

Handläggare
Johan Sundman
08-508 26 027

Till
Trafiknämnden
2020-02-20

Ordning och reda i Stockholmstrafiken samt reglering av elsparkcyklar. Svar på remiss från kommunstyrelsen

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden överlämnar tjänsteutlåtandet som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Trafiknämnden justerar beslutet omedelbart.

Gunilla Glantz
Förvaltningschef

Ulrika Falk
tf. Avdelningschef

Cecilia Wallenius
Enhetschef

Sammanfattning

En skrivelse till kommunstyrelsen från Karin Wanngård m.fl. (S) tar upp frågan om elsparkcyklar. Skrivelsen utmynnar i ett antal förslag, bland annat att kommunstyrelsen ska låta genomföra en rättsutredning rörande ordningslagens tillämplighet på elsparkcyklar och i samverkan med andra myndigheter och intressenter diskutera och definiera vilket lagmässigt utrymme som finns att reglera elsparkcykelverksamheten.

Skribenterna föreslår vidare att kommunstyrelsen i samverkan med trafiknämnden tar fram insatser för att säkerställa likabehandling

enligt kommunallagen samt planer för att minimera de negativa konsekvenserna av elsparkcyklar och säkerställa nödvändiga säkerhetskrav.

Trafikkontoret instämmer i den problembild som beskrivs och framhåller att mängden elsparkcyklar ökat från några hundra till närmare 9 000 på ungefär ett år. Även olyckor med elsparkcyklar har under samma period ökat markant. Samtidigt har elsparkcyklarna positiva effekter genom att erbjuda ett enkelt och effektivt alternativ för kortare resor.

Polismyndigheten arbetar med en rättsutredning som ska vara klar i början av 2020 och trafikkontoret menar att vidare arbete med frågan måste invänta den pågående utredningen. Det pågår även ett fortlöpande arbete tillsammans med de olika bolagen som har elsparkcyklar i Stockholm rörande de flesta frågor skrivelsen tar upp, alltifrån belamring och parkering till elsparkcyklarnas påverkan på snöröjning.

Remissen

Kommunstyrelsen har i en remiss efterfrågat trafikkontorets synpunkter på en skrivelse från Karin Wanngård m.fl. (S). I skrivelsen framförs att de elsparkcyklar som olika bolag ställt ut i Stockholm har medfört både positiva och negativa effekter för stockholmare och besökare. Som en positiv effekt framhålls att elsparkcyklarna underlättar för många att röra sig i staden.

Bland de negativa effekterna nämns att framkomligheten för framförallt funktionshindrade försvåras när elsparkcyklar parkeras mindre lämpligt. Skribenterna menar även att stadens politik rörande elsparkcyklar präglats av ”en nästintill naiv entusiasm inför ny teknik” och att staden varit passiv inför de problem som elsparkcyklarna medfört. Vidare framförs oro för att elsparkcyklarna kommer bli ett problem för vinterväghållningen.

Karin Wanngård m.fl. anser att staden måste använda det regelverk som finns i syfte att reglera användning och parkering av elsparkcyklarna. Författarna efterlyser bland annat att ordningslagens möjlighet att ta ut avgift för användande av offentlig plats används för att reglera verksamheten.

Skrivelsen utmynnar i ett antal förslag till kommunstyrelsen:

Att kommunstyrelsen ger stadsjuristen i uppdrag, i samverkan och dialog med trafikkontorets jurister, att göra en egen juridisk bedömning, i form av en rättsutredning, avseende bland annat ordningslagens tillämpbarhet för elsparkcyklar och för de kommersiella företag som placerar ut dessa i stor omfattning.

Att kommunstyrelsen, i samverkan med trafiknämnden, ger stadsledningskontoret i uppdrag att sammankalla juridisk expertis från polis, stad, myndigheter och akademi till ett gemensamt möte för att diskutera och definiera det utrymme som nuvarande lagstiftning ger för att reglera elsparkcyklar och företag som placerar ut dem i stor skala.

Att kommunstyrelsen utifrån ovanstående analyser och möten fastställer tillämpbara insatser för att säkerställa att kommersiell verksamhet på allmän platsmark i staden skall behandlas enligt kommunallagens regler om likabehandling, exempelvis avseende betalning till staden som ersättning för den mark som upplåts till företagen.

Att kommunstyrelsen, tillsammans med trafiknämnden, skyndsamt tar fram en plan för att minimera de negativa konsekvenserna av elsparkcyklarna som hinder för en fungerande vinterväghållning i Stockholm.

Att kommunstyrelsen, i samverkan med trafiknämnden, analyserar vilka åtgärder som behövs vidtas för att garantera grundläggande säkerhetskrav i offentliga miljöer, såsom exempelvis framkomlighet vid tunnelbaneutgångar i händelse av utrymningar.

Att kommunstyrelsen, i samverkan med trafiknämnden, kartlägger vilka miljöer i Stockholm stad där det finns betydande behov av ökad säkerhet för gående och därmed behov av införande av lokal trafikföreskrift för att reglera cykeltrafik (inkluderande elsparkcyklar).

Ärendets beredning

Ärendet är berett inom trafikkontoret.

Trafikkontorets synpunkter

Skrivelsen tar upp en aktuell fråga. Från att det första bolaget etablerade elsparkcykelverksamhet med något hundratal enheter i Stockholm hösten 2018 har antalet elsparkcyklar ökat snabbt med

en topp hösten 2019 på närmare 9 000 elsparkcyklar från totalt tio olika bolag. Trafikkontoret instämmer i att elsparkcyklar snabbt har blivit en etablerad verksamhet i Stockholm och att det inneburit såväl positiva som negativa konsekvenser. Som den främsta positiva effekten vill trafikkontoret framhålla att elsparkcykel kan utgöra ett bra komplement till kollektivtrafiken. Genom att använda elsparkcykel sista biten från hållplats till målpunkt, blir kollektivtrafiken både effektivare och mer flexibel. Trafikkontoret håller även med om att elsparkcyklar medför vissa problem, framförallt kopplat till parkering och i viss mån hur de framförs på gångbanor och andra platser där även fotgängare vistas.

Enligt en rapport framtagen hösten 2019 av Movea, på uppdrag av trafikkontoret, framgår att antalet olyckor med elsparkcyklar inblandade har ökat i takt med användningen av och antalet sådana fordon. Enligt rapporten rapporterades två olyckor under 2018, att jämföra med 132 stycken under de första åtta månaderna av 2019. Rapporten pekar ut handhavande som den vanligaste olycksorsaken, t ex i samband med att man väjer för eller kör på annan trafikant. När det gäller vägutförning är den vanligaste orsaken singelolycka på grund av kantsten. Av 132 rapporterade olyckor med elsparkcykel är tre registrerade som allvarliga, vilket kan jämföras med olyckor med ”vanlig” cykel, där nio av totalt 730 rapporterade olyckor är registrerade som allvarliga.

Skrivelsens konkreta förslag på åtgärder kommenteras var och en för sig här nedan.

Rättsutredning

Trafikkontoret instämmer i att rättsläget är något oklart i fråga om ordningslagens tillämpbarhet när det gäller elsparkcyklar och andra mobilitetstjänster. Olika enheter inom polismyndigheten, expertis på ordningslagen och Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) ger olika besked på frågan om ifall ordningslagen är tillämpbar eller inte. Det är bra att detta utreds och att klara riktlinjer tas fram. För närvarande pågår en rättsutredning inom polismyndigheten som enligt uppgift ska vara klar i början av 2020. Trafikkontoret menar att ytterligare rättsutredning av andra parter inte är nödvändig innan polismyndigheten har utrett frågan klart. Det räcker för närvarande att staden utvärderar och tar ställning till polismyndighetens utredning när den blir offentlig.

Gemensamt möte för juridisk expertis

Av samma skäl som ovan ser trafikkontoret inte behovet av att staden i dagsläget ska ta initiativ till en myndighetsövergripande

gemensam utvärdering. Trafikkontoret menar att polismyndighetens rättsutredning kommer ge tillräcklig vägledning för hur elsparkcyklar och andra mobilitetstjänster fortsättningsvis ska hanteras. Fler möten kommer enligt kontoret inte ge ytterligare vägledning, utan riskerar snarare att försinka och förvirra processen.

Säkerställa likabehandling

Trafikkontoret instämmer till fullo i skrivelsens krav om likabehandling av alla aktörer oavsett verksamhet. Sedan är det en annan fråga om vad som ska likabehandlas – att parkera en cykel i Stockholm är kostnadsfritt oavsett syfte med cykelparkeringen men samtidigt tar staden ut en upplåtelseavgift för försäljningsplatser. Trafikkontorets förhoppning är att polismyndighetens rättsutredning ska bringa klarhet i detta så att staden agerar på ett korrekt sätt i enlighet med kommunallag och ordningslag. Vidare åtgärder måste dock invänta polismyndighetens pågående utredning.

Minimera de negativa konsekvenserna för vinterväghållningen

I skrivelsen ställs krav på att trafiknämnden skyndsamt tar fram en plan för att minimera elsparkcyklarnas inverkan på vinterväghållningen. Trafikkontoret har återkommande statusmöten med de bolag som har skrivit under avsiktsförklaringen med trafiknämnden. Vid statusmötena under hösten har vinterväghållningen varit en stående punkt på dagordningen. Trafikkontoret arrangerade även ett särskilt möte med elsparkcykelbolagen och representant från den enhet på trafikkontoret som ansvarar för vinterväghållningen. Flera bolag har valt att stänga ner sin verksamhet under vintern och andra bolag har valt att under vissa perioder med mycket snö och/eller klass 1-2 varningar från SMHI ta bort sina sparkcyklar från stadens trottoarer.

Trafikkontoret har även uppmanat bolagen att i första hand ställa ut sina elsparkcyklar i befintliga cykelställ där de är ur vägen för snöröjning och halkbekämpning. Detta är annorlunda jämfört med övriga tider på året då trafikkontoret uppmanar bolagen att *inte* använda cykelställen eftersom de i första hand ska användas för privat ägda cyklar. Bolagen uppmanas även att placera ut huvuddelen av sina elsparkcyklar på trottoarer med markvärme, där behovet av snöröjning är mindre.

Fram till när detta skrivs har detta arbetssätt fungerat väl. Man kan även notera att antalet elsparkcyklar har närmare halverats jämfört med högsäsong, från ca 9 000 enheter i september till ca 5 000 enheter i december. Trafikkontoret ser därför inte behov av

ytterligare åtgärder idag, men bevakar noggrant frågan och är beredd att vidta ytterligare åtgärder om det skulle visa sig nödvändigt.

Garanterade grundläggande säkerhetskrav

Skrivelsen önskar en analys av vilka åtgärder som behöver vidtas för att ”garanterade grundläggande säkerhetskrav i offentliga miljöer”. Det arbetet pågår ständigt inom ett stort antal myndigheter som t ex trafikkontoret och inom brand- respektive polismyndigheter. Arbetet sker i nära samverkan med andra relevanta aktörer som SL och regionens sjukvård. Trafikkontoret ser inte behovet av ytterligare analys av säkerhetsfrågan utöver vad som redan sker.

Kartlägga behov av lokala trafikföreskrifter

Slutligen föreslås i skrivelsen att staden kartlägger områden med behov av lokala trafikföreskrifter som reglerar cykeltrafik och elsparkcyklar. Trafikkontoret förstår önskemålet men ser att det kan medföra icke önskade konsekvenser. Eftersom Transportstyrelsen klassificerar elsparkcykel som cykel, kommer alla lokala trafikföreskrifter som begränsar möjligheten att framföra eller parkera elsparkcyklar även påverka ”vanliga” cyklar. Om staden t ex förbjuder elsparkcykelparkering på en plats, kommer samma förbud gälla även för cyklar med negativa konsekvenser för övriga cyklister. Trafikkontoret menar att i dagsläget skulle hårdare lokala trafikföreskrifter motverka målet att öka cyklandet i Stockholm.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår trafikkontoret att trafiknämnden överlämnar tjänsteutlåtandet som svar på remissen från kommunstyrelsen samt att trafiknämnden justerar beslutet omedelbart.

Slut

Bilaga

1. Skrivelse från Karin Wanngård m fl (S)