

Handläggare
Johan Sundman
08-508 26 027**Till**
Trafiknämnden
2021-12-16

Mobilitetssystem. Vidare hantering av ansökningar om polistillstånd enligt ordningslagen för uthyrning av friflytande enpersonsfordon på offentlig plats

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner att kontoret tillämpar de kriterier som redovisas i detta tjänsteutlåtande, som en del i kontorets bedömning av remisser om polistillstånd enligt ordningslagen för ianspråktagande av offentlig plats för uthyrning av friflytande enpersonsfordon på offentlig plats
2. Trafiknämnden godkänner att kontoret vid upplåtelser av ytor på offentlig plats för utplacering av ett bestämt antal friflytande enpersonsfordon per tillstånd, i syfte att uppnå god framkomlighet och säkerhet för alla trafikantgrupper, begränsar upplåtelseerna till ett maximalt antal fordon om totalt 14 000 st. per tillståndsperiod.
3. Trafiknämnden godkänner att kontoret tillstyrker remisser om polistillstånd för att bedriva uthyrning av friflytande enpersonsfordon på offentlig plats, för ett bestämt antal verksamhetsutövare. Antalet utgår ifrån hur många friflytande fordon som staden upplåter ytor för under aktuell tillståndsperiod. Antalet verksamhetsutövare ska dock inte vara färre än tre och inte fler än fem.
4. Ärendet justeras omedelbart

Trafikkontoret
TillståndFlemingatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 027
Växel 08-508 27 200
johan.sundman@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm**Gunilla Glantz**
Förvaltningschef

Ulrika Falk
Avdelningschef

Sammanfattning

Mängden elsparkcyklar i Stockholm har sedan starten ökat snabbt från 300 i augusti 2018 till en topp på ca 23 000 i september 2021. Utan begränsningar kommer antalet sannolikt bli än större kommande högsäsong. Det är med andra ord tydligt att staden behöver reglera uthyrningsverksamheten för att nyttan med elsparkcyklarna ska kunna upprätthållas men med minskad negativ påverkan för de som vistas i Stockholm.

Fullmäktige beslutade den 8 november om en ny paragraf i den allmänna lokala ordningsstadgan som tydliggör att det krävs polistillstånd enligt ordningslagen för att bedriva uthyrning av enpersonsfordon samt att även införa en avgift för detta. Beslutet gäller från 1 januari 2022 och det är trafikkontoret som har delegation att svara på remisser från polismyndigheten. Det har inkommit 8 ansökningar till polismyndigheten som remitterats till trafikkontoret. Det rör sammanlagt ca 5 000 ytor och ca 50 000 enpersonsfordon. Det stora sökta antalet visade att avgiften inte haft den önskade effekten att begränsa antalet elsparkcyklar, utan staden kommer behöva neka upplåtelser för att få ner antalet elsparkcyklar till en rimlig nivå.

Vid en jämförelse med andra städer har Stockholm en väldigt stor mängd elsparkcyklar per capita men också en hög snittanvändning. När kontoret gör en sammanvägd bedömning av nyttan för användarna, störningen för de som rör sig i staden och bolagens förutsättningar att bedriva sin affärsverksamhet, blir resultatet att staden bör upplåta ytor för utplacering av totalt 12 000 elsparkcyklar under första halvåret 2022 men att antalet kan komma att förändras under kommande tillståndsp perioder. Trafikkontoret föreslår även att minst tre men maximalt fem bolag ges upplåtelse för att garantera konkurrens och kundnytta. Vilka bolag som ska få tillstånd enligt ordningslagen ska grunda sig på sju bedömningskriterier; två kriterier för att gynna hög användning, tre kriterier hämtade från den avsiktsförklaring som staden har med de olika aktiva bolagen och två kriterier hämtade från gällande parkeringsregler.

De två första tillståndsp perioderna planeras för sex månader vardera för att därefter gå över till kalenderår. Mellan dessa perioder finns möjlighet för staden att utvärdera såväl utvärderingskriterier som antal fordon och bolag. Eftersom detta ärende hanteras av nämnden

veckan innan jul kommer kontoret att tillstyrka polisens remisser med 1 februari 2022 som startdatum. Tillstånden kommer att gälla t o m 31 juli 2022.

Bakgrund

Sedan de första elsparkcyklarna placerades ut för uthyrning på stadens mark för drygt tre år sedan, har trafikkontoret på olika sätt arbetat för att styra upp parkeringen och framförandet av fordonen samt reglera markanvändningen. Det första elsparkcykelbolaget etablerade verksamhet i augusti 2018 med ungefär 300 elsparkcyklar. De följdes under våren 2019 av flera bolag och i dag är sju bolag aktiva i Stockholm. Antalet elsparkcyklar har ökat under perioden, från 300 stycken år 2018 till ca 23 000 elsparkcyklar i september 2021. Utan en begränsning av antalet elsparkcyklar är det sannolikt att antalet skulle öka ytterligare.

Under sommarsäsongen 2021 gjordes mellan 50 000 och 60 000 resor med elsparkcykel varje dygn i Stockholm och de är ett uppskattat transportslag bland användarna. Elsparkcyklar är ett komplement till stadens övriga transportsystem genom att erbjuda en flexibel resa med yteffektiva färdmedel för kortare sträckor. Störst nytta i stadens transportsystem skapar elsparkcyklarna om de minskar antalet bilresor, minskar trängseln i belastade kollektivtrafiksnitt eller kan fungera som en kombinationsresa med kollektivtrafiken den sista sträckan. Elsparkcyklarna kan även anses bidra till att det blir enklare att leva utan bil i kombination med andra hållbara och kapacitetsstarka färdmedel.

Det är tydligt att staden behöver reglera uthyrningsverksamheten för att upprätthålla nyttan med elsparkcyklarna och samtidigt minska de negativa konsekvenserna. Stadens vägar och gator ska ge rum åt många olika funktioner och intressen. All planering handlar om att hantera konflikter och göra avvägningar mellan olika intressen, alltså att prioritera.

Trafiknämnden beslutade vid sammanträdet den 26 augusti 2021 att föreslå fullmäktige att ändra den allmänna lokala ordningsstadgan, genom att införa en ny paragraf som tydliggör att det alltid krävs tillstånd från polismyndigheten för att bedriva uthyrning av enpersonsfordon på offentlig plats i Stockholm, samt att införa en avgift för markanvändningen kopplat till detta. Kommunfullmäktige fattade beslut i enlighet med förslaget i sitt sammanträde den 8 november 2021. Besluten ska träda i kraft den 1 januari 2022.

Enligt ordningslagen (1993:1617) ska ansökningar om polistillstånd för nyttjande av offentlig plats skickas på remiss till kommunen, om kommunen är markägare och förvaltare av den offentliga platsen. I Stockholms stad är det trafikkontoret som har delegation att svara på remisser om ansökningar av polistillstånd.

För att hinna med att handlägga remisserna om polistillstånd inför 1 januari 2022, satte trafikkontoret 31 oktober som sista ansökningssdag för bolagen. När tidsgränsen löpte ut hade 8 ansökningar rörande totalt ca 5 000 ytor för utställning av fler än 45 000 elsparkcyklar inkommit till polismyndigheten. Det stod då klart för kontoret att den nya avgiften inte haft den avsedda effekten att minska överetableringen av elsparkcyklar på stadens mark. Staden skulle därmed bli tvungen att neka upplåtelser för att nå ner till en rimlig nivå på antalet elsparkcyklar i Stockholm.

Enligt ordningslagen har kommunen veto i tillståndsprocessen. Om kommunen avstyrker en remiss får polisen inte utfärda tillstånd. Ordningslagen ställer inga krav på att kommunen ska motivera sitt veto, men trafikkontoret har som praxis att alltid göra det, för att få större förståelse för varför en yta inte kan upplåtas för det sökta ändamålet. Trafikkontoret hanterar ca 6 500 remisser om polistillstånd varje år och använder sitt veto när det inte är möjligt att upplåta marken för det sökta ändamålet. Det normala är att näringsidkare ansöker om tillstånd innan de har etablerat sig på offentlig plats. Sökande vet inte i förväg om en ansökan kommer resultera i en tillstyrkan eller en avstyrkan, däremot har kontoret ofta en dialog med sökande under handläggningens gång, och kan svara på frågor om hur t.ex. bedömningen går till.

När det gäller elsparkcyklarna är förhållandet det omvända. Här har istället bolagen etablerat sig på stadens mark utan att ha ansökt om polistillstånd i förväg, vilket gör att en avstyrkan får en potentiellt större effekt än i andra upplåtelseärenden, eftersom bolagen redan är verksamma på stadens mark.

Så snart kontoret haft möjlighet att ta del av ansökningarna informerade därför kontoret bolagen om den kommande handläggningen.

Trafikkontoret har informerat bolagen om att staden kommer att upplåta ytor för utplacering av ett maxantal friflytande enpersonsfordon och tillstyrka remisser för ett maxantal bolag. Kontoret har även informerat bolagen om vilka kriterier kontoret kommer att utgå ifrån vid handläggningen av ansökningarna.

Kriterierna kommer vara en del av urvalsprocessen vid sidan av utredningen av de ytor bolagen har ansökt om.

Eftersom elsparkcyklarna både som företeelse och som föremål för en tillståndsprocess är något nytt, har kontoret valt att även skriva fram detta tjänsteutlåtande så att trafiknämnden får en möjlighet att bereda frågan politiskt.

Ärendets beredning

Ärendet är berett inom trafikkontoret i samverkan med Stadsledningskontorets juridiska avdelning.

Reglering enligt ordningslagen

Flera utredningar om vilket lagstöd som finns för att reglera elsparkcykeluthyrning på offentlig plats har genomförts de senaste åren, t.ex. av SKR och av polismyndigheten. Även andra aktörer, som t.ex. Transportstyrelsen, har studerat elsparkcyklarna. De flesta, däribland Polismyndighetens rättsutredning från 2020, har konstaterat att ordningslagen (1993:1617) ska tillämpas. I dagsläget har också flera kommuner i Sverige upplåtit offentlig plats för uthyrning av elsparkcyklar med polistillstånd.

I ordningslagen regleras bl.a. hur en offentlig plats får användas. I 3 kap. 1 § första stycket framgår att en offentlig plats inom detaljplanelagt område inte utan tillstånd av Polismyndigheten får användas på ett sätt som inte stämmer överens med det ändamål som platsen har upplåtits för eller som inte är allmänt vedertaget. Den som vill använda en offentlig plats för ett annat ändamål än vad platsen är detaljplanelagd för måste alltså ansöka om tillstånd från Polisen. Att bedriva uthyrning av elsparkcyklar på offentlig plats är inte i enlighet med vad platsen har upplåtits för. Dock behövs inte tillstånd, om platsen tas i anspråk endast tillfälligt och i obetydlig omfattning och utan att inkräkta på någon annans tillstånd. Genom ändringarna i den allmänna lokala ordningsstadgan har kravet på tillstånd utvidgas till att gälla också i dessa fall.

När trafikkontoret hanterar en inkommen remiss om polistillstånd enligt ordningslagen är det normala att besvara varje remiss från polisen var för sig. Kontoret kan bifalla en ansökan i sin helhet, delvis bifalla, alternativt avslå ansökan. Om den sökande till exempel ansöker om ett väldigt stort antal platser, olämpliga tider eller annat som gör verksamheten olämplig kan remissen avslås i sin helhet. Om kontoret bedömer att den sökande endast kan få ett visst antal platser godkända så kan ansökan bifallas delvis. En

enskild tjänsteman har delegation att bifalla en ansökan medan avslagsbeslut är delegerat till enhetschef.

Staden har rätt att ställa villkor för upplåtelsen. Om staden tillstyrker remissen bifogas en villkorsbilaga som mer i detalj reglerar markanvändningen. När det gäller elsparkcyklarna har trafikkontoret tagit fram en ny villkorsbilaga som även ställer krav på att elsparkcykeln t.ex. ska vara uppmärkt med ägardekal och ha ett stabilt stöd för säker parkering på upplåten yta. Villkorsbilagan reglerar även att bolagen har ett ansvar att informera sina kunder om gällande trafik- och parkeringsregler och att data rörande elsparkcyklarna ska delas med Stockholms stad med mera. Om polisen anser att de villkor som staden ställer för en upplåtelse är för långtgående i förhållande till vad staden enligt ordningslagen ska beakta, ska polisen anse att staden avslår remissen och därmed avslå ansökan. Trafikkontorets förslag till villkorsbilaga för tillstånd för utplacering av friflytande enpersonsfordon framgår av bilaga 1 till detta tjänsteutlåtande. Villkorsbilagan kan komma att revideras inför kommande tillståndsperiod om trafikkontoret ser behov av ändringar.

Det finns alltså vissa begränsningar i ordningslagen för vilka villkor en kommun kan ställa för en markupplåtelse. Kontoret planerar därför att utreda om det skulle kunna vara ett framtida alternativ att upphandla tjänsten genom LUK och vilka konsekvenser det i så fall skulle få. Kravet på tillstånd enligt ordningslagen för ianspråktagande av den offentliga platsen kvarstår även vid en eventuell koncessionsupphandling, men staden skulle via ett civilrättsligt avtal även kunna ställa krav på verksamheten som inte är förenliga med ordningslagen.

Trafikkontorets förslag

Antal elsparkcyklar totalt

För att hitta en rimlig nivå på antal elsparkcyklar för Stockholm har utvecklingen av elsparkcyklarna studerats, hur uthyrningsverksamheten har fungerat i staden samt erfarenheter från andra städer.

Utveckling över tid

Som nämnts ovan har antalet elsparkcyklar ökat i Stockholm, och nådde en topp på 23 000 elsparkcyklar i september 2021. Utan en begränsning av antalet elsparkcyklar är det sannolikt att antalet skulle fortsätta att öka. Det sammanlagda antalet elsparkcyklar som de olika bolagen har ansökt om att få placera ut på stadens gator inför 2022 summerar till över 45 000.

Under det senaste kvartalet har elsparkcyklarna i Stockholm använts i snitt 2,74 gånger per dygn med en snittresa på 9,35 minuter och en snittreslängd på 1,8 km. Varje dag under högsäsongen 2021 genomfördes ca 60 000 resor med elsparkcyklar. Det innebär att elsparkcyklarna varje dygn rullar ca 23 minuter och står still 23 timmar och 37 minuter. Trafikkontoret strävar efter att hitta en nivå på antalet elsparkcyklar som gör att de används mer. Ökad användning per elsparkcykel minskar parkeringsproblematiken på gatumarken och elsparkcyklarnas miljöpåverkan minskar samtidigt som stockholmarnas möjlighet att förflytta sig kvarstår.

Mängden klagomål och synpunkter från stockholmarna har ökat i takt med antalet elsparkcyklar men det eskalerade snabbt när antalet elsparkcyklar blev över 20 000.

Erfarenheter från andra städer

Vid en jämförelse med andra städer ligger Stockholm väldigt högt i antal elsparkcyklar per capita idag. Av de städer med elsparkcyklar där kontoret har tillgång till tillförlitliga uppgifter är det bara Berlin och Oslo som har haft ett större antal. Oslo hade ett större antal elsparkcyklar per capita än vad Stockholm hade i september 2021 innan de genomförde en reglering liknande den som Stockholms stad nu planerar.

Stockholm har samtidigt bland det högsta snittanvändandet i Europa. Det går inte att säga om det beror på att Stockholm har ett större antal elsparkcyklar, att stockholmarna tar till sig ny teknik snabbt eller hur stadens transportsystem för övrigt ser ut. Stockholms relativa höga användning av elsparkcyklar jämfört med andra städer gör uthyrningen lönsammare för företagen samtidigt som den ger mindre belastning på gaturummet jämfört med om fordonen skulle stå oanvända ännu större del av tiden. Om fordonen är i rörelse så mycket som möjligt minskar även parkeringsproblematiken och framkomligheten på gångbanorna förbättras

Hur många elsparkcyklar bör Stockholm ha?

Det är viktigt att antalet elsparkcyklar stödjer den effektiva användningen av stadens offentliga rum där många intressen måste samsas. Ur stadens perspektiv skulle det vara betydligt bättre att ha hälften så många elsparkcyklar som idag som används dubbelt så mycket även om korrelationen inte är så enkel.

Vid en jämförelse mellan antal sparkcyklar i Stockholm och hur mycket de används har det konstaterats vara ett högre snittanvändande mellan 10 000 och 12 000 elsparkcyklar. Detta har varit en viktig grund för förslaget om totalt antal elsparkcyklar.

Ett för lågt antal elsparkcyklar skulle göra det betydligt svårare för användarna att hitta en laddad elsparkcykel i närområdet nästa år.

Bedömningen är att en rimlig nivå är ca 12 000 elsparkcyklar. Det skulle inte innebära samma typ av konkurrensbegränsning eller risk för att ha för få elsparkcyklar i systemet. Samtidigt skulle det sannolikt bli färre konflikter i det offentliga rummet än när staden senast hade 12 000 elsparkcyklar, eftersom staden nu kan ställa tydliga villkor i tillståndsprocessen. Det är troligen lättare i ett senare skede att öka antalet elsparkcyklar om det bedöms lämpligt, än att minska antalet.

Trafikkontorets förslag är att staden ska upplåta ytor för utplacering att totalt 12 000 friflytande enpersonsfordon under första halvåret 2022. Kontoret kommer följa utvecklingen noga, och justera antalet inför kommande tillståndsperioder om förutsättningarna och behoven förändras. Kontoret föreslås därför ha mandat att både öka och minska antalet elsparkcyklar, dock till maximalt 14 000 elsparkcyklar.

Antal elsparkcykelbolag

I samband med att staden inför ett tak för antalet elsparkcyklar har kontoret även sett ett behov av att sätta ett tak för antalet bolag som kan vara verksamma. För att hitta ett rimligt antal bolag för Stockholm har frågan om användarperspektiv, verksamhetsperspektiv och konkurrensperspektiv bedömts.

Användarperspektiv

Ur användarens perspektiv är det viktigaste att det finns en elsparkcykel tillgänglig där den behövs. Om det är för många bolag, som vardera har ett litet antal elsparkcyklar, kommer användarna behöva ladda ner app och registrera sina kontouppgifter hos ett stort antal bolag för att ha säker tillgång till elsparkcyklar. Även om det finns tjänster som samlar elsparkcykelföretagens appar behöver användaren fortfarande registrera sina betaluppgifter hos flera bolag. Staden ser därför ur ett användarperspektiv ett värde i att varje verksamt elsparkcykelbolag inte har ett för lågt antal tillgängliga elsparkcyklar. I och med att staden sätter ett tak för det totala antalet elsparkcyklar, ser kontoret därför även ett behov av att begränsa antalet verksamma bolag.

Verksamhetsperspektiv

Staden har som mål att stimulera ett livskraftigt näringsliv. Detta gäller även för elsparkcykelbranschen. Eftersom bolagens primära intäktskälla är antalet elsparkcyklar kombinerat med användningen bör minsta antal elsparkcyklar per bolag inte vara för lågt. Det bolag som har minst antal elsparkcyklar på marknaden men ändå har varit verksamt över en tid har 1 500-2 000 elsparkcyklar.

Vid motsvarande reglering i Oslo gavs tillstånd till samtliga verksamma bolag på marknaden men med ett väldigt litet antal elsparkcyklar per bolag. Detta innebar att bolagen krympte det geografiska område som användarna tilläts elsparkcykla inom. Den mindre mängden elsparkcyklar koncentreras då på en mindre yta vilket kontoret vill undvika i Stockholm.

Konkurrensperspektiv

Om staden skulle upplåta mark för endast ett eller två bolag skulle det kunna hämma konkurrensen och öka risken för monopol, särskilt vid kommande tillståndsgivningar. Konkurrensverket framhåller att kommuner inte får snedvrیدا konkurrensen och skriver bland annat att ”det räcker att ett beteende är ägnat att snedvrیدا eller hämma en effektiv konkurrens för att det ska vara fråga om en konkurrensbegränsning i lagens mening”. Det betyder inte att Stockholms stad inte har rätt att avstyrka remisser om polistillstånd men att stor hänsyn måste tas till konkurrens både idag och i framtiden, stimulera en fri marknad och vara konkurrensneutrala.

Förslag

Trafikkontorets förslag är att minst tre men maximalt fem bolag ges upplåtelse för att garantera en fri konkurrens. Då ges även respektive bolag tillstånd för ytor för utplacering av tillräckligt många cyklar för att kunna bedriva verksamhet och sprida elsparkcyklarna över staden.

Kriterier för fördelning av antal elsparkcyklar mellan de bolag som får polistillstånd

Ordningslagen preciserar inte vad kommunens bedömning av remisser om polistillstånd för nyttjande av offentlig plats ska utgå ifrån. Kommunen har av lagstiftaren getts ett stort mandat att fatta beslut om hur den egna marken ska användas, utifrån principen om det kommunala självstyret. Stor hänsyn kan tas till lokala förutsättningar och den politiska inriktningen i kommunen. Kommunen behöver inte heller motivera sig om man väljer att

använda sitt veto. När det gäller de nu aktuella ansökningarna har trafikkontoret tagit fram ett antal bedömningskriterier för att kunna handlägga ansökningarna på ett likvärdigt sätt.

Data för respektive bolag hämtas framförallt ur det system för kontroll och övervakning av elsparkcyklar som trafikkontoret använder, Cityscope. Samtliga bolag aktiva i Stockholm utom ett levererar data till Cityscope. Ett bolag som inte har någon verksamhet i Stockholm idag kan inte jämföras på samma sätt. Här behöver kontoret istället hämta in referenser från andra städer i eller utanför Sverige, där bolaget är aktivt. Kontoret kommer att göra sitt yttersta för att bedömningen ska ske så likvärdigt som möjligt utifrån de data som finns tillgängliga.

Grundtanken vid valet av kriterier är att gynna de bolag vars elsparkcyklar används mycket och som har hög servicenivå när det gäller att ta bort trasiga och långtidsparkerade elsparkcyklar. Genom att gynna bolag som sköter sig väl får även bolagen incitament att förbättra sig inom dessa områden inför framtida tillstånd. Kriterierna är även hämtade från den befintliga avsiktsförklaring (Dnr T2019-01231) som alla befintliga bolag har skrivit under samt stadens parkeringsregler och genomförda kortflyttar (Dnr T2020-02434). Följande sju kriterier föreslås för den första perioden:

1. *Snittanvändning per bolag.* Användningen mellan bolagen varierar mycket, från mindre än en resa per dag upp till fler än fem. Genom att ha med snittanvändning som ett fördelningskriterium gynnas bolag vars elsparkcyklar används mest.
2. *Marknadsandel mätt i antal resor/dygn.* Snittanvändning tar inte hänsyn till bolagens storlek. Ett litet bolag med hög användning skulle förmodligen få en sjunkande snittanvändning om de har fler elsparkcyklar än de har idag. För att balansera det föreslås även kriteriet marknadsandel i form av antal resor per dygn. Detta gynnar större bolag med fler resor. Kombinationen av kriterier gynnar både stora och små bolag med hög användning.
3. *Antal fungerande elsparkcyklar.* Staden vill gynna bolag som ser till att hålla sin flotta i brukbart skick och tar bort elsparkcyklar som inte fungerar, i enlighet med den avsiktsförklaring som finns mellan respektive bolag och staden.

4. *Trasig mer än 24 timmar.* För att ytterligare gynna bolag med störst andel fungerande elsparkcyklar föreslås att ett bedömningskriterium ska vara hur många elsparkcyklar som funnits ute på staden och som varit trasiga i mer än 24 timmar. Detta ligger i linje med att bolagen i avsiktsförklaringen lovat att ta bort trasiga elsparkcyklar inom 24 timmar.
5. *Parkeringsförbudsområden.* I avsiktsförklaringen finns ett antal områden där elsparkcyklar inte ska parkeras. Det rör t.ex. vissa större parker och större besöksmål i innerstaden. Inom dessa områden har bolagen åtagit sig att göra det omöjligt för kunderna att avsluta sin resa. Över tid har ytterligare parkeringsförbudsområden tillkommit. En uppföljning av hur väl bolagen lyckas upprätthålla detta åtagande föreslås vara ett bedömningskriterium.
6. *Parkerad mer än 24 timmar.* Enligt trafikförordningen får en cykel som regel vara parkerad i upp till 24 timmar innan den måste flyttas. Detta gäller användarnas parkering. En uppföljning av hur väl bolagen lyckas upprätthålla detta, dvs att deras elsparkcyklar inte står parkerade längre tid än 24 h på samma plats vid samma parkeringstillfälle, föreslås vara ett bedömningskriterium vid tillståndsgivningen.
7. *Fakturerade flyttar.* Idag flyttar stadens parkeringsvakter trafikfarligt och hindrande parkerade elsparkcyklar med stöd av lag och förordning om flytt av fordon i vissa fall. Dessa faktureras sedan bolagen. Detta kriterium gynnar bolag som har ett mindre antal flyttade fordon och därmed förmodligen själva snabbt åtgärdar illa parkerade fordon.

Process för hantering av ansökan

Som tidigare nämnts har bolagen lämnat in sina ansökningar till Polisen senast den 31 oktober. Staden har fått samtliga ansökningar utom en från polisen på remiss och kommer svara så fort som möjligt efter nämndens beslut. Staden kommer yttra sig om fördelning utifrån uppsatta kriterier som stödjer stadens målsättningar. Polisen utfärdar därefter tillstånd till ett antal bolag för ett antal uppställningsplatser och ett maxantal elsparkcyklar var.

Första två tillståndperioderna planeras för sex månader, 1 januari 2022 – 30 juni 2022 respektive 1 juli 2022 – 31 december 2022. Mellan dessa perioder finns möjlighet till prövning av uppsatta kriterier och totalt antal elsparkcyklar. Kommande tillstånd planeras sedan omfatta 12 månader för att ge bolagen, staden och användarna rimliga förutsättningar. Som nämnts ovan planerar

kontoret även att utreda möjligheten att upphandla tjänsten, vilket skulle kunna innebära längre tillståndsperioder.

Eftersom trafikkontoret nu valt att presentera handläggningsprinciperna för trafiknämnden i nämndens möte den 16 december 2021 kommer polisen tidigast att få trafikkontorets remissvar strax före jul, dvs. endast drygt en vecka innan tillståndsperiodens början. Kontoret kommer därför att tillstyrka polisens remisser med 1 februari 2022 som startdatum. Tillstånden kommer att gälla t o m 31 juli 2022.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår trafikkontoret att

1. Trafiknämnden godkänner att kontoret tillämpar de kriterier som redovisas i detta tjänsteutlåtande, som en del i kontorets bedömning av remisser om polistillstånd enligt ordningslagen för ianspråktagande av offentlig plats för uthyrning av friflytande enpersonsfordon på offentlig plats
2. Trafiknämnden godkänner att kontoret vid upplåtelser av ytor på offentlig plats för utplacering av ett bestämt antal friflytande enpersonsfordon per tillstånd, i syfte att uppnå god framkomlighet och säkerhet för alla trafikantgrupper, begränsar upplåtelseerna till ett maximalt antal fordon om totalt 14 000 st. per tillståndsperiod.
3. Trafiknämnden godkänner att kontoret tillstyrker remisser om polistillstånd för att bedriva uthyrning av friflytande enpersonsfordon på offentlig plats, för ett bestämt antal verksamhetsutövare. Antalet utgår ifrån hur många friflytande fordon som staden upplåter ytor för under aktuell tillståndsperiod. Antalet verksamhetsutövare ska dock inte vara färre än tre och inte fler än fem.
4. Ärendet justeras omedelbart

Slut

Bilagor

1. Villkorsbilaga FFE 2022, Villkor vid användande av offentlig plats för friflytande enpersonsfordon