

Fullmäktigemotion / Tydliga spelregler och tillståndspraxis för uthyrning av elsparkcyklar i Karleby

Stadsfullmäktige 10.03.2025 § 28
53/00.01.06/2025

Fullmäktigeledamot Koljonen lade fram följande fullmäktigemotion:

"Elsparkcyklar och särskilt sådana som kan hyras har varit mycket synliga i stadsbilden i Karleby sedan sommaren 2022. Förra sommaren utvidgades funktionsområdet för elsparkscyklar som hyrs ut i stamstaden. Man har inte kunnat undvika att lägga märke till elsparkcyklar som väntar på att bli hyrda längs våra cykelvägar och många gator. En del står snyggt vid kanten av cykelvägen och väntar på följande användare, men många står till och med mitt på cykelvägen eller ligger tvärs över cykelvägen. En obehärskad parkering av elsparkcyklar på trottoarer och cykelvägar eller vid sidan av gator tar gatuutrymme av andra användare, försämrar framkomligheten och ökar risken för olyckor. Dessa elsparkcyklar som lämnats dåligt (eller som kanske flyttats eller stjälpats av någon annan), som i praktiken är övergivna, utgör en stor olägenhet och ett hinder för övrig gång- och cykeltrafik samt också för fordonstrafik längs gator. I augustiskymningen kan det vara svårt att se en elsparkcykel som ligger stjälp tvärs över gatan och då ökar risken för kollisioner och skador. Samma stjälp elsparkcykel kan ha legat tvärs över ett gatuavsnitt i många dagar och väntat på följande användare. Vid händelse av en olycka är det mycket svårt att visa att orsaken till den vårdslösa parkeringen är den sista användaren. För att kunna avvärja dessa situationer som stör både gång- och cykeltrafiken och fordonstrafiken behövs tydligare spelregler för verksamheten med uthyrning av elsparkcyklar.

Regeringen har den 6 mars 2025 lämnat en proposition till riksdagen med förslag till lagstiftning om mikromobilitet. Lagförslaget omfattar närmare bestämmelser just gällande utmaningar som anknyter till elsparkcyklar. Lagen avses träda i kraft redan 1.5.2025. Enligt propositionen har den nuvarande lagstiftningen konstaterats delvis vara bristfällig och problem har dessutom uppstått på grund av att kommunerna i nuläget inte kan reglera mikromobiliteten på sitt område tillräckligt effektivt. Man har strävat efter att förbättra situationen, bland annat genom frivilliga avtal mellan kommunerna och leverantörerna av mikromobilitetstjänster, trafikövervakning och säkerhetskommunikation. Dessa metoder har emellertid inte gett önskat slutresultat, även om olyckorna har minskat tack vare veckoslutsbegränsningar, till exempel i

Helsingfors. Tillhandahållande av en mikromobilitetstjänst är inte en näringsverksamhet som kräver tillstånd i Finland. Tjänsteleverantörerna verkar på den öppna marknaden där näringsutövningen i huvudsak regleras av den allmänna näringslagstiftningen, konsument säkerhetslagstiftningen och överensstämmelse med god sed vid tillhandahållande av tjänster. Dessutom har bland annat vägtrafiklagen och fordonslagen betydelse för tillhandahållandet av tjänsten. Exempelvis har kommunerna i nuläget inte befogenheter att begränsa tillhandahållandet av mikromobilitetstjänster, eftersom det inte föreskrivs särskilt om detta i lag. I egenskap av väghållare kan kommunerna dock styra mikromobiliteten genom reglering av trafiken.

Målet med lagförslaget är att ge städer och kommuner kostnadseffektiva verktyg som beaktar lokala behov för hantering av mikromobiliteten via mikromobilitetstillstånd. Syftet är att underlätta hanteringen av samutnyttjade fordon som hyrs ut som trafiktjänst i städernas och kommunernas gaturum, särskilt med tanke på trafiksäkerheten och gaturummets tillgänglighet. Uthyrning av samutnyttjade lätta elfordon eller cyklar inom det område som förvaltas av kommunen ska framöver förutsätta att tjänsteleverantören har ett giltigt mikromobilitetstillstånd som beviljas av kommunen. Mikromobilitetstillståndet beviljas av den kommun på vars område tjänsten tillhandahålls. I lagen föreslås bestämmelser om ansökan om och beviljande av tillstånd. Kommunerna ska bland annat kunna fastställa olika tillståndsvillkor för parkerings- och hastighetsbegränsningsområden på kommunens område. En leverantör av mikromobilitetstjänster ska sätta områdena i kraft till exempel med tekniska begränsningar i fordonen via applikationen.

Till flyttningslagen fogas enligt förslaget en ny paragraf som gäller flyttning av ett fordon som omfattas av mikromobilitetstillstånd. Det föreslås att ett fordon ska kunna flyttas omedelbart, om det har parkerats i strid med villkoren för mikromobilitetstillståndet eller utan ett giltigt mikromobilitetstillstånd på ett område som förvaltas av kommunen.

Karleby stad bör förbereda sig inför ikraftträdandet av den nya lagstiftningen och ta fram tydliga spelregler och tillståndspraxis beträffande mikromobilitetstjänster. För tillfället har en del områden i Karleby gränsats av så att elsparkcyklar inte kan parkeras där, men den fria parkeringen borde avsevärt begränsas från nuläget. Parkeringen av elsparkcyklar på cykelvägar och längs gator bör förbjudas, eftersom den stör den övriga trafiken. Parkeringen bör styras till parkeringsstationer i motsats till nuläget, då inga stationer finns. Parkeringsstationer för elsparkcyklar bör placeras bl.a. i samband med offentliga

parkeringsområden, stormarknader, affärer och motsvarande områden och vara tydligt märkta och avgränsade. Då kan också servicens användare bättre veta var det eventuellt finns elsparkcyklar att hyra. Samtidigt bör man granska också andra nödvändiga användningsbegränsningar, både när det gäller hastigheter och tidsbegränsningar. På så sätt skulle mikromobiliteten i Karleby vara både säkrare och tryggare för användarna samt för den övriga trafiken och fotgängarna.”

Bilaga A Undertecknad fullmäktigemotion

Beslut Stadsfullmäktige beslutade anteckna motionen i sitt protokoll och ge den till stadsstyrelsen för behandling.

Stadsstyrelsen 15.9.2025

Beredning Trafikingenjör Anette Korkiakangas och trafikexpert Markus Käyhkö

Efter att fullmäktigemotionen lades fram (10.3.2025) har lagen som regler mikromobilitet trätt i kraft den 1 augusti 2025. Kommunerna fick en månad på sig att antingen ta i bruk ett mikrotrafikstillstånd eller att utnyttja övergångsperioden fram till den 1 januari 2026.

Stadsmiljösektorns Planering har arbetat aktivt med frågan sedan våren 2025. Mikrotrafikstillståndet och ibruktagandet av det har behandlats i stadsstrukturnämnden den 20 augusti 2025 (§ 95). Nämnden beslutade då att stadsstrukturnämnden beslutar om principerna för mikrotrafikstillståndet, beviljandet av mikrotrafikstillståndet läggs till trafikingenjörens befogenheter, övergångsperioden utnyttjas vid införandet av mikrotrafikstillståndet, och avgiften för mikrotrafikstillståndet tas med i stadsstrukturnämndens taxor efter behandlingen. Principerna för mikrotrafikstillståndet och tillståndsvillkoren tas upp för behandling i stadsstrukturnämnden under hösten 2025. Stadsmiljös Planering har gjort dem färdiga för behandling.

Det kommande mikrotrafikstillståndet innehåller villkor vad gäller trafikperiod, parkering, hastighetsbegränsningar, områden med körförbud samt utelämnande av anonymiserad data. Syftet med tillståndsvillkoren är att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten samt att säkerställa att underhållet kan skötas smidigt och att villkoren baserar sig på tidigare erfarenheter. Vid beredningen av tillståndsvillkoren har man också beaktat de resurser som realistiskt står till förfogande i fråga om planering och övervakning.

I tillståndsvillkoren som beretts har begränsningen av parkeringen fokuserat på enskilda platser som har lyfts fram ur

trafiksäkerhetssynpunkt samt stadens underfarter och stadskärnan. Det svenska företaget Standab testar under säsongen 2025 laddningsbara elsparkcykelställ i Karleby som samtidigt koncentrerar parkeringen till området och hjälper till att samla in värdefull information om människors parkeringsbeteende. På korta sträckor och särskilt i stadskärnan är samutnyttjade elsparkcyklar ett flexibelt alternativ till användningen av personbil och kompletterar kollektivtrafiken i de områden som kollektivtrafiken inte täcker. Bland annat av dessa skäl försöker man undvika att begränsa tjänsten för mycket, dock med hänsyn till trafiksäkerheten och tidigare erfarenheter.

Möjligheten att flytta ett felparkerat fordon till en mellanlagringsplats har inkluderats i tillståndsvillkoren för mikromobilitet. Flyttningen sköts av den kommunala parkeringsövervakningen. Användningen av parkeringsövervakningens personalresurser för flyttningen av fordon och som redan i nuläget utnyttjas effektivt måste bedömas realistiskt vid genomförandet.

En viktig aspekt med tanke på trafiksäkerheten är att det i och med den nya lagen införts en gräns på 0,5 promille för att köra ett lätt elfordon, vilket ger polisen bättre möjligheter att ingripa. Syftet är att följa upp hur detta påverkar t.ex. nattligt körbeteende under veckosluten.

Stadsdirektören

Stadsstyrelsen föreslår för stadsfullmäktige att den

- 1 antecknar utredningen med anledning av motionen för kännedom
- 2 anser att fullmäktigemotionen är slutbehandlad.

Beslut

Stadsstyrelsen godkände beslutsförslaget.

Stadsfullmäktige 22.9.2025
53/00.01.06/2025

Stadsstyrelsen

Stadsfullmäktige beslutar

- 1 anteckna utredningen med anledning av motionen för kännedom
- 2 anse att fullmäktigemotionen är slutbehandlad.