

Presentation KPR

Tove Västibacken

Stadsbyggnadsförvaltningen

24 maj 2019

HyrCyklar och elskotrar i Uppsala stad

Aktörer i Uppsala

- EU bike (traditionella cyklar). Sattes ut i början av sommaren 2018.
- Voi (elsparkcyklar), kom i våras
- Ozon (elsparkcyklar), kom i våras
- Tier,(elsparkcyklar) etablerar sig i juni, dialog pågår
- Intresse från ytterligare tre elsparkcykelaktörer

Klassificering för elsparkcyklar

- Cykel: maxhastighet 20 km/h, effekt max 250 watt
- Moped klass II: maxhastighet 20-25 km/h effekt över 250 watt
- Moped klass I: maxhastighet över 25 km/h

- Enligt uppgifter från aktörerna är deras elsparkcyklar att klassas som cyklar.
- Kan de köras snabbare än 25 km/h klassas de som moped 1, blir registreringskyldiga och får inte köras på cykelbana

Möjligheter att reglera uthyrningsverksamhet

- Ordninglagen
- Lokala trafikföreskrifter om stannande och parkering
- Flyttning och omhändertagande av cyklar

Ordningslagen

Ordningslagen reglerar användandet av kommunens mark.

Enligt 3 kap. 1 § ordningslagen krävs det polistillstånd i de fall marken ska användas på annat sätt än vad som stämmer överens med det ändamål som platsen upplåtits för eller som inte är allmänt vedertaget.

Vad som är ändamålet med en viss plats framgår normalt av detaljplan, genom lokala trafikföreskrifter eller av lokala ordningsstadgor.

Av bestämmelsen framgår dock vidare att tillstånd inte behövs om platsen tas i anspråk *endast tillfälligt och i obetydlig omfattning och utan att inkräkta på någon annans tillstånd.*

Den tolkning som vi och polisen har gjort är att sparkcyklarna *räknas enskilt*, inte det totala antalet i Uppsala, och att platsen endast tas i anspråk tillfälligt och i obetydlig omfattning och att det därför inte krävs något tillstånd för dem.

Stockholm stad resonerar annorlunda och anser att det bör vara möjligt att göra en samlad bedömning av hyrcyklarnas ianspråktagande även om cyklarna byter plats under tiden och att det därför går att kräva tillstånd i form av markupplåtelse.

Detta bör dock utredas vidare för att ta reda på mer om förutsättningarna för att kräva markupplåtelse.

Ett alternativ är att införa ett generellt förbud om parkering för cyklar på gång- och cykelbanor. Ett problem är dock hur man ska skylta för detta. Ett annat alternativ är att införa krav på parkering i cykelställ.

En utmaning med båda dessa alternativ är att de tar mycket resurser i anspråk, både i kostnader och personal.

Kommunen kan flytta och omhänderta cyklar med hänvisning till lagen om flyttning av fordon vissa fall.

Vi planerar för att göra insatser under våren där vi kommer att lappa och omhänderta cyklar som står olämpligt, utöver vårt vanliga arbete med omhändertagande av långtidsparkerade cyklar i cykelställen.

Kommer framförallt att påverka Eubike eftersom deras cyklar ofta blir långtidsuppställda medan elsparkcyklarna generellt samlas in varje kväll för laddning av batterier.

Kommunen kan då ta ut ett självkostnadspris för hanteringen av cyklarna från företagen.

Det går även att omhänderta elsparkcyklar om de står trafikfarligt parkerade vilket man gjort i Malmö, där kommunen har omhändertagit ett hundratal sparkcyklar men det handlar även mycket om att få användarna att förstå vikten av att parkera schyst.

Vi har en lång tradition av informationskampanjer för cykelparkering men det är också viktigt att få med aktörerna så att de informerar sina användare.

Omvärldsbevakning elsparkcyklar

Seminarium i Stockholm 2 april

- Bildning av branschorganisation
- Stockholm stad utreder avsiktsförklaring, geofencing och hot-spots
- Stockholm parkering och Voi i samarbete
- Olika synsätt runt om i världen, de har förbjudits helt i Seattle medan i Tyskland så har de gått från att ha varit helt förbjudna till att tillåtas med reglemente.

