

Protokoll 4/2024

Tid Torsdagen den 23 maj 2024 kl. 16.30-16.50

Plats Stora kollegiesalen, Stadshuset

Justering Måndagen den 3 juni 2024, §§ 1-7, 9,10, 12, 13, 16-19

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Torsdagen den 23 maj 2024, §§ 8, 11, 14, 15

Lars Strömgren

Dennis Wedin

Närvarande

Beslutande ledamöter

Lars Strömgren (MP), ordföranden

Dennis Wedin (M), vice ordföranden

Ulf Walther (S)

Berit Nyberg (S)

Jimmy Lindgren (S)

Irene Dolk Castellanos (S)

Tobias Johansson (V)

Katja Jassey (V)

Anders Lindman (SD)

Sara Svanström (L)

Markus Berensson (C)

Tjänstgörande ersättare

Anna Cederschiöld (M) för Jonas Nilsson (M)

Torbjörn Erbe (M) för Hamid Ershad Sarabi (C)

Ersättare:

Karin Jordås (S)

Björn Erdal (S)

Abdiaziz Serar (S)

Joel Höglund (V)

Ludvig Tornberg (M)

Robert Westerlund (SD) §§1-7, 9-19

Destiny Zandi Lindgren (KD)

Tjänstemän

Förvaltningschefen Gunilla Glantz, Sara Bergendorff, Niklas Domeij, Elisabet Elfström, Ulrika Falk, Peter Granström, Anna Green, Philip Hall, Lena Lien, nämndsekreteraren Alva Matsdotter, personalföreträdarna Luis Lopez och Tomas Nitzelius §§ 1-7 samt borgarrådssekreteraren Elin Hylander.

§ 18

Införande av prestationsbaserad tilldelning. Tillstånd för friflytande enpersonsfordon

Dnr T2024-01078

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner att de kriterier som fastslogs av trafiknämnden i ärende T2021-03322, och återfinns i tjänsteutlåtandets bilaga 1, även får användas som grund för urval vid tillståndsgivning.
1. Trafiknämnden godkänner att trafikkontoret fattar beslut om tillståndsperiodernas längd för friflytande enpersonsfordon, som längst tillståndsperioder upp till två år.

Reservation

Anders Lindman (SD) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag om återremiss och sitt förslag.

Markus Berensson (C) och Sara Svanström (L) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 10 april 2024.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Lars Strömgren (MP), Ulf Walther m.fl. (S), Tobias Johansson m.fl. (V) och vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M) föreslår (se beslutet).
- 2) Anders Lindman (SD) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - a) Att återemittera förvaltningens förslag till beslut.
 - b) Att om återremiss faller, avslå beslutet.
 - c) Att därutöver anföra följande:

Sverigedemokraterna har lyssnat in flera branschföretag avseende de förändrade riktlinjerna. Flera synpunkter har framkommit på vissa utav de föreslagna måtten som inte är ändamålsenliga.

1. Snittanvändning per bolag.

2. Marknadsandel mätt i antalet resor/dygn.

3. Parkerad mer än 24 timmer.

Vidare har kritik framförts om att trafiknämnden inte inför mer detaljerade och transparenta kriterier för bedömning, samt kortar dessa till 1 år och inför regelbundna utvärderingsperioder.

Sammantaget anser vi att ärendet ska remitteras till de påverkade företagen och därefter omarbetas.

3) Markus Berensson (C) och Sara Svanström (L) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

- a) Trafiknämnden godkänner att kontoret fattar beslut om tillståndsperiodernas längd för friflytande enpersonsfordon, som längst tillståndsperioder upp till två år.
- b) Trafiknämnden ber Trafikkontoret att återkomma med ett ärende till nämnden kring hur de kriterier som fastslogs av Trafiknämnden i ärende T2021-03322, och återfinns i bilaga 1, viktas i syfte att ge tydliga riktlinjer till marknadsaktörer.
- c) Att därutöver anföra följande:

Centerpartiet välkomnar att Trafikkontoret föreslår förlängda tillståndstider för de marknadsaktörer som erbjuder mobilitetstjänster i form av friflytande enpersonsfordon. Detta kommer förhoppningsvis möjliggöra investeringar som förbättrar tillgången till flexibla mobilitetslösningar för fler stockholmare.

Vi anser dock att det är otydligt exakt hur de sju föreslagna kriterierna kommer att viktas vid utvärderingar inför tillståndsgivning. Detta är viktigt med tanke på att vissa av kriterierna kan motverka satsningar på ett ökat utbud av friflytande enpersonsfordon i ytterstaden.

Stockholms ytterstad har en, i jämförelse med innerstaden, gles befolkningstäthet och längre avstånd mellan målpunkter, vilket kan innebära att t.ex. snittanvändningen (kriterium 1) är lägre än i innerstaden. Ett friflytande enpersonsfordon kan även behöva stå parkerad på samma plats under en längre tid i ytterstaden än i innerstaden, vilket kan bli problematiskt om kriterium 6 (parkerad mer än 24 timmar) ges stor vikt i utvärderingar inför nya tillstånd.

Sammantaget kan dessa kriterium göra att det är säkrare för bolag att inte satsa på ytterstaden, särskilt eftersom det tar

tid att människor vänjer sig vid nya mobilitetsalternativ (varpå siffrorna gällande kriterium 1 och 6 kan se särskilt problematiska ut under en uppstartsfas) vilket leder till att samtliga aktörer fortsätter att hålla sig på en relativt liten yta.

Beslutsgång i delen om återremiss

Ordföranden Lars Strömgren (MP) ställer förslaget att återremittera ärendet mot att avgöra ärendet vid dagens sammanträde och finner att nämnden beslutar att avgöra ärendet vid dagens sammanträde.

Beslutsgång

Ordföranden Lars Strömgren (MP) ställer därefter övriga förslag mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag som stöds av ordföranden Lars Strömgren (MP), Ulf Walther m.fl. (S), Tobias Johansson m.fl. (V) och vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M).

Särskilt uttalande

Vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Elsparkeyklar har snabbt blivit ett populärt transportmedel i Stockholm och många andra städer. Under förutsättning att det är ordning och reda är elsparkeyklarna och de privata företag som hyr ut dessa ett välkommet tillskott till det dagliga transportlivet i Stockholm.

Att välkomna mikromobilitet i Stockholm är politiskt viktigt, det behövs ett tydligare visionärt arbete inom Stockholms stad för hur vi ytterligare ska uppmuntra och ta tillvara denna kraft. Det är av yttersta vikt att politiken bidrar till att underlätta för företagen att anpassa sig till och trivas i stadens och trafikens miljö.

Moderaterna välkomnar i grunden de föreslagna förändringarna. Vi har tidigare i Trafiknämnden uppmärksammat att tillståndsprocessen är för komplex och resulterar i tillstånd som endast är giltiga i sex månader. En betydande konsekvens av detta är att aktörerna hindras från att planera sina verksamheter på lång sikt och att kompetensförsörjningen hamnar i farozonen. Genom en längre giltighetstiden för tillstånden kan aktörerna ges möjlighet att utveckla sina organisationer och skapa långsiktig professionalism inom branschen. Kan man bygga upp en stabil

organisation, innebär det exempelvis möjlighet att snabbare åtgärda om en cykel gått sönder eller behöver flyttas på. Det är välkommet med en längre giltighetstid för tillstånden, om två år är för lång tid bör utvärderas i efterhand.

Moderaterna har också föreslagit att Stockholms stad bör vidta åtgärder som gör elsparkcyklarna så användarvänliga som möjligt. Att identifiera platser som är trafikosäkra, genom dialog med aktörerna och stadens Tyck till-app. Men också kolla närmare på om hastighetsbegränsningen kan ökas i slowzoner jämfört med andra städer. Geotagging kan vara ett effektivt verktyg att utveckla, för att undvika störningar i trafiken. Det är också önskvärt att staden hjälper till att identifiera fler platser att parkera elsparkcyklarna på, för att göra det enklare att göra rätt.

Det finns samtidigt vissa aspekter i detta förslag till beslut som är för otydligt. Exempelvis hur många aktörer som staden kommer selektera. Det vore också bra med mer regelbundna utvärderingsperioder och tydligare hantering av nya aktörer – allt i hopp om att få ett så framåtlutat och välfungerande mikromobilitetssystem som möjligt i Stockholm.

Vid protokollet

Alva Matsdotter