

## 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 elsparkcyklar 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 stjälpes 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 stjälpelsparkcykel 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 trafik tjänst 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.