

Handläggare
Cecilia Wallenius
08-508 26 329
Johan Sundman
08-508 26 027**Till**
Trafiknämnden
2021-04-22

Elsparkcyklar. Ändring av de allmänna lokala ordningsföreskrifterna samt införande av avgift för uthyrning av enpersonsfordon på allmän plats

Förslag till beslut

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 friflytande mobilitetssystem

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 26 § avgift ändras till 27 § avgift
Nuvarande 27 § 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 ny kategori med följande lydelse, tillförs under rubriken Infrastruktur

”Bedriva uthyrning av enpersonsfordon

A-D: 1 400 kr/fordon och år + moms"

4. Besluta att avgiften för att bedriva uthyrning av enpersonsfordon ska vara nedsatt med 50 procent, d.v.s. 700 kr/fordon + moms och helår till och med den 31 dec 2021.
5. Besluta att under rubriken Anläggningar och byggnader i taxa för upplåtelse av offentlig plats med polistillstånd ändra ordet "elbil" till "elfordon".

Trafiknämnden beslutar för egen del att

6. Ärendet förklaras omedelbart justerat

Gunilla Glantz
Förvaltningschef

Ulrika Falk
Avdelningschef

Sammanfattning

Mängden elsparkcyklar i Stockholm ökar och nådde en ny rekordnivå hösten 2020 med över 14 000 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 trafikkontoret några lämpliga medel för att kontrollera och begränsa verksamheten utöver att föra dialog med de olika företag som har elsparkcyklar i Stockholm. Ordningslagen reglerar bolagens uppställning av elsparkcyklar men inte när kunderna lämnar en elsparkcykel efter avslutad resa.

Den väg trafikkontoret ser för att bäst kunna reglera och kontrollera uthyrningsverksamhet av elsparkcyklar och andra enpersonsfordon är att reglera genom de lokala ordningsföreskrifterna och avgiftsbelägga uthyrningsverksamheten. Istället för att fokusera på tillstånd för ett stort antal ytor för utställning av elsparkcyklar, föreslår kontoret att tillstånd kan ges för ett visst antal fordon inom ett större geografiskt område. I områden där större mängder elsparkcyklar samlas i kluster, t ex i anslutning till kollektivtrafikknutpunkter och större besöksmål, kan det dock vara aktuellt att reglera med parkeringsförbud och anvisade parkeringsplatser. Trafikkontoret föreslår därför att en ny paragraf införs i de lokala ordningsföreskrifterna enligt beslutssatsen samt att en avgift tas ut på 1 400 kr plus moms per elsparkcykel som de olika bolagen önskar ställa ut i Stockholm. Med hänvisning till de lättnader i avgifter som tidigare beslutats för näringslivet, med anledning av negativa följdverkningar av coronapandemin, föreslås avgiften tas ut med halva beloppet, 700 kr plus moms per elsparkcykel, till och med den 31 december 2021. Detta kombineras med att det i områden med många elsparkcyklar, så kallade klusterområden, införs parkeringsförbud i kombination med uppmärkta parkeringsplatser för elsparkcyklar.

Bakgrund

Under de ungefär tre år som gått sedan olika bolag började introducera elsparkcyklar i Stockholm har antalet både i högsäsong och i lågsäsong ökat när man jämför de olika åren. Hösten 2020 nåddes en ny rekordnivå med över 14 000 elsparkcyklar i Stockholm. Det finns inga tecken på att utvecklingen kommer mattas av, utan det går att räkna med att antalet kommer bli minst lika stort även i sommar.

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 är tillgängliga i ett allt 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 trafikarbetet.

Samtidigt skapar den stora mängden elsparkcyklar belamringsproblem i staden. Idag har inte trafikkontoret några lämpliga medel för att kontrollera och begränsa verksamheten utöver att föra dialog med de olika företag som har elsparkcyklar i Stockholm. Enligt ordningslagen krävs polistillstånd för att bedriva uthyrningsverksamhet med elsparkcyklar på offentlig plats. Kundernas parkering av en elsparkcykel efter avslutad resa omfattas däremot inte av kravet på polistillstånd.

Den väg trafikkontoret ser för att kunna reglera och kontrollera uthyrningsverksamhet av elsparkcyklar och andra enpersonsfordon är att reglera genom de lokala ordningsföreskrifterna och avgiftsbelägga uthyrningsverksamheten. Kontoret ser gärna att polistillståndet utformas på ett sätt som gör att kontoret kan tillstyrka ett visst antal fordon inom ett större geografiskt område. 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.

Ärendets beredning

Ärendet är berett inom trafikkontoret i samverkan med SKR:s juridiska avdelning.

Varför reglera via de allmänna lokala ordningsföreskrifterna?

Grunden för hur offentlig plats får användas framgår av 3 kap. 1 § ordningslagen. Den person eller 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 söka polistillstånd. Sökanden beskriver vad som ska ske på platsen, eventuella installationer, vilken tid ansökan avser samt bifogar en måttfatt ritning över vilken yta som önskas ianspråkta. När ordningslagen togs fram förutsatte lagstiftaren att platsen ifråga skulle räknas i kvadratmetrar och därmed enkelt gå att kontrollera vid tillsyn.

Det tillvägagångssättet fungerar dock inte med elsparkcyklar och andra friflytande uthyrningstjänster. I och med att polismyndigheten i en rättsutredning slagit fast att även om elsparkcykelbolagen omfattas av ordningslagen, så styrs kunderna av gällande trafik- och parkeringsregler. Eftersom det är svårt för polisen att vid tillsyn avgöra om eventuella elsparkcyklar på platsen har ställts dit av ett företag i syfte att hyras ut, eller parkerats där av enskilda användare,

blir det också svårt att göra tillsyn och kontrollera att utfärdade tillstånd enligt ordningslagen följs.

En ordningsföreskrift om tillståndskrav för att bedriva uthyrning av olika former av friflytande mobilitetstjänster innebär en precisering av tillståndskravet i 3 kap. 1 § i ordningslagen, som rymms inom kommunens bemyndigande att utfärda lokala ordningsföreskrifter.

För att staden ska kunna ta ut en avgift för upplåtelse krävs att Polismyndigheten har meddelat tillstånd för upplåtelsen i fråga. Eftersom den aktuella verksamheten inte riktigt går att passa in i tillstånd för en given plats är det mer lämpligt att ge tillstånd för en friflytande upplåtelse där platserna för de enskilda elsparkcyklarna kan variera inom den zon som företaget angett för sin verksamhet.

Innan Polismyndigheten beslutar om att lämna tillstånd till en viss verksamhet på offentlig plats ska ansökan skickas till kommunen som har möjlighet att antingen lämna sitt veto mot eller tillstyrka ansökan. Kommunen får förena en tillstyrkan med villkor som i sin tur måste tas in som villkor i Polismyndighetens tillstånd. Den som inte följer villkor i tillstånd 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 skötseln av den offentliga platsen, markanvändning, stadsbild, miljö eller trafik. När det gäller elsparkcyklar 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.

Stockholms stads allmänna lokala ordningsföreskrifter styr vad som är tillåtet att göra på offentlig plats inom kommunen. Genom att tydliggöra reglerna kring uthyrning av elsparkcyklar och andra friflytande mobilitetstjänster i de allmänna lokala ordningsföreskrifterna, får kommunen bättre möjlighet att styra och kontrollera verksamheten.

I och med detta kan sedan tillstånd ges enligt ordningslagen men för ett visst antal elsparkcyklar inom ett visst geografiskt område. När kommunen yttrar sig i tillståndsärendet kan villkor, t ex rörande hur elsparkcyklarna ska parkeras och att data kring elsparkcyklarna ska delas med Stockholms stad, ställas upp som en förutsättning för att

ansökan ska beviljas. Nuvarande Allmänna ordningsföreskrifter framgår av bilaga 2.

Förslag till ändring i de allmänna lokala ordningsföreskrifterna för Stockholm stad

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

1. *26 § Uthyrning friflytande mobilitetssystem.*

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 motorstöd eller inte.

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

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

Hur taxan utformas

En given utgångspunkt i frågan om en taxa med avgifter för tillhandahållande av friflytande mobilitetstjänster är att desto fler fordon som tillhandahålls, desto större del av en offentlig plats tas i anspråk. Reglerna i avgiftslagen medger både att avgiften bestäms utifrån yta och utifrån antal fordon. Däremot ska avgiften 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.

Taxan för en vanlig upplåtelse utgår från de kvadratmeter som upplåtelsen tar i anspråk. Avgiften sätts utifrån vilken inskränkning upplåtelsen gör på offentlig plats, kostnaden för tillsyn av platsen och den fördel nyttjaren får av den upplåtna ytan.

I det aktuella fallet med friflytande enpersonsfordon föreslår kontoret istället 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.

En normal elsparkcykel tar upp ungefär 0,5 kvadratmeter. Om man jämför med andra avgiftsbelagda verksamheter, bland annat reklamskyltar eller tillfällig försäljning, och ett snittvärde av taxa för zon A-D skulle det ge en avgift på 1 400 kr plus moms per elsparkcykel eller 2 800 kr plus moms per kvadratmeter.

Med hänvisning till de lättnader i avgifter som tidigare beslutats för näringslivet, med anledning av negativa följdverkningar av coronapandemin, föreslås avgiften tas ut med halva beloppet, 700 kr plus moms per elsparkcykel och helår, till och med den 31 december 2021. Av fullmäktige beslutat taxa för upplåtelse av offentlig plats med polistillstånd framgår av bilaga 1.

Parkeringsplatser i klusterområden

Tillstånden för det antal elsparkcyklar respektive bolag får kommer att kombineras med en villkorsbilaga som reglerar hur elsparkcyklarna ska parkeras och andra saker som behöver regleras mer detaljerat. För att underlätta en korrekt och trafiksäker parkering kan identifierade platser med hög andel uppställda elsparkcyklar, så kallade klusterområden, kompletteras med en lokal trafikföreskrift om parkeringsförbud för elsparkcyklar och särskilt angivna parkeringsplatser. En sådan föreskrift får enligt 10 kap. 2 § första stycket 1 TraF bl.a. avse en viss trafikantgrupp.

Om aktuell föreskrift skulle utformas så att den skulle gälla fordonsslaget ”cykel” skulle det innebära ett förbud mot parkering av traditionella cyklar, el-assisterade cyklar och sådana hjälpmedel som används av personer med funktionsvariationer. I föreskriften definieras därför en trafikantgrupp som ”förare av cykel klass 4”. Begreppet ”cykel klass 4” är i föreskriften kopplat till den definition av begreppet som återfinns i 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner genom hänvisningen till denna lag.

En sådan reglering kan t ex röra större kollektivtrafikknutpunkter som Odenplan, Södra station, Centralstationen och Karlaplan eller större målpunkter som Sergels torg, Stureplan och Medborgarplatsen. Vilka klusterområden som behöver särskild reglering kan förändras över tid och den geografiska placeringen beslutas inte i detta ärende men det rör sig om ett tiotal platser i innerstaden.

Beroende på platsens utformning kan 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. Dessa parkeringsplatser kommer 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.

”Elbil” ändras till ”elfordon”

När trafiknämnden i februari och fullmäktige därefter i april beslutade om nya taxor för upplåtelse med polistillstånd användes ordet ”elbil” i samband med avgift för modul för laddning under avsnittet Anläggningar och byggnader. Trafikkontoret har blivit upplyst om 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 sida 9.

Analys och konsekvenser

Polistillståndet ger bolagen rätt att ställa ut ett maximalt antal fordon under den tid tillståndet gäller. Eftersom antalet elsparkcyklar som används varierar kraftigt mellan hög- och lågsäsong skulle en årsavgift baserad på det maximala antalet fordon i högsäsong innebära ett incitament för bolagen att ha ett stort antal elsparkcyklar även i lågsäsong eftersom man redan har betalat avgiften för dem. Trafikkontoret avser därför att ta ut avgiften på kortare period, förmodligen kvartalsvis, så att bolagen får ett incitament att bara ha så många elsparkcyklar i drift som det är motiverat utifrån marknadens efterfrågan.

Ekonomi

Om antalet elsparkcyklar fortsätter att vara på samma nivå som nu, ungefär 14 000 under högsäsong och 6 000 under lågsäsong, kommer avgiften ge en intäkt till staden på cirka 14 mnkr. Kontoret bedömer dock att införandet av en avgift kommer få effekten att antalet elsparkcyklar minskar.

Intäkten kan användas dels för att finansiera ett system för kontroll av efterlevnad och dels för ett antal parkeringsplatser i så kallade klusterområden. 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.

Trafikkontorets synpunkter

Elsparkcyklar och andra kommande friflytande mobilitetstjänster är nya verksamheter som inte går att på ett enkelt sätt anpassa till ordningslagen och hur användandet av offentlig plats har styrts och kontrollerats sedan den nya ordningslagen tillkom i mitten på 1990-talet. Som tidigare framhållits är utgångspunkten att den som vill bedriva verksamhet på offentlig plats, som inte är i enlighet med gällande detaljplan, ansöker om polistillstånd och i ansökan anger en noga definierad plats där verksamheten ska ske. Traditionellt har platsen kunnat definieras till några kvadratmeter.

Ett så stort antal parkeringar för elsparkcyklar skulle blockera stora ytor i det offentliga rummet som staden önskar använda till andra upplåtelser.

Fasta parkeringsplatser är inte heller i linje med hur elsparkcyklar och andra mobilitetstjänster används av kunderna. Den som har lånat en elsparkcykel vill inte återlämna den på en särskild plats, utan vill lämna den så nära sin målpunkt som möjligt. Sett ur användarens perspektiv är elsparkcykelns främsta fördel att den går att låna var som helst och kan lämnas tillbaka i närhet till målpunkten utan att användaren behöver gå en längre sträcka.

Genom att polistillståndet istället fokuserar på antalet elsparkcyklar den sökande vill placera ut kan staden få en bättre överblick över antalet fordon i drift och även få möjlighet att i villkorsbilaga styra att fordonen ställs upp på ett trafiksäkert och icke hindrande sätt.

Geografiska tillstånd kan med fördel kombineras med att i områden med många elsparkcyklar införa lokala parkeringsförbud och anvisa särskilda parkeringsplatser för elsparkcyklar för att få ordning på lokala problem. Trafikkontoret gör bedömningen att det kan handla om ungefär tio kollektivtrafikknutpunkter och större målpunkter i innerstaden och dess närhet.

För att geografiska tillstånd ska gå att kontrollera kommer det dels krävas system för övervakning av antal elsparkcyklar, dels insatser både från trafikkontorets egna inspektörer och från polisen för att kontrollera att särskilda villkor för parkering och uppställning följs.

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 friflytande mobilitetssystem

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 26 § avgift ändras till 27 § avgift
Nuvarande 27 § 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 ny kategori med följande lydelse, tillförs under rubriken Infrastruktur

”Bedriva uthyrning av enpersonsfordon

A-D: 1 400 kr/fordon och år + moms”

4. Besluta att avgiften för att bedriva uthyrning av enpersonsfordon ska vara nedsatt med 50 procent, d.v.s. 700 kr/fordon + moms och helår till och med den 31 dec 2021.
5. Besluta att under avsnitt Anläggningar och byggnader i taxa för upplåtelse av offentlig plats med polistillstånd ändra ordet ”elbil” till ”elfordon”.

Trafiknämnden beslutar för egen del att

6. Ärendet förklaras omedelbart justerat

Slut

Bilaga

1. Taxa för upplåtelse av offentlig plats med polistillstånd.
Revidering. Bilaga 1. Avgifter
2. Allmänna lokala ordningsföreskrifter för Stockholms kommun