



2019:[nr]

**Motion om hantering av elsparkcyklar av
Rikard Warlenius och Maria Mustonen
(båda V)**

Dnr

Elsparkecyklar har på kort tid blivit ett rikligt förekommande inslag i gatubilden. Om elsparkcyklarna kan leda till att fler ställer bilen så är det positivt. Men för att elsparkcyklarna ska kunna vara ett säkert och hållbart sätt för Stockholmarna och för besökande turister att ta sig fram så måste frågetecken kring fordonen redas ut och branschen regleras.

Inte bara elsparkcyklarna har ökat snabbt i antal, utan även de inkomna klagomålen på dem. Många stockholmare, såväl som organisationen Synskadades riksförbund, har pekat på hur cyklarna för vissa leder till minskad tillgänglighet till stadsrummet. Cyklarna parkeras precis överallt och ligger ofta välta, vilket gör dem till hinder för bland annat synskadade som behöver komma fram på trottoaren. Enligt trafikborgarrådet Daniel Helldén ska detta hanteras genom samverkansavtal med företagen och genom att människor självreglerar parkering av sparkcyklarna. Det finns dock inga tecken på att utvecklingen går i rätt riktning, och staden behöver därför ta ett fastare grepp kring utvecklingen.

Ordningslagen ger kommuner bemyndigande att meddela lokala ordningsföreskrifter för att komma till rätta med störningar i det offentliga rummet. Kommunerna har således ett öppet mandat som inte begränsar de lokala ordningsföreskrifterna till visst innehåll. Inte heller regleras vilken typ av föreskrifter – förbud, tillståndsplikt, anmälningsplikt osv. – som kan meddelas. Det är uppenbart för alla stockholmare att den frivilliga samverkan som Trafikborgarrådet förespråkade inte har lett till en tillfredställande lösning och det är

orimligt att människor med synskador eller funktionsvariationer ska se sin tillgång till det offentliga rummet begränsas.

Det är också nödvändigt att se över arbetsvillkoren för de som arbetar med att ladda och hantera elsparkcyklarna. Det har förekommit rapporter om mycket låga löner för det utförda arbetet som är att hämta, ladda och sedan placera ut fordonen igen. Det är den så kallade ”gig-ekonomin” som öppnat för den här typen av arbeten, men ordet är missvisande positivt då arbetarna ofta utför jobb till så låga ersättningar att det knappt täcker utgifterna kopplade till jobbet. Staden bör se över möjligheterna att förhindra fortsatt verksamhet från företag som inte erbjuder kollektivavtalsliknande villkor.

Slutligen visar utvärderingar att den miljönytta som företagen påstår sig bidra till genom ”fossilfria” transporter är liten eller obefintlig. Att elsparkcyklarna slits snabbt och byts ut efter bara några månader, att insamlingen ofta sker med privata bilar och att sparkcykeln endast relativt sällan ersätter bilresor bidrar till ett högt klimatpris.

Med anledning av det ovan anförda yrkar vi

att Stockholms stad ger Trafikkontoret i uppdrag att föreslå föreskrifter som reglerar elsparkcyklarnas närvaro i det offentliga rummet så att företag som vill tillhandahålla cyklar också säkerställer att de inte blir hinder. Det kan exempelvis ske genom tillståndsgivning förbundet med specifika kravställningar, avgiftsbeläggning och begränsning av antalet fordon.

Att Stockholms stad ger Trafikkontoret i uppdrag att undersöka arbetsvillkoren för hantering av elsparkcyklar samt verksamheternas miljöpåverkan samt ser över möjligheterna att förhindra verksamhet från de företag som inte erbjuder kollektivavtalsliknande villkor.

Stockholm den 2 september 2019

Rikard Warlenius (V)

Maria Mustonen, (V)

