

Handläggare
Suzanne Fyffe
Telefon: 08-50803012

Till
Järva stadsdelsnämnd

Motion om ny policy för mikromobilitetsfordon

Svar på remiss från kommunstyrelsen KS 2024/683

Förvaltningens förslag till beslut

1. Järva stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det till kommunstyrelsen som svar på remissen.
2. Ärendet justeras omedelbart.

Sammanfattning

Förvaltningen anser att det är viktigt att det finns olika typer av fordon för att alla ska kunna transportera sig på ett smidigt och säkert sätt inom staden. Förslaget att förändra gällande reglering skulle innebära en fördel vad gäller elsparkcyklar i uthyrningssyfte mot andra fordon som exempelvis cyklar då tidsbegränsning 24 timmar gäller för samtliga fordon.

Polisen ansvarar för tillstånd att placera ut uthyrningsfordon och ger staden viss möjlighet genom remiss att exempelvis ställa krav på plats men inte på vilket företag som får tillstånd.

Då detta är ett ganska nytt inslag, både i stadsbilden och som transportsätt, kommer utveckling att ske av både regler och hantering utifrån ny kunskap och behov. Samtidigt är det positivt med möjligheten att ta sig från en plats till annan med yt- och energieffektiva alternativ.

Bakgrund

En motion av Gabriel Kroon (SD) och Anders Lindman (SD) om ny policy för mikromobilitetsfordon har inkommit där de anser att mikromobilitet är ett viktigt komplement till gång, cykel, kollektivtrafik och bil. Elcyklar och elsparkcyklar utgör ett viktigt färdmedel i stadsmiljön. Marknaden för mikromobilitet är idag reglerad av Stockholm stad. Nyligen antog trafiknämnden nya riktlinjer avseende uppställning, krav och tilldelning av plats för

aktörer som bedriver uthyrning av fordon. Det nya förslaget har enligt motionärerna kritiserats kraftigt av flera företag så som Lime och Tier. De har påpekat flera brister på bland annat måtten som staden använder så som:

1. Snittanvändning per bolag.
2. Marknadsandel mätt i antalet resor per dygn.
3. Parkerad mer än 24 timmar.

Vidare har en synpunkt framförts om att trafiknämnden inte inför mer detaljerade och transparenta kriterier för bedömning, samt inte kortar dessa till 1 år och inför regelbundna utvärderingsperioder. Sverigedemokraterna anser att det är beklagligt att branschaktörerna inte har inkluderats tidigare i processen och fått gehör för sina synpunkter. Dagens förutsättningar för mikromobilitet skiljer sig mycket från hur det såg ut vid det historiska införandet. Därför behöver regelverket ses över och utformas i samråd med branschaktörerna. Därför föreslås att kommunfullmäktige ger trafiknämnden i uppdrag att utarbeta nya och mer tillåtande riktlinjer för friliggande fordon, i samråd med branschföretagen.

Ärendet

Stockholms stad ska vara en trygg och tillgänglig stad för alla. Ett grundläggande och viktigt verktyg i trafiknämndens och stadsdelsnämndens 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. Eftersom uthyrningen av elsparkcyklar sker på offentlig plats ska företagen ha tillstånd från Polisen. Polisen kan välja att dra in tillstånd från företag som inte följer de villkor som finns. Företagen betalar en avgift till Stockholms stad för de elsparkcyklar som hyrs ut på stadens mark. Under detta ärendes beredning har stadens program, planer och riktlinjer såsom Cykelstaden, Cykelplan för Stockholm och Trafiksäkerhetsplan för Stockholm stad varit vägledande.

Under en längre tid har rättsläget varit osäkert vad gäller huruvida uppställning av elsparkcyklar i kommersiellt syfte är tillståndspliktigt enligt ordningslagen eller inte. 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. Det är idag Polisen som ger tillstånd enligt ordningslagen och Polisen som har den juridiska rådgivningen när de kommer till efterlevnaden av polistillstånd. Som remissinstans får staden möjlighet att villkora tillstånden och kan på så sätt få bättre kontroll över verksamheterna som bedriver friflytande uthyrning av elsparkcyklar. 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. Staden tittar kontinuerligt på andra städers arbete i denna fråga.

Parkering

En elsparkcykel ska i första hand parkeras på särskilt utpekade platser. Staden har rätt att flytta på elsparkcyklar som lämnats på gångbanor eller utgör en fara för andra trafikanter. I Stockholm finns det cirka 700 parkeringsrutor för elsparkcyklar. Det finns också runt 100 platser i centrala Stockholm med elsparkcykelställ, utplacerade av de företag som hyr ut elsparkcyklar. Det är tillåtet att parkera elsparkcykeln i något av stadens vanliga cykelställ. Totalt finns upp till 12 000 elsparkcyklar för uthyrning i staden. Antalet aktiva uthyrare varierar. Varken cyklar, elcyklar eller elsparkcyklar får vara parkerade i mer än 24 timmar.

Mikromobilitet är ett nytt begrepp som inte har en tydlig definition men det handlar om mindre fordon som man använder för att ta sig fram kortare sträckor, till exempel cykel, elsparkcykel, elcykel och andra små eldrivna fordon. I Stockholms program och regler jämföras elsparkcyklar och elcyklar med cyklar som fordon. I vissa fall, som med elsparkcyklarna, kan en ny fordonsetablering ske snabbt. Eldrivna fordon, både motordrivna och olika typer av cyklar blir allt vanligare. Eldrivna fordon är tysta fordon och skulle därigenom kunna utgöra en ökad olycksrisk.

Det stora flertalet elsparkcyklar tillhör i nuläget friflytande hyrsystem som drivs av kommersiella aktörer. Fordonen är mindre och vanligtvis lättare än traditionella cyklar med en tillåten maxhastighet på 20 km/h. Det är i grunden positivt med ett större utbud av yteffektiva, tysta och utsläppsfria persontransporter - oavsett om dessa är hyrda eller privatägda. Det ger fler valmöjligheter för kortare resor i framför allt de centrala delarna av staden, och kan som ett snabbare alternativ till gång för sista sträckan från hållplats till målpunkt även bidra till att göra kollektivtrafiken mer tillgänglig.

Ny teknik har utvecklats för att öka säkerheten där digitaliseringen och automatiseringen skapar nya möjligheter att styra fordon på stadens villkor, till exempel genom geofencing. Geofencing testas redan idag i olika pilotprojekt, och används för att begränsa elsparkcyklarnas parkeringsmöjligheter och hastighet inom utpekade geografiska områden.

Elsparkcyklar för allmän uthyrning finns numera tillgängliga i innerstaden och i vissa närförorter. Överlag är stockholmarna

negativt inställda till elsparkcyklarna. Sex av tio uppgav i miljöförvaltningens medborgarenkät år 2020 att de hade en ganska eller mycket negativ uppfattning om dessa medan två av tio var positiva till elsparkcyklar.

Inställningen till elsparkcyklar var markant mer positiv bland yngre medan de äldre åldersgrupperna var mycket negativa. Mest positiva var invånarna i Skärholmen och Järva.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av avdelningen stadsutveckling, medborgarservice och fritid.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Förvaltningen anser att det är viktigt att det finns olika former av fordon för att transportera sig på ett smidigt och säkert sätt inom staden. I takt med att antalet mikrobilitetsfordon så som elsparkcyklar har ökat i stadsbilden har fördelarna uppmärksammats men även nackdelarna där många synpunkter vad gäller trygghet och säkerhet dominerat.

Stadens centrala funktionshindersråd har tidigare påpekat att framför allt synskadade har stora problem att navigera runt hinder med felparkerade cyklar och elsparkcyklar (DNR). Även gående har lyft att det är problem med säkerhet då infrastruktur ännu inte delar på alla vägbanor för gående och andra fordon. Det är inte lagligt att framföra cyklar eller elsparkcyklar på trottoarer eller gångväg men det är vanligt förekommande att konflikter uppstår på just dessa. Samtidigt är det positivt med möjligheten att ta sig från en plats till annan med yt- och energieffektiva alternativ.

Vad gäller parkeringstid som begränsas till 24 timmar är det samma regler som gäller för cyklar såväl som privat mikromobilitet. Förvaltningen ser därmed inget behov av att förändra gällande regler till förmån för elsparkcyklar mot andra fordon. Med tanke på att miljöförvaltningens medborgarundersökning visar att det finns invånare i Stockholm som är negativa till elsparkcyklar bör en lättnad av regler för dessa ta det i beaktande.

En synpunkt framförs av motionärerna om att trafiknämnden inte infört mer detaljerade och transparenta kriterier för bedömning, samt inte kortar bedömningarna till 1 år och inför regelbundna utvärderingsperioder. Förvaltningen är för transparenta kriterier för bedömning och konstaterar att ansvarar för framtagande av dessa åligger trafiknämnden.

Förvaltningen föreslår att stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som svar på remissen.

Victoria Callenmark
Stadsdelsdirektör
Järva stadsdelsförvaltning

Adrian Göransson
Avdelningschef
Järva stadsdelsförvaltning

Bilagor

1. Följebrev Remiss av Motion om ny policy för mikromobilitetsfordon
2. Motion av Gabriel Kroon (SD) och Anders Lindman (SD) om ny policy för mikromobilitetsfordon

Attesterat av

Detta dokument har godkänts digitalt av följande personer:

Namn	Datum
Victoria Callenmark, Stadsdelsdirektör	2024-09-12
Adrian Göransson, Avdelningschef	2024-09-12