

Handläggare
Johan Sundman
08-508 26 027

Till
Trafiknämnden
2020-08-27

Elsparncyklarnas påverkan på klimat och biltrafik. Svar på skrivelse från Rikard Warlenius m.fl. (V)

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen.

Gunilla Glantz
Förvaltningschef

Ulrika Falk
Avdelningschef

Bakgrund

I en skrivelse till nämnden har Rikard Warlenius m.fl. (V) framfört önskemål om en opartisk utredning rörande elsparkcyklar. I skrivelsen ställs frågan hur många resor som görs med elsparkcyklar i Stockholm samt vilken överflyttning som skett från kollektivtrafik, gång och cykel. Skribenterna vill även veta hur många bilresor som genereras av företagens insamling och utplacering av elsparkcyklar samt den uppskattade klimateffekten av företagens verksamhet. Skrivelsen bifogas ärendet.

Ärendets beredning

Ärendet är berett av tillståndsavdelningen.

Trafikkontorets synpunkter

Skrivelsen tar upp ett antal intressanta frågor. Idag saknas en detaljerad bild över hur många resor som sker med elsparkcyklar och framförallt hur de som idag reser med elsparkcykel tidigare

färdades. Kontoret anser också att det vore intressant att få tydligare kunskap om vilket trafikarbete elsparkcykelbolagens egen verksamhet genererar.

För närvarande genomförs ett antal studier kring mikromobilitet och elsparkcyklar på olika håll utanför Stockholms stad. Kontoret vill i det här sammanhanget även nämna transportstyrelsens uppdrag från regeringen att genomlysna hela frågan kring elsparkcyklar och föreslå eventuella ändringar i gällande regelverk.

För att kunna besvara skrivelsens frågor skulle det krävas en djuplodande och förhållandevis omfattande studie. En sådan studie vore både tids- och resurskrävande att genomföra med en representativ mängd personer och en stor mängd data från urvalet att analysera. Trafikkontoret gör bedömningen att i rådande ansträngda budgetläge är det svårt att hitta de resurser som behövs för att kunna genomföra den önskade utredningen.

Kontoret bedömer dock att vissa slutsatser kan göras utan en djupare undersökning. De flesta bolag har begränsat området där elsparkcyklar kan återlämnas till innerstaden. Det innebär att man visserligen kan köra på en elsparkcykel utanför innerstaden men att resan i normalfallet både börjar och slutar innanför tullarna. Slutsatsen av det är att elsparkcyklarna nästan helt används för kortare resor inom innerstaden. Trafikkontorets tidigare utförda resvaneundersökningar har visat att en låg andel av denna typ av resor sker med bil. De flesta bilresor som har både start- och målpunkt i innerstaden görs i huvudsak med företagsbilar, hantverkarbilar och leveransbilar. Ingen av dessa kategorier ingår i elsparkcykelbolagens huvudsakliga kundkrets.

Kontoret vet vidare att elsparkcyklar mest används av personer i åldersspannet 18-45 år, vilket är en grupp med lågt bilanvändande i Stockholm. En slutsats av detta är att huvuddelen av dagens elsparkcykelturer tidigare förmodligen skedde till fots, med egen cykel eller med kollektivtrafik och i liten grad med bil.

Det är möjligt att det också kan finnas en överflyttning från taxi till elsparkcykel för kortare resor i innerstaden, men det har inte gjorts några mätningar på detta i Sverige. Överflyttning från andra trafikslag till elsparkcykel är fortfarande ett relativt outforskat område. En del amerikanska undersökningar har gjorts, både av fristående forskningsinstitut och av elsparksbolagen själva, varav vissa visar på betydande överflyttningseffekter från bil till elsparkcykel. De resultaten är dock svåra att överföra till Stockholm

med tanke på den betydligt högre andel kollektivtrafik och lägre andel biltrafik som Stockholmsregionen har jämfört med amerikanska storstäder. Det finns god anledning att bevaka forskningsläget inom det här området framöver.

Flera av bolagen övergår till att enbart byta ut batterierna på elsparkcykeln på plats istället för att samla in eller att endast samla in elsparkcyklarna och ladda dem över natten. Detta sker i hög grad med lådcykel eller mindre eldrivna bilar. Det kommer att minska den eventuella klimatpåverkan bolagens transporter tidigare har generat.

Elsparkcyklar och lånecyklar fyller i många städer en viktig funktion genom att erbjuda ett alternativ till att gå den sista sträckan från kollektivtrafikens hållplats till målpunkten. Detta kan göra kollektivtrafiken mer attraktiv. Det är dock svårt att uttala sig om vilka effekter detta och andra mobilitetslösningar får på längre sikt. Marknaden för elsparkcyklar är ännu ung och förändras snabbt. Initialt har bolagen valt att begränsa sin verksamhet till innerstaden. Om verksamheten expanderar utanför innerstaden är det möjligt att elsparkcyklar i större utsträckning kommer användas som komplement till kollektivtrafiken och erbjuda ett alternativ till bilresor.

Trafikkontorets förslag

Mot bakgrund av ovanstående föreslår trafikkontoret att trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen.

Slut

Bilagor

1. Skrivelse från Rikard Warlenius m.fl. (V)