

Tid Torsdagen den 24 mars 2022 kl. 16.30 – 16.40
Plats Bråvallasalen, Stadshuset
Justering Måndagen den 4 april 2022, §§1-8, 11-19, 22, 25

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Torsdagen den 24 mars 2022, §§9-10, 20-21, 23-24, 26-27

Johan Nilsson

Anders Göransson

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Johan Nilsson (M) ordföranden

Annika Elmlund (M)
Bo Sundin (M)
Arne Fredholm (M)
Peter Backlund (L)
Hampus Rubaszkin (MP)
Susanne Wicklund (C)
Anders Göransson (S)
Ingela Edlund (S)
Clara Lindblom (V)
Jonathan Metzger (V)

Tjänstgörande ersättare:

Oscar Karlsson (S) för Emilia Bjuggren (S) vice ordföranden
Anders Edin (SD) för Peter Wallmark (SD)

Ersättare:

Niklas Sandstedt (M)
Bo Fellström (M)
Fredrik Sand (M)
Joakim Rönnbäck (L)
Ylva M Larsson (MP)
Maurice Forslund (KD)
Andreas Lind (S)
Tim Schnoor (V) §§1-15, 17-27
Catharina Gabrielsson (V)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Johan Castwall, Ann-Charlotte Bergqvist, Göran Carlberg, Elinor Eklind Forslin, Lena Holm, Anders Johnson, Sara Lundén och Kerstin Thörner samt borgarrådssekreteraren Daniel Carlsson-Mård.

§ 24

Promemoria – Parkering av Elsparkcyklar. Svar på remiss

Dnr E2022-00348

Beslut

Exploateringsnämnden beslutar enligt sitt förslag:

- 1 Exploateringsnämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.
- 2 Exploateringsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande från den 18 februari 2022. Exploateringskontoret föreslår att exploateringsnämnden beslutar följande:

- 1 Exploateringsnämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Johan Nilsson (M) finner att nämnden beslutar enligt sitt förslag.

Särskilt uttalande

Anders Göransson m.fl. (S) och Clara Lindblom m.fl. (V) 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 låncyklar. 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.

Vid protokollet
Kerstin Thörner