ”mellanhastighet” så det blir inbromsning i två steg.

*Nordic Micromobility Association* betonar vikten av regelverk som ökar tryggheten för alla som befinner sig i trafiken och stödjer förslaget om att utvärdera hastighetsbegränsningen inom stadens låghastighetszoner för elsparkcyklar, i syfte att öka hastigheten.

### Föredragande borgarrådets synpunkter

Låga hastigheter är en av de viktigaste åtgärderna för att förbättra trafiksäkerheten, minska förekomsten av trafikolyckor och minska allvaret i skador när olyckor trots allt sker. Jag håller därför inte med om motionärens förslag att hastigheter för elsparkcyklar borde höjas. En bättre lösning på det problem som beskrivs i motionen är att elsparkcykeloperatörerna genom geofencing inför successiv sänkning av hastigheten innan en elsparkcykelförare kör in i en låghastighetszon. Trafikkontoret har kontinuerlig dialog med elsparkcykelbolagen och kan ta upp denna fråga direkt med operatörerna.

### Bilaga

Motion om låghastighetszoner för elsparkcyklar, dnr KS 2024/1103-1

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** av borgarrådet Andrea Hedin (M) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att bifalla motionen
2. Att därutöver anföra

Det ska vara enkelt och säkert att ta sig fram i Stockholm. Då spelar trafiksäkerheten och inte minst samspelet mellan olika trafikslag stor roll. De senaste åren har elsparkcyklar blivit ett allt mer uppskattat tillskott och ett tydligt exempel på när delad mikromobilitet kan möjliggöra för fler att enkelt, snabbt och grönt ta sig fram genom Stockholm. Sedan ett antal år tillbaka tillämpar Stockholm så kallade låghastighetszoner (geofence-områden) för delade elsparkcyklar. I vissa fall är dessa motiverade, exempelvis på Stockholms gågator.

Men i Stockholm är inte alla låghastighetszoner gågator. På exempelvis Hornsbergsstrand och norra delarna av Nybrogatan är låghastighetszonerna för elsparkcyklar på samma yta som cykelbanor och biltrafik. Att vara begränsad till att

köra 6 km/h på en elsparkcykel i samma körfält som cyklister eller bilister är en direkt trafikfara och vad staden i andra fall försöker arbeta för att motverka.

Den låga hastighetsgränsen på 6 km/h sticker också ut nationellt där exempelvis både Gävle och Malmö tillåter högre hastighet i låghastighetszonerna. Begränsningen som Stockholm låtit göra kompliceras också av att det under de senaste åren blivit allt fler och olika områden där tidigare rådande trafikregler inte gäller. Vilka regler som ska gälla för cyklister och elsparkcyklar på exempelvis gågator och i stadsmiljözoner är tämligen oklart. Särskilt när hastighetsbegränsningarna bara gäller elsparkcyklarna.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar enligt föredragande borgarråds förslag.

Stockholm den 7 maj 2025

Karin Wanngård  
Kommunstyrelsens ordförande

**Reservation** av Christofer Fjellner, Jonas Nilsson och Johan Paccamonti (alla M) som är likalydande med Moderaternas reservation i borgarrådsberedningen.

## Ärendet

Dennis Wedin (M) har väckt en motion i kommunfullmäktige. I motionen framförs att det ska vara enkelt och säkert att ta sig fram i Stockholm. I staden finns det så kallade låghastighetszoner för elsparkcyklar där elsparkcyklarna inte får köra fortare än 6 km/h. Motionären anser att hastigheten för elsparkcyklarna sänks alldeles för mycket, då de hastigt behöver bromsa in och skapar risk för kollisioner.

Genom att tillåta en något högre hastighet i låghastighetszonerna skulle inte inbromsningen vara lika skarp, samtidigt som hastigheten mellan elsparkcyklar och andra fordon skulle vara mer harmoniserad. Motionären pekar också på att hastigheten 6 km/h är betydligt lägre än i våra grannländer.

Motionären föreslår att trafiknämnden ges i uppdrag att utvärdera hastighetsbegränsningen inom stadens låghastighetszoner för elsparkcyklar i syfte att öka hastigheten.

## Remissammanställning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafiknämnden, Bromma stadsdelsnämnd, Järva stadsdelsnämnd, Skarpnäcks stadsdelsnämnd, Cykelfrämjandet och Nordic Micromobility Association.

Cykelfrämjandet har inte inkommit med svar.

## Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 31 mars 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholms låghastighetszoner bygger på trafikförordningens reglering av gångata och gångfartsområde, som bland annat fastställer att fordon inte får framföras i en högre hastighet än gångfart. I Stockholm stad finns, beroende på säsong, cirka 10-20 låghastighetszoner. Gemensamt för dessa zoner är att det rör sig många gående på dessa gator och platser. Låghastighetszoner utgör samtidigt en liten andel av stadens alla gågator och gångfartsområden.

Det finns ingen lagstadgad definition av gångfart. Men gående rör sig i en hastighet av cirka 5-7 kilometer per timme. I de fall trafiknämnden uppmanar elsparksoperatörerna att begränsa fordonets hastighet på en gågata eller i ett gångfartsområde, anser stadsledningskontoret det som fullt rimligt att i enlighet med trafikförordningen begränsa hastigheten till 6 kilometer i timmen.

Trafiknämnden har en löpande dialog med elsparksoperatörerna för att lösa utmaningar och behov för både elsparksoperatören och staden. Ett exempel är det som sedan ledde fram till en förändring av Drottninggatans låghastighetszon. Gatan delades in i flera olika zoner för att undvika tvära inbromsningar när elsparkcykeln färdades på tvärgator i samband med passage av Drottninggatan. Det finns också

möjlighet för elsparkoperatören att sätta in en buffertzona med en successiv sänkning av hastigheten innan låghastighetszonen för att göra inbromsningen mjukare. Stadsledningskontoret bedömer med anledning av ovan att motionen inte föranleder något behov av ytterligare utredning varför den bör avslås.

## **Trafiknämnden**

**Trafiknämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 20 mars 2025 följande.

1. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen och överlämnar det till kommunstyrelsen.
2. Trafiknämnden justerar beslutet omedelbart.

*Reservation* av Dennis Wedin m.fl. (M) och Svante Linusson m.fl. (C), se Reservationer m.m.

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 17 december 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Enligt trafikförordningen 8 kap 1§ gäller följande på en gångata och i ett gångfartsområde:

Fordon får inte föras med högre hastighet än gångfart.

Fordon får inte parkeras.

Fordonsförare har väjningsplikt mot gående.

Det finns ingen lagstadgad definition av gångfart men gående rör sig vanligtvis i 5-7 km/tim. I de fall operatörerna uppmanas att begränsa fordonens hastighet på en gångata eller i ett gångfartsområde anser kontoret därför att det är fullt rimligt att i enlighet med trafikförordningen sätta begränsningen till 6 km/h.

I Stockholms stad finns ca 10-20 låghastighetszoner. Antalet varierar något beroende på säsong. Gemensamt är dock att det är gator eller platser där det rör sig väldigt många gående. Antalet låghastighetszoner utgör endast en liten andel av stadens alla gångator och gångfartsområden. Trafikkontoret har en löpande dialog med de aktiva operatörerna och de gator eller platser som idag är utpekade som låghastighetszoner har tagits fram i samråd med polis och/eller elsparkcykeloperatörerna. Bakomliggande orsaker till att en plats eller gata pekats ut som en låghastighetszon är oftast att någon part, t ex polis eller operatör, upplevt att det funnits problem på platsen.

Utifrån gällande trafiklagstiftning (att fordon inte får föras med högre hastighet än gångfart på en gångata och i ett gångfartsområde) anser trafikkontoret att hastigheten även fortsättningsvis bör begränsas till 6 km/h inom stadens låghastighetszoner. Däremot är kontoret alltid öppet för dialog för att finna lösningar på olika parter behov och utmaningar. Ett exempel är den dialog med elsparkcykeloperatörerna som ledde fram till förändringen av Drottninggatans låghastighetszon. Förändringen genomfördes för att undvika hastiga inbromsningar för de fordon som färdades på tvärgatorna i samband med passagen över Drottninggatan. Den tidigare långsträckta

låg hastighetszonen på Drottninggatan delades upp i mindre delar och omfattar numera inte de ytor där en tvärgata korsar Drottninggatan. Regleringen gångata gäller dock fortfarande för alla fordon, både de som åker längs med Drottninggatan och de som passerar Drottninggatan. En annan möjlighet på motsvarande problem är att operatörerna själva sätter in buffertzoner (succesiv sänkning av hastigheten) innan låg hastighetszonen för att göra inbromsningen mjukare.

### **Bromma stadsdelsnämnd**

**Bromma stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 23 januari 2025 följande.

Nämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen och översänder det till kommunstyrelsen.

*Reservation* av Mattias Keresztesi m.fl. (M), se Reservationer m.m.

**Bromma stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 6 december 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsdelsförvaltningen har inte kännedom om att det finns några låg hastighetszoner för elsparkcyklar i Bromma stadsdelsområde. Förvaltningen har inte heller rådighet i frågan men ser generellt positivt på åtgärder som bidrar till en ökad trafiksäkerhet. Förslagets lämplighet ur trafiksäkerhetssynpunkt bör bedömas av trafikkontoret.

### **Järva stadsdelsnämnd**

**Järva stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 20 februari 2025 följande.

Järva stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det till kommunstyrelsen som svar på remissen.

*Reservation* av Ole-Jörgen Persson m.fl. (M), se Reservationer m.m.

**Järva stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 13 december 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen instämmer med motionären att det ska vara enkelt och säkert att ta sig fram i Stockholm. Stadens program, planer och riktlinjer såsom Cykelstaden, Cykla i Stockholm och Trafiksäkerhetsplan för Stockholm stad har inriktningen att möjliggöra en framkomlig, trygg och säker infrastruktur för alla cyklister och en mångfald av cyklar och olika slags mikromobilitet. Elsparkcyklar räknas i samma statistik och fordonskategori som cyklar. Varför och hur Stockholm arbetar för att få fler att välja cykeln beskrivs i Cykla i Stockholm. Cykelplanen tar sin utgångspunkt i stadens vision, översiktsplan och framkomlighetsstrategi som alla lyfter fram cykeln som viktig för Stockholms utveckling. Cykelplanen ska bidra till att uppnå det övergripande målet om att det ska bli enklare och säkrare att cykla i Stockholm och att antalet cyklister ska öka vilket är en vision som förvaltningen delar.

Geofencing, eller geostaket, är ett geografiskt avgränsat eller definierat område som bestämts och som "inhägnats" med en programvara.

Geostaket används för att övervaka eller kartlägga ett objekts rörelser eller förflyttningar. I regel används en GPS-enhet och systemet kan då till exempel tvinga ett fordon att köra med låg hastighet.

Förvaltningen anser att geofencing som teknikutveckling för att öka säkerheten är viktig då det skapar nya möjligheter att styra fordon. Att Stockholm använder tekniken i låghastighetszoner menar förvaltningen, precis som motionären, i grunden är positivt. Motionären lyfter att en alltför låg hastighet i låghastighetszonerna (6km/h) leder till hastiga inbromsningar vilket kan motverka syftet och i själva verket bidra till en ökad risk för olyckor. Förvaltningen menar dock att risken som elsparkcyklarnas hastiga inbromsningar medför behöver ställas mot andra trafikanters trygghet och behov av låga hastigheter i dessa zoner. Det är dock viktigt att hastighetsgränser och låghastighetszoner regelbundet följs upp. I miljöförvaltningens medborgarenkät år 2020 uttryckte sex av tio svarande att elsparkscyklars hastighet och tysthet medför en otrygghetsfaktor för gångtrafikanter. Detta har påverkat beslutet om hastighet i låghastighetszonerna.

Regionalt cykelbokslut 2014-2024 som utförs av Region Stockholm visar att olycksstatiken för traditionella trampcyklar legat på ungefär samma nivå de senaste åren. Antalet olyckor för elsparkcyklar och andra typer av eldrivna fordon har däremot ökat och står för runt 20 procent av de rapporterade cykelolyckorna åren 2021–2023. Den exakta mängden elsparkcyklar är dock inte fastställd. Då elsparkcyklar utgör en betydande del i olycksstatistiken menar förvaltningen att försiktighetsprincipen bör nyttjas vid överväganden av eventuella hastighetshöjningar.

### **Skarpnäcks stadsdelsnämnd**

**Skarpnäcks stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 30 januari 2025 följande.

Stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

*Reservation* av Kristina Lutz m.fl. (M), se Reservationer m.m.

**Skarpnäcks stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 2 januari 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen instämmer till viss del med motionären om att låghastighetszoner kan innebära en risk för kollisioner vid kraftig inbromsning. För att få en mindre kraftig inbromsning skulle det vara önskvärt att titta på tänkbara åtgärder så som exempelvis en utökning av zonen med en ”mellanhastighet” så det blir inbromsning i två steg. De flesta lågfartszoner för elsparkcyklar finns i innerstaden men på vissa platser i staden,

till exempel sommar- och vinterplatser, är hastigheten på hyrda elsparkcyklar automatiskt begränsad till gångfart.

Stadsdelsförvaltningen instämmer i att det är önskvärt att trafiknämnden utvärderar hastighetsbegränsningen inom stadens låghastighetszoner för elsparkcyklar.

Utgångspunkten bör vara att minska risken för kollisioner och andra olyckor. Dock bör gångfart fortfarande gälla på stadens sommar- och vinterplatser.

### **Nordic Micromobility Association**

**Nordic Micromobility Associations** yttrande daterat den 20 mars 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Delad mikromobilitet är en viktig del av framtidens urbana lösningar. Med rätt infrastruktur och planering kan dessa transporter ge stora fördelar. När fler använder delad mikromobilitet i stället för bil för korta resor, ökar framkomligheten.

Miljövinsterna är tydliga, med minskat buller och lägre utsläpp. Kort sagt, delad mikromobilitet är en nödvändig del av arbetet för att skapa hållbara städer.

Nordic Micromobility Association (NMA) betonar vikten av regelverk som ökar tryggheten för alla som befinner sig i trafiken och att den som använder sig av våra tjänster kan göra det på ett säkert sätt. Därför välkomnar vi motionens positiva inriktning för delad mikromobilitet och ser fram emot en fortsatt diskussion om hur samarbetet mellan städer och operatörer kan utvecklas ytterligare.

NMA stödjer förslaget om att utvärdera hastighetsbegränsningen inom stadens låghastighetszoner för elsparkcyklar, i syfte att öka hastigheten. Att tillåta en högre hastighet i Stockholms låghastighetsområden skulle öka säkerheten och framkomligheten utan att kompromissa med stadens trafikregler.



## **Reservationer m.m.**

### **Trafiknämnden**

Reservation av Dennis Wedin m.fl. (M) och Svante Linusson m.fl. (C)

1. Att tillstyrka motionen.
2. Att därutöver anföra följande:

Det ska vara enkelt och säkert att ta sig fram i Stockholm. Därför spelar trafiksäkerheten för inte minst användare av mikromobilitet roll. Stockholm tillämpar sedan ett antal år tillbaka låghastighetszoner (geofence-områden) för elsparkcyklar. I vissa fall är dessa motiverade, exempelvis på Stockholms gågator.

Men i Stockholm är inte alla låghastighetszoner gågator. På exempelvis Hornsbergsstrand och norra delarna av Nybrogatan är låghastighetszonerna för elsparkcyklar på samma yta som cykelbanor och biltrafik. Att vara begränsad till att köra 6 km/h på en elsparkcykel i samma körfält som cyklister eller bilister är en direkt trafikfara och vad staden i andra fall försöker arbeta för att motverka.

Den låga hastighetsgränsen på 6 km/h sticker också ut nationellt där exempelvis både Gävle och Malmö tillåter högre hastighet i låghastighetszonerna. Begränsningen som Stockholm låtit göra kompliceras också av att det under de senaste åren blivit allt fler och olika områden där tidigare rådande trafikregler inte gäller. Vilka regler som ska gälla för cyklister och mikromobilitet på exempelvis gågator och i stadsmiljözoner är tämligen oklart. Särskilt när hastighetsbegränsningarna bara gäller elsparkcyklarna.

### **Bromma stadsdelsnämnd**

Reservation av Mattias Keresztesi m.fl. (M)

1. Att tillstyrka motionen.
2. Att därutöver anföra:

Det ska vara enkelt att ta sig fram i Stockholm – inte minst på klimatsmarta och yteffektiva sätt. Mikromobiliteten fyller därför en viktig roll i stockholmstrafiken och är dessutom mycket uppskattad av många användare. Stadens mikromobilitetstjänster spelar en stor roll.

Stockholm tillämpar sedan ett antal år tillbaka låghastighetszoner (geofence-områden) för elsparkcyklar. Detta är i grunden bra då det finns platser där det är bäst att hastigheten är lägre än vanligt, exempelvis av trafiksäkerhetsskäl.

Samtidigt finns det ett problem med implementeringen av dessa låghastighetsområden som ökar risken för trafikolyckor. Det är att hastigheten för elsparkcyklarna sänks alldeles för mycket. Det behöver hastigt bromsa in – inte sällan i sådan takt att det upplevs otryggt. Då varken cyklar eller privata elsparkcyklar

bromsar in på samma sätt skapar det också större risk för kollisioner. Särskilt på platser med mycket trafik.

Det är ytterst staden som har möjlighet att höja hastigheten inom stadens lågtrafikzoner. Moderaterna välkomnar ett uppdrag att utvärdera hastighetsbegränsningen inom stadens låghastighetszoner för elsparkcyklar – i syfte att öka hastigheten.

#### **Järva stadsdelsnämnd**

Reservation av Ole-Jörgen Persson m.fl. (M)

Att stadsdelsnämnden tillstyrker motionen.

#### **Skarpnäcks stadsdelsnämnd**

Reservation av Kristina Lutz m.fl. (M)

Se reservation för Bromma stadsdelsnämnd.