

Tid Torsdagen den 17 mars 2022 kl. 16.00 – 16.15
Plats Stora kollegiesalen, Stadshuset
Justering Tisdagen den 29 mars 2022, §§ 1-3, 5-9, 11-14

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Torsdagen den 17 mars 2022, §§ 4, 10, 15

Daniel Helldén

Rikard Warlenius

Närvarande**Beslutande ledamöter:**

Daniel Helldén (MP), ordföranden

Rikard Warlenius (V), vice ordföranden

Jan Tigerström (M)

Eva Ekmehag (M)

Åsa Nilsson Söderström (L)

Johan Fälldin (C)

Mikael Valier (KD)

Inger Edvardsson (S)

Marlene Karlén (V)

Tjänstgörande ersättare:

Tomas Tetzell (M)

för Ulla Hamilton (M)

Bengt Ohlsson (S)

för Jan Valeskog (S)

Emil Stensson (S)

för Emmelie Renlund (S)

Bo Arkelsten (M)

för Peter Wallmark (SD)

Ersättare:

Bo Lindner (M)

Linnéa Sandström Lange (L)

Camilla Kylanfelt (MP)

Svante Linusson (C)

Joel Höglund (V)

Malin Ericson (Fi)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Gunilla Glantz, Mikaela Dahlberg, Ulrika Falk, Peter Granström, Anna Green, Philip Hall, Kersti Hedqvist, Mattias Lundberg, Alva Matsdotter, Bengt Stenberg och personalföreträdaren Luis Lopez §§1-8 samt borgarrådssekreteraren Thomas Karlsson.

§ 10**Infrastrukturdepartementets promemoria om parkering av elsparkcyklar. Svar på remiss från kommunstyrelsen**

Dnr T2022-00202

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.
- 2 Trafiknämnden beslutar att omedelbar justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 31 januari 2022.

Nämndens behandling av ärendet**Framlagda förslag till beslut**

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

Särskilt uttalande

Vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Inger Edvardsson m.fl. (S) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Vi har tillsammans med övriga stockholmare i över tre års tid larmat om att bristerna i parkering av elsparkcyklar är ett mycket stort trafiksäkerhetsproblem. Den som hyr en elsparkcykel i dagsläget saknar idag incitament att parkera cykeln på ett ansvarsfullt sätt, eftersom den inte ägs av användare. Samtidigt är det inte möjligt att hålla användaren ansvarig för brister vid parkeringen.

På samma gång har uthyrningsföretagen saknat incitament att se till att deras cyklar parkeras på ett korrekt sätt. Vid användning rullar cyklarna i genomsnitt 23 minuter per dygn enligt beräkningar från staden, vilket gör att missförhållandena och parkeringsproblemen i praktiken är mycket omfattande i Stockholm.

Denna situation har på senare år helt nonchalerats av den nuvarande kommunledningen. Troligtvis är det missförhållandena i just Stockholm som fått regeringen att ta detta initiativ. Trots att staden i förhandlingar redan våren 2019, via ordningslagen, (OL), hade kunnat tvinga bolagen att

följa motsvarande regler. Därför är nuvarande passivitet och nonchalans från de Blågröna oförsvarlig.

Majoriteten har enligt beslut valt att tillåta 12000 cyklar. I löpmeter, parkerade i bredd, motsvarar elsparkcyklarna hela 6000 meter, eller 6 km! Därmed blir det i praktiken omöjligt att ordna uppställningsplatser för alla dessa cyklar, särskilt om staden med stor möda också ska ordna plats för drygt 5000 lånecyklar. Det senare bör rimligtvis vara mer prioriterat.

Vi vill därför begränsa antalet mellan 5000-8000 elsparkcyklar i Stockholm. Till och med för dessa nivåer kommer det att bli svårt att ordna parkeringsytor. Att genom lokala ordningsföreskrifter göra undantag från i promemorian föreslagna parkeringsregler på trottoarer, eller vid kollektivtrafikpunkter som exempelvis framför tunnelbanenedgångar, vore direkt ansvarslöst. Trafiksäkerheten för stadens oskyddade trafikanter måste alltid komma i första hand.

Att genomföra en upphandling av ett fåtal elsparkcykelbolag, som de Blågröna beslutat om, tror vi inte heller är en framkomlig väg för att lösa dessa frågor. Det kommer bli omöjligt att på ett rättssäkert sätt och utan godtycke genomföra en sådan upphandling. Det hittills framgångsrika lobbyarbete som bolagen bedrivit gentemot kommunledningen förfärrar inför en sådan process.

Vi delar slutligen uppfattningen att elsparkcyklar/elmopeder bör utgöra en egen kategori av fordon. Här bör också hänsyn tas till de olika motoreffekter på fordonen som tillåts inom EU, men som idag inte tillåts i Sverige, men som bland annat påverkar hur försäkringsbolagen försäkrar dessa fordon och som även påverkar föreslagna regler i den remitterade promemorian.

Ersättaryttrande

Malin Ericson (Fi) lämnar ersättaryttrande enligt följande:

Stockholm har länge väntat på en lösning på den ohållbara situationen med kringslängda elsparkcyklar, och en påfallande senfärdighet har präglat den grönbå majoritetens hantering av frågan. Tyvärr måste vi konstatera att vi med infrastrukturdepartementets promemoria inte kommer så mycket närmare. De problem som löses ersätts av nya.

I promemorian ger infrastrukturdepartementet en definition på vad som skiljer elsparkcyklarna från andra cyklar, till exempel att de saknar ”tramp- eller vevanordning”. Trots att

man visar att det faktiskt går att definiera elsparkcyklar som ett eget fordonsslag väljer man bort att göra just det, och inskränker på så vis möjligheten till att reglera elsparkcyklarna i högre utsträckning utan att det påverkar vanliga cyklar. Där är det viktigt att staden fortsätter trycka på för att elsparkcyklarna ska få en egen fordonsdefinition.

Som positiv effekt av ett förbud mot parkering på gångbanan lyfter trafikkontoret i sitt utlåtande att trafikvakterna kan flytta undan felparkerade elsparkcyklar från trottoarer utan att behöva göra juridiska avvägningar. Det är naturligtvis en förbättring från rådande situation då det krävs att cykeln på ett snävt definierat vis hindrar framkomligheten, men löser inte grundproblemet med den felaktiga placeringen. Vi ställer oss dessvärre tvivlande till om förbudet på ett avgörande sätt kan förändra användarnas vårdslösa hantering av elsparkcyklarna. De har blivit slit-och-släng-fordon, något som man plockar upp från marken och kastar tillbaka när man inte behöver det längre. Det är också tveksamt hur effektivt brott mot förbudet kan bevakas, då det antingen krävs att användaren tas på bar gärning eller att senaste användare eftersöks via bolaget. Vi tycker inte heller att det är vad Stockholms parkeringsvakter bör ägna sin tid åt.

Risken att elsparkcyklarna konkurrerar ut vanliga cyklar i kampen om platser i cykelställ är också betydande. Utrymmet för cykelparkering är begränsad, och som trafikkontoret påpekar kan det i stället bli en överflyttningseffekt med dåligt parkerade privatcyklar, därtill fastlåsta. Det gagnar definitivt inte framkomligheten.

Sammantaget är vår uppfattning att lösningen är att enbart tillåta fasta system som ger användarna incitament att ställa ifrån sig elsparkcyklarna på rätt plats. Antalet tillstånd för elsparkcyklar kan då begränsas utifrån hur mycket utrymme det finns för ställ. Ett alternativ är förprogrammerade zoner för avställning, men det ger ingen garanti för att användarna ställer ifrån sig elsparkcyklarna på ett rimligt sätt inom zonen.

Vid protokollet
Alva Matsdotter