

PM Rotel V (Dnr KS 2022/87)

Promemorian - Parkering av elsparkcyklar

Remiss från Infrastrukturdepartementet

Remisstid den 28 april 2022

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadens promemoria.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Daniel Helldén anför följande.

Ärendet

Infrastrukturdepartementet föreslår en ändring i trafikförordningen (1998:1276) som innebär förbud mot parkering av elsparkcyklar på gångbana och cykelbana annat än vid uppställningsplatser för cykel. En sådan uppställningsplats kan till exempel vara ett cykelställ eller en särskilt utpekad plats för elsparkcyklar.

Bakgrunden till förslaget är att uthyrning av elsparkcyklar i flera städer har visat sig vara en starkt efterfrågad verksamhet. Samtidigt har den skapat framkomlighetsproblem på platser där framför allt gående och cyklister rör sig. Det beror till stor del på att elsparkcyklar ofta parkeras på gång- eller cykelbana.

Med författningsändringen får kommunerna ytterligare ett verktyg för att skapa ordning och reda i stadsmiljön. Syftet med ändringen är att göra det enklare för kommuner att avgöra vilken elsparkcykel som står felparkerad och därför kan flyttas ur vägen eller forslas bort till en kommunal uppsamlingsplats. Elsparkcykelföretagen ska betala kostnaden för flytten.

Kommunernas utrymme att bestämma över den lokala trafikens funktionssätt inskränks inte. Istället ges möjlighet för kommunerna att meddela undantag i lokala trafikföreskrifter så att elsparkcyklar får parkeras på gång- eller cykelbana i den utsträckning som det bedöms lämpligt. Sådant undantag behöver heller inte märkas ut med vägmärke.

Lagändringen föreslås träda i kraft den 1 augusti 2022.

Infrastrukturdepartementet har skickat ärendet på remiss till Stockholms stad för yttrande. Remisstiden är till den 25 april 2022. På grund av kort remisstid har staden ansökt om och beviljats förlängd remisstid till den 28 april 2022.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, trafiknämnden och kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor.

Stadsledningskontoret har en i grunden positiv inställning till att infrastrukturdepartementet föreslår författningsändringar inom området elsparkcyklar. Stockholms

stad har efterfrågat tydligare lagstiftning och ökad kommunal rådighet i frågan om regleringen av elsparkcyklar. Den korta tiden till förslaget införandedatum kan innebära svårigheter att hinna genomföra tillräckliga förberedelser.

Exploateringsnämnden ställer sig i huvudsak positivt till den föreslagna ändringen och anser att det bland annat bidrar till att främja stadens arbete med framkomlighet. Nämnden framhåller att det vore positivt att elsparkcyklarna i trafiklagstiftningen definieras som ett eget fordonsslag. Nämnden anser att det är viktigt att främja hållbara transportmedel och att de ska placeras på rätt plats.

Trafiknämnden ställer sig i huvudsak positivt till den föreslagna ändringen och anser att det bland annat bidrar till att främja stadens arbete med framkomlighet. Det är positivt att kommunerna ges större möjlighet att flytta elsparkcyklar som står uppställda på gång- eller cykelbanor i samtliga fall, inte bara när de bedöms stå uppställda på ett trafikfarligt och hindrande sätt. En farhåga är om det i dagsläget finns kapacitet i befintliga cykelställ och privata cyklar kan trängas undan.

Kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor välkomnar de föreslagna förändringarna. Slarvigt parkerade och framförda elsparkcyklar i stadsmiljön har de senaste åren inneburit stora problem samt en direkt fara för framför allt Stockholmare med synnedättning.

Mina synpunkter

Stockholms stad välkomnar att regeringen efter år av parkeringsproblem på trottoarer och gångbanor kommer med förslag som i stort sammanfaller med de utmaningar som Stockholms stad har inom området. Fordonen upplevs som nedskräpande i stadsmiljön och utgör hinder för framkomligheten för gående, framförallt för personer med synnedättning. Behovet av klagörande regler har ökat i takt med den kraftiga expansionen.

Förordningsförslaget som innebär tvingande förbud för parkering av elsparkcyklar på gångbanor och cykelbanor men med rätten till kommunala undantag borde möjligen ha formulerats tvärt om. Redan 2019 föreslog vi att kommunerna skulle få rätten att införa parkeringsförbud. Nu får vi rätt att upphäva parkeringsförbud.

Jag konstaterar att lagstiftning och regelverk inte har förutsett den nya typen av fordon vilket har medfört att det har varit generellt svårt för kommuner att reglera verksamheten. Polisen – som myndighetsutövare för ordningslagen - framförde under 2019 att polistillstånd inte krävdes för bolagens verksamhet. Våren 2020 uppgav Polisens rättsutredning att polistillstånd krävs som grundregel, men enbart för bolagens utplacering av fordon och inte för användarnas parkering. Det dominerande problemet med illa parkerade fordon kommer dock av användarnas parkering. Möjliga vägar för att kunna reglera användarnas parkering har utretts av staden, men det har inte gått att styra användarnas parkering med nuvarande lagstiftning och regelverk. Oklarheten har tyvärr lett till att den lokala revideringen av de lokala ordningsföreskrifterna, med förtydligande om kravet på om polistillstånd för utställning av friflytande enpersonsfordon, först började gälla den 1 januari 2022.

Stockholms stad kräver nu polistillstånd för att bedriva uthyrning av elsparkcyklar och liknande fordon. Polistillstånd beviljas till maximalt 12 000 fordon på stadens mark. Det är i sammanhanget viktigt för staden att tilldelningen av bolag sker på ett konkurrensneutralt sätt för aktörerna.

Stadens parkeringsvakter har i uppdrag att flytta de elsparkcyklar som enligt lag står uppenbart trafikfarligt och hindrande. Det är positivt att kommunerna i promemorian föreslår få möjlighet att i samtliga fall flytta elsparkcyklar som står uppställda på gång- eller cykelbanor.

I promemorian framförs att elsparkcyklar ska ställas upp i befintliga cykelställ. Det kan ifrågasättas om det i dagsläget finns kapacitet i befintliga cykelställ och det finns också risk att privata cyklar trängs undan. Jag vill därför lyfta det arbete som kommer krävas med att inrätta nya cykelställ och platser för parkering av elsparkcyklar i redan trånga gaturum. Detta kommer att utgöra ett stort arbete utifrån stadsbild, gatuutrymmen och prioriteringar, med det är samtidigt ett viktigt arbete för att få bättre ordning i stadsmiljön.

Slutligen noterar staden att den föreslagna lydelsen i förslaget hänvisar till en viss effekt (250 watt) på elsparkcykeln. Transportstyrelsen har tidigare föreslagit att effekten bör tas bort i definitionen av elsparkcyklar. Detta är något som regeringen bör landa i före ett beslut kring föreslagna författningsändringar.

Jag har länge efterfrågat tydligare lagstiftning och ökad kommunal rådighet i frågan om regleringen av elsparkcyklar. Detta framgår bland annat av stadens svar på remiss från Transportstyrelsen beslutad av kommunstyrelsen den 12 december 2021. I remissvaret efterfrågar staden bland annat en ändring av lagen om vägtrafikdefinitioner, så att elsparkcyklar definieras som ett eget fordonsslag. Jag vill, i likhet med trafiknämnden, framhålla att denna förändring fortsatt bör utredas.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadens promemoria.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Stockholm den 20 april 2022

DANIEL HELLDÉN

Bilaga

1. Reservationer m.m.
2. Remissen

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Särskilt uttalande gjordes av borgarrådet Karin Wanngård (S) och borgarrådet Clara Lindblom (V) enligt följande.

Vi har tillsammans med övriga stockholmare i över tre års tid larmat om att bristerna i parkering av elsparkcyklar är ett mycket stort trafiksäkerhetsproblem. Den som hyr en elsparkcykel i dagsläget saknar idag incitament att parkera cykeln på ett ansvarsfullt sätt, eftersom den inte ägs av användaren. Samtidigt är det inte möjligt att hålla användaren ansvarig för brister vid parkeringen.

På samma gång har uthyrningsföretagen saknat incitament att se till att deras cyklar parkeras på ett korrekt sätt. Vid användning rullar cyklarna i genomsnitt 23 minuter per dygn enligt beräkningar från staden, vilket gör att missförhållandena och parkeringsproblemen i praktiken är mycket omfattande i Stockholm.

Denna situation har på senare år helt nonchalerats av den nuvarande kommunledningen. Troligtvis är det missförhållandena i just Stockholm som fått regeringen att ta detta initiativ. Trots att staden i förhandlingar redan våren 2019, via ordningslagen, hade kunnat tvinga bolagen att följa motsvarande regler. Därför är nuvarande passivitet och nonchalans från de blågröna oförsvarlig.

Majoriteten har enligt beslut valt att tillåta 12 000 cyklar. I löpmeter, parkerade i bredd, motsvarar elsparkcyklarna hela 6 000 meter, eller 6 kilometer. Därmed blir det i praktiken omöjligt att ordna uppställningsplatser för alla dessa cyklar, särskilt om staden med stor möda också ska ordna plats för drygt 5 000 låncyklar. Det senare bör rimligtvis vara mer prioriterat.

Vi vill därför begränsa antalet mellan 5 000-8 000 elsparkcyklar i Stockholm. Till och med för dessa nivåer kommer det att bli svårt att ordna parkeringsytor. Att genom lokala ordningsföreskrifter göra undantag från i promemorian föreslagna parkeringsregler på trottoarer, eller vid kollektivtrafikpunkter som exempelvis framför tunnelbanenedgångar, vore direkt ansvarslöst. Trafiksäkerheten för stadens oskyddade trafikanter måste alltid komma i första hand.

Att genomföra en upphandling av ett fåtal elsparkcykelbolag, som de blågröna beslutat om, tror vi inte heller är en framkomlig väg för att lösa dessa frågor. Det kommer bli omöjligt att på ett rättssäkert sätt och utan godtycke genomföra en sådan upphandling. Det hittills framgångsrika lobbyarbete som bolagen bedrivit gentemot kommunledningen förfärrar inför en sådan process.

Vi delar slutligen uppfattningen att elsparkcyklar/elmopeder bör utgöra en egen kategori av fordon. Här bör också hänsyn tas till de olika motoreffekter på fordonen som tillåts inom EU, men som idag inte tillåts i Sverige, men som bland annat påverkar hur försäkringsbolagen försäkrar dessa fordon och som även påverkar föreslagna regler i den remitterade promemorian.

Kommunstyrelsen

Särskilt uttalande gjordes av Karin Wanngård, Jan Valeskog och Kadir Kasirga (alla S) och Clara Lindblom och Rashid Mohammed (båda V) med hänvisning till Socialdemokraternas och Vänsterpartiets gemensamma särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

Ersätтарыttrande gjordes av Lisa Palm (Fi) med hänvisning till Socialdemokraternas och Vänsterpartiets gemensamma särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

Remissammanställning

Ärendet

Infrastrukturdepartementet föreslår en ändring i trafikförordningen (1998:1276) som innebär förbud mot parkering av elsparkcyklar på gångbana och cykelbana annat än vid uppställningsplatser för cykel. En sådan uppställningsplats kan till exempel vara ett cykelställ eller en särskilt utpekad plats för elsparkcyklar.

Bakgrunden till förslaget är att uthyrning av elsparkcyklar i flera städer har visat sig vara en starkt efterfrågad verksamhet. Samtidigt har den skapat framkomlighetsproblem på platser där framför allt gående och cyklisterna rör sig. Det beror till stor del på att elsparkcyklar ofta parkeras på gång- eller cykelbana.

Med författningsändringen får kommunerna ytterligare ett verktyg för att skapa ordning och reda i stadsmiljön. Syftet med ändringen är att göra det enklare för kommuner att avgöra vilken elsparkcykel som står felparkerad och därför kan flyttas ur vägen eller forslas bort till en kommunal uppsamlingsplats. Elsparkcykelföretagen ska betala kostnaden för flytten.

Kommunernas utrymme att bestämma över den lokala trafikens funktionssätt inskränks inte. Istället ges möjlighet att för kommunerna att meddela undantag i lokala trafikföreskrifter, så att elsparkcyklar får parkeras på gång- eller cykelbana i den utsträckning som det bedöms lämpligt. Sådant undantag behöver heller inte märkas ut med vägmärke.

Lagändringen föreslås träda i kraft den 1 augusti 2022.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, trafiknämnden och kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 18 mars 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Elsparkcyklar är ett av de kapacitetsstarka trafikslag som Stockholms stad, i enlighet med kommunfullmäktiges budget för 2022, arbetar för att en ökad andel persontransporter ska ske med.

Departementets utgångspunkter för förslagen sammanfaller i stort med de utmaningar som Stockholms stad har inom området. Behovet av klargörande regler har ökat under senare år, i takt med att dessa nya fordon har blivit ett allt mer frekvent inslag i stadstrafikmiljön. Den kraftiga expansionen har medfört ett antal mindre önskade effekter, såsom att fordonen upplevs som nedskräpande i stadsmiljön och som hinder för framkomligheten för gående.

Stadsledningskontoret konstaterar att lagstiftning och regelverk hittills inte har förutsett den nya typen av fordon och det har medfört att det har varit svårt att reglera verksamheten. Dock har Stockholms stad infört en paragraf för uthyrning av enpersonsfordon i stadens allmänna lokala ordningsföreskrifter (*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, beslutad av kommunfullmäktige den 8 novem-

ber 2021). Den nya paragrafen har som syfte att det kommer att krävas polistillstånd för att bedriva uthyrning av elsparkcyklar (och liknande fordon). I samband med Polisens obligatoriska remissförfrågan till staden avser staden att ställa villkor för att medge tillstånd för upplåtelse för uthyrning av enpersonsfordon. En tillstyrkan kommer att förenas med villkor om att fordonen inte ska kunna parkeras eller framföras inom områden där kommunen bestämt att fordonen inte ska kunna framföras eller parkeras. Även villkor rörande hur elsparkcyklarna ska parkeras och att data kring mobilitetstjänsten ska delas med Stockholms stad kan införas i en tillstyrkan om upplåtelse. Polistillstånden kommer att kopplas till ett maximalt antal elsparkcyklar på stadens mark, i enlighet med trafiknämndens beslut om hantering av ansökningar om polistillstånd den 16 december 2021. Stadsledningskontoret konstaterar att det i sammanhanget är viktigt att detta sker på ett konkurrensneutralt sätt för aktörerna.

Stadsledningskontoret har en i grunden positiv inställning till att infrastrukturdepartementet föreslår författningsändringar inom området elsparkcyklar. Stockholms stad har efterfrågat tydligare lagstiftning och ökad kommunal rådgivet i frågan om regleringen av elsparkcyklar. Detta framgår av stadens svar på remiss från Transportstyrelsen om *Utredning behov av förändrade regler för eldrivna enpersonsfordon – slutsatser, förslag och bedömningar* (dnr KS 2021/1236, beslutad av kommunstyrelsen den 12 december 2021). Här efterfrågar staden bland annat en ändring av lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner, så att elsparkcyklar inte längre definieras som cyklar. Om detta ändrades skulle kommuner kunna införa parkeringsförbud för elsparkcyklar på platser där man så anser önskvärt, utan att cyklar påverkas. Stadsledningskontoret vill, i likhet med trafiknämnden, framhålla att denna förändring fortsatt bör utredas.

Stadsledningskontoret delar även trafiknämndens synpunkter på den korta tiden till förslaget infördedatum, vilket kan innebära svårigheter att hinna genomföra tillräckliga förberedelser.

Stadsledningskontoret hänvisar i övrigt till trafiknämndens detaljerade synpunkter i sitt utlåtande.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen anser remissen besvarad med vad som sägs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 24 mars 2022 följande.

Anse remissen besvarad med exploateringskontorets tjänsteutlåtande

Särskilt uttalande gjordes av Anders Göransson m.fl. (S) och Clara Lindblom m.fl. (V), bilaga 1.

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande daterat den 18 februari 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Exploateringskontoret ställer sig i huvudsak positivt till den föreslagna ändringen och anser att det bland annat bidrar till att främja stadens arbete med framkomlighet. Kontoret har tagit del av och ställer sig bakom trafikkontorets remissvar. Kontoret framhåller specifikt att det vore positivt för staden att elsparkcyklarna i trafiklagstiftningen definieras som ett eget fordonsslag. Kontoret anser att det är viktigt att främja hållbara transportmedel och att de ska placeras på rätt plats. Kontoret arbetar aktivt med att minska bilberoendet och att skapa förutsättningar för mobilitetstjänster och mikromobilitet i exploateringsprojekten. Stockholm Parkering AB medverkar i kontorets projekt där gemensamma parkeringsanläggningar ska skapas och parkering av elsparkcyklar kan med fördel placeras i gemensamma parkeringsgarage

tillsammans med andra mobilitetstjänster. Kontoret samverkar med Stockholm Parkering AB, Miljöförvaltningen och Trafikkontoret med att ta fram en mobilitetsplan för staden, där elsparkcyklar har en viktig funktion i arbetet med att minska bilberoendet.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 17 mars 2022 följande.

1. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Trafiknämnden justerar beslutet omedelbart.

Särskilt uttalande gjordes av Inger Edvardsson m.fl. (S) och Rikard Warlenius m.fl. (V), *bilaga 1*.

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

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 31 januari 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Antalet elsparkcyklar i Stockholm har sedan starten ökat drastiskt med en topp på 23 000 elsparkcyklar i september 2021. Staden har under årens gång vidtagit flera åtgärder för att upprätthålla nyttan med elsparkcyklarna och minska den negativa påverkan de medfört. Bland annat har staden infört krav på tillstånd enligt ordningslagen (1993:1617) för uthyrningsverksamheten genom att revidera Stockholms kommuns allmänna lokala ordningsstadga samt införa avgift för uthyrningsföretagen vid användandet av offentlig plats. Trafiknämnden har dessutom beslutat att begränsa antalet elsparkcyklar i Stockholm till maximalt 12 000. I de villkorsbilagor som medföljer tillstånden för har staden ställt villkor om parkeringsfria zoner. Dessutom har stadens parkeringsvakter i uppdrag att flytta de elsparkcyklar som står uppenbart trafikfarligt och hindrande. Staden har alltså vidtagit flera åtgärder för att öka framkomligheten och trafiksäkerheten för trafikanterna.

Trafikkontoret ställer sig i huvudsak positivt till den föreslagna ändringen och anser att det bland annat bidrar till att främja stadens arbete med framkomlighet. Kontoret har följande synpunkter på förslaget.

Det är positivt att kommunerna ges större möjlighet att flytta elsparkcyklar som står uppställda på gång- eller cykelbanor i samtliga fall, inte bara när de bedöms stå uppställda på ett trafikfarligt och hindrande sätt. Som tidigare nämnts flyttar stadens parkeringsvakter elsparkcyklar utifrån denna grund. Att det blir ett generellt förbud mot att parkera elsparkcyklar på gång- eller cykelbanor minskar de avvägningar som kan uppstå då parkeringsvakten initierar en flyttning av en elsparkcykel. Såsom promemorian nämner ställs då krav på upprätthållande av förbudet, vilket innebär att kommunerna bör flytta på felaktigt parkerade elsparkcykelfordon i vad som kan antas vara en större utsträckning än tidigare.

I promemorian framförs att elsparkcyklar ska ställas upp i befintliga cykelställ. Det kan ifrågasättas huruvida det i dagsläget finns kapacitet i befintliga cykelställ och det finns en farhåga att privata cyklar trängs undan av en stor mängd elsparkcyklar i de befintliga cykelställena. Det är en uppenbar risk att det kommer att bli svårare för traditionella cyklister att parkera sin cykel på ett lagligt sätt om det finns en stor mängd elsparkcyklar i cykelställena. Det kan i sin tur också påverka den friflytande tjänst som elsparkcyklarna är avsedda att utgöra. Om en kommun ska inrätta ytterligare platser för parkering av elsparkcyklar kan det krävas tillstånd enligt ordningslagen. Denna fråga berörs dock inte i promemorian. Inrättandet av ytor för uppställning av elsparkcyklar kan bli både en ekonomisk fråga och en fråga om att hitta platser i ett redan trångt gaturum. Om staden ska anordna parkeringsplatser för 12 000

elsparkcyklar utanför befintliga cykelställ skulle ungefär 6 000 löpmeter parkering behöva hittas enbart för att ge varje elsparkcykel en plats. Då finns också risken att det inte finns någon ledig plats vid elsparkcykelanvändarens målpunkt, vilket innebär att det i praktiken kan behövas mer än en parkeringsplats per elsparkcykel. En ytterligare risk som noteras i detta sammanhang är att vanliga cyklar i större utsträckning kan komma att parkeras i gång- eller cykelbana, vilket också påverkar framkomligheten. Denna risk belyses inte i promemorian. Detta kompliceras ytterligare av att de privatägda cyklarna oftare står fastlåsta, vilket ökar risken för en mer omfattande fastlåsnings av vanliga cyklar i gatumiljön.

Trafikkontoret vill också lyfta det arbete som kommer krävas för de kommuner där det finns en större andel elsparkcyklar, med att inrätta nya cykelställ och platser för parkering av elsparkcyklar i redan trånga gaturum. Detta kommer att utgöra ett tidskrävande arbete utifrån stadsbild, gatuutrymmen och prioriteringar. Med förslagets föreslagna ikraftträdande redan den 1 augusti 2022, under högsäsong, finns en överhängande risk att det inte kommer att finnas tillräckligt många cykelställ och andra platser för parkering av elsparkcyklar, varför det kan komma att bli en stor mängd felparkerade elsparkcyklar på gång- och cykelbanor trots förbudet.

Kontoret noterar att det saknas ett resonemang kring varför stannande på gångbana inte berörts i frågan om elsparkcyklar. Transportstyrelsen har i rapport TSV 2019-5394 ("Transportstyrelsens förslag om förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon") föreslagit ett förbud mot framförande av elsparkcyklar på gångbanan. Att då enbart förbjuda parkering på gång- eller cykelbana kan tänkas tala för att stannande på gångbana är tillåtet, och således även ett framförande, trots förslaget förbud. Det saknas enligt kontorets mening ett resonemang i promemorian om varför man tillåter stannande på gångbana när det föreslagits vara otillåtet att köra elsparkcyklar på gångbanan.

Trafikkontoret noterar att den föreslagna lydelsen i 3 kap. 48 § tredje stycket trafikförordningen hänvisar till en viss effekt på elsparkcykeln (250 watt). Transportstyrelsen har i rapport TSV 2019-5394 föreslagit att effekten bör tas bort i definitionen av elsparkcyklar, genom en ändring i lagen om vägtrafikdefinitioner. Kontoret undrar om detta är något som infrastrukturdepartementet resonerat kring.

Avseende föreskriftsarbetet vid undantag från det föreslagna förbudet om parkering på gång- eller cykelbana vill kontoret framhålla följande.

Kontoret ser positivt på möjligheten att införa undantag från förslaget om parkeringsförbud på gång- eller cykelbana. För större städer med fler gator kan det dock bli ett omfattande föreskriftsarbete ifall kommunen exempelvis vill att undantag från parkeringsförbudet ska gälla på ett stort antal gator. Kontoret anser inte att det framgår hur infrastrukturdepartementet tänkt sig att kommuner som vill att det ska råda undantag från förbudet på ett större antal gator ska reglera undantag från förbudet. Detta väcker också frågor om huruvida undantag från förbudet genom lokala trafikföreskrifter blir transparenta och tydliga för användare av elsparkcyklar.

Därtill kan tänkas att kommuner bedömer att parkering på cykelbanor bör vara förbjudet i större utsträckning än på gångbanor och frågan är således ifall kommunerna har möjlighet att enbart undanta gångbanor från det föreslagna förbudet i 3 kap. 48 § st. 3 trafikförordningen. Situationen behandlas inte i promemorian och vägledning i frågan vore enligt kontorets mening önskvärt.

Slutligen vill kontoret tillägga att det vore positivt för staden att elsparkcyklarna i trafiklagstiftningen definieras som ett eget fordonsslag. Det finns ett stort behov för Stockholms stad, och säkerligen fler kommuner, av ytterligare verktyg för att reglera utplacering och parkering av elsparkcyklar i friflytande fordonsflottor, utan att regleringen omfattar och påverkar traditionella privata cyklar. Av det skälet bör redan nu frågan om en egen fordondefinition för elsparkcyklar (eldrivna fordon utan tramp- eller vevanordning) utredas vidare.

Kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor

Kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågors yttrande daterat den 21 mars 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Rådet har fått promemoria *Parkering av elsparkcyklar* på remiss. I promemorian föreslås att det ska införas ett förbud mot att parkera elsparkcyklar på gång- eller cykelbana, annat än vid uppställningsplatser avsedda för cyklar. Förbudet föreslås träda i kraft den 1 augusti 2022. Rådet välkomnar de föreslagna förändringarna. Slarvigt parkerade och framförda elsparkcyklar i stadsmiljön har de senaste åren inneburit stora problem samt en direkt fara för framför allt Stockholmare med synnedsättning. Både rådet samt Synskadades riksförbund i Stockholms stad har därför ett flertal gånger påtalat problemen till staden och att något behöver göras skyndsamt.

Rådet vill påminna om att korttidsuthyrning av elsparkcyklar förekommit i Stockholm ända sedan hösten 2018. Även om antalet elcyklar ökat över tid och problemen inte var lika stor från början menar rådet att initiativ från både regering samt staden borde ha kommit betydligt tidigare. Men rådet välkomnar som sagt de regleringar som nu föreslås.

Reservationer m.m.

Exploateringsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av Anders Göransson m.fl. (S) och Clara Lindblom m.fl. (V) enligt följande.

Vi har tillsammans med övriga stockholmare i över tre års tid larmat om att bristerna i parkering av elsparkcyklar är ett mycket stort trafiksäkerhetsproblem. Den som hyr en elsparkcykel i dagsläget saknar idag incitament att parkera cykeln på ett ansvarsfullt sätt, eftersom den inte ägs av användare. Samtidigt är det inte möjligt att hålla användaren ansvarig för brister vid parkeringen.

På samma gång har uthyrningsföretagen saknat incitament att se till att deras cyklar parkeras på ett korrekt sätt. Vid användning rullar cyklarna i genomsnitt 23 minuter per dygn enligt beräkningar från staden, vilket gör att missförhållandena och parkeringsproblemen i praktiken är mycket omfattande i Stockholm.

Denna situation har på senare år helt nonchalerats av den nuvarande kommunledningen. Troligtvis är det missförhållandena i just Stockholm som fått regeringen att ta detta initiativ. Trots att staden i förhandlingar redan våren 2019, via ordningslagen, (OL), hade kunnat tvinga bolagen att följa motsvarande regler. Därför är nuvarande passivitet och nonchalans från de Blågröna oförsvarlig.

Majoriteten har enligt beslut valt att tillåta 12000 cyklar. I löpmeter, parkerade i bredd, motsvarar elsparkcyklarna hela 6000 meter, eller 6 km! Därmed blir det i praktiken omöjligt att ordna uppställningsplatser för alla dessa cyklar, särskilt om staden med stor möda också ska ordna plats för drygt 5000 låncyklar. Det senare bör rimligtvis vara mer prioriterat.

Vi vill därför begränsa antalet mellan 5000-8000 elsparkcyklar i Stockholm. Till och med för dessa nivåer kommer det att bli svårt att ordna parkeringsytor. Att genom lokala ordningsföreskrifter göra undantag från i promemorian föreslagna parkeringsregler på trottoarer, eller vid kollektivtrafikpunkter som exempelvis framför tunnelbanenedgångar, vore direkt ansvarslost. Trafiksäkerheten för stadens oskyddade trafikanter måste alltid komma i första hand.

Att genomföra en upphandling av ett fåtal elsparkcykelbolag, som de Blågröna beslutat om, tror vi inte heller är en framkomlig väg för att lösa dessa frågor. Det kommer bli omöjligt att på ett rättssäkert sätt och utan godtycke genomföra en sådan upphandling. Det hittills framgångsrika lobbyarbete som bolagen bedrivit gentemot kommunledningen förfärrar inför en sådan process.

Vi delar slutligen uppfattningen att elsparkcyklar/elmopeder bör utgöra en egen kategori av fordon. Här bör också hänsyn tas till de olika motoreffekter på fordonen som tillåts inom EU, men som idag inte tillåts i Sverige, men som bland annat påverkar hur försäkringsbolagen försäkrar dessa fordon och som även påverkar föreslagna regler i den remitterade promemorian.

Trafiknämnden

Särskilt uttalande gjordes av Inger Edvardsson m.fl. (S) och Rikard Warlenius m.fl. (V) enligt följande.

Vi har tillsammans med övriga stockholmare i över tre års tid larmat om att bristerna i parkering av elsparkcyklar är ett mycket stort trafiksäkerhetsproblem. Den som hyr en elsparkcykel i dagsläget saknar idag incitament att parkera cykeln på ett ansvarsfullt sätt, eftersom den inte ägs av användare. Samtidigt är det inte möjligt att hålla användaren ansvarig för brister vid parkeringen.

På samma gång har uthyrningsföretagen saknat incitament att se till att deras cyklar parkeras på ett korrekt sätt. Vid användning rullar cyklarna i genomsnitt 23 minuter per dygn enligt

beräkningar från staden, vilket gör att missförhållandena och parkeringsproblemen i praktiken är mycket omfattande i Stockholm.

Denna situation har på senare år helt nonchalerats av den nuvarande kommunledningen. Troligtvis är det missförhållandena i just Stockholm som fått regeringen att ta detta initiativ. Trots att staden i förhandlingar redan våren 2019, via ordningslagen, (OL), hade kunnat tvinga bolagen att följa motsvarande regler. Därför är nuvarande passivitet och nonchalans från de Blågröna oförsvarlig.

Majoriteten har enligt beslut valt att tillåta 12000 cyklar. I löpmeter, parkerade i bredd, motsvarar elsparkcyklarna hela 6000 meter, eller 6 km! Därmed blir det i praktiken omöjligt att ordna uppställningsplatser för alla dessa cyklar, särskilt om staden med stor möda också ska ordna plats för drygt 5000 låncyklar. Det senare bör rimligtvis vara mer prioriterat.

Vi vill därför begränsa antalet mellan 5000-8000 elsparkcyklar i Stockholm. Till och med för dessa nivåer kommer det att bli svårt att ordna parkeringsytor. Att genom lokala ordningsföreskrifter göra undantag från i promemorian föreslagna parkeringsregler på trottoarer, eller vid kollektivtrafikpunkter som exempelvis framför tunnelbanenedgångar, vore direkt ansvarslost. Trafiksäkerheten för stadens oskyddade trafikanter måste alltid komma i första hand.

Att genomföra en upphandling av ett fåtal elsparkcykelbolag, som de Blågröna beslutat om, tror vi inte heller är en framkomlig väg för att lösa dessa frågor. Det kommer bli omöjligt att på ett rättssäkert sätt och utan godtycke genomföra en sådan upphandling. Det hittills framgångsrika lobbyarbete som bolagen bedrivit gentemot kommunledningen förfäras inför en sådan process.

Vi delar slutligen uppfattningen att elsparkcyklar/elmopeder bör utgöra en egen kategori av fordon. Här bör också hänsyn tas till de olika motoreffekter på fordonen som tillåts inom EU, men som idag inte tillåts i Sverige, men som bland annat påverkar hur försäkringsbolagen försäkrar dessa fordon och som även påverkar föreslagna regler i den remitterade promemorian.

Ersätтарыttrande gjordes av Malin Ericson (Fi) enligt följande.

Stockholm har länge väntat på en lösning på den ohållbara situationen med kringslängda elsparkcyklar, och en påfallande senfärdighet har präglat den grönbå majoritetens hantering av frågan. Tyvärr måste vi konstatera att vi med infrastrukturdepartementets promemoria inte kommer så mycket närmare. De problem som löses ersätts av nya.

I promemorian ger infrastrukturdepartementet en definition på vad som skiljer elsparkcyklarna från andra cyklar, till exempel att de saknar ”tramp- eller vevanordning”. Trots att man visar att det faktiskt går att definiera elsparkcyklar som ett eget fordonsslag väljer man bort att göra just det, och inskränker på så vis möjligheten till att reglera elsparkcyklarna i högre utsträckning utan att det påverkar vanliga cyklar. Där är det viktigt att staden fortsätter trycka på för att elsparkcyklarna ska få en egen fordondefinition.

Som positiv effekt av ett förbud mot parkering på gångbanan lyfter trafikkontoret i sitt utlåtande att trafikvakterna kan flytta undan felparkerade elsparkcyklar från trottoarer utan att behöva göra juridiska avvägningar. Det är naturligtvis en förbättring från rådande situation då det krävs att cykeln på ett snävt definierat vis hindrar framkomligheten, men löser inte grundproblemet med den felaktiga placeringen. Vi ställer oss dessvärre tvivlande till om förbudet på ett avgörande sätt kan förändra användarnas vårdslösa hantering av elsparkcyklarna. De har blivit slit-och-släng-fordon, något som man plockar upp från marken och kastar tillbaka när man inte behöver det längre. Det är också tveksamt hur effektivt brott mot förbudet kan bevakas, då det antingen krävs att användaren tas på bar gärning eller att senaste användare eftersöks via bolaget. Vi tycker inte heller att det är vad Stockholms parkeringsvakter bör ägna sin tid åt.

Risken att elsparkcyklarna konkurrerar ut vanliga cyklar i kampen om platser i cykelställ är också betydande. Utrymmet för cykelparkering är begränsad, och som trafikkontoret påpekar kan det i stället bli en överflyttningseffekt med dåligt parkerade privatcyklar, därtill fastlåsta. Det gagnar definitivt inte framkomligheten.

Sammantaget är vår uppfattning att lösningen är att enbart tillåta fasta system som ger användarna incitament att ställa ifrån sig elsparkcyklarna på rätt plats. Antalet tillstånd för elsparkcyklar kan då begränsas utifrån hur mycket utrymme det finns för ställ. Ett alternativ är förprogrammerade zoner för avställning, men det ger ingen garanti för att användarna ställer ifrån sig elsparkcyklarna på ett rimligt sätt inom zonen.