

Skrivelse om elsparkcyklarnas påverkan på klimat och biltrafik

Under 2018 och främst 2019 har tusentals elsparkcyklar placerats ut i Stockholms innerstad och skapat både förändrade resmönster och stora debatter om bland annat hur den nya företeelsen påverkat framkomligheten, bidragit till nedskräpning och om dess miljöeffekter.

Under hösten har trafikroteln gått ut med uppgifter om att fyra miljoner resor har genomförts med företagens elsparkcyklar under årets åtta första månader. Siffran baserar sig på företagens egna uppgifter. Trafikborgarrådet Daniel Helldén har också hävdat att ”säkerligen 800 000” – motsvarande 20 procent – av dessa uppgivna resor annars hade genomförts med bil. Detta hävdade han trots att inga mer omfattande studier har gjorts på överflyttningen från bil till elsparkcykel i Stockholm. Den enda undersökningen var begränsad till 100 respondenter och genomfördes av Sveriges radios Ekot. Den kan därför inte betraktas som vetenskaplig men indikerade en betydligt mindre överflyttning, på bara 2 procent.

Borgarrådet drar i stället slutsatser om Stockholm från undersökningar gjorda i andra städer. Men dessa städer är olika sinsemellan och olika Stockholm. Undersökningarna är olika omfattande och till övervägande del gjorda av företagen själva, vilka har ett direkt intresse av att framställa sin verksamhet som miljövänlig. Spannet i överflyttning från bil till elsparkcykel varierar kraftigt i undersökningarna, från 8 till 40 procent (om vi inte räknar med Ekots undersökningar) och med ett snitt på 26 procent.

Varför borgarrådet fastnat för att just 20 procent av elsparkcykelresorna i Stockholm ersätter resor med bil är ytterst oklart. Faktum är att i den undersökning som han uppger vara mest välgjord, och som dessutom är gjord på de europeiska städerna Paris och Lyon (de flesta andra undersökta städerna ligger i USA), har överflyttning från bil bara skett i 8 procent av fallen. Alla dessa uppgifter räknar dock endast in hur elsparkcyklarna bidrar till minskad biltrafik. I själva verket finns en motverkande faktor, eftersom en stor del av insamlingen och utplaceringen av elsparkcyklarna görs av privatpersoner med bilar. Glädjande nog har några av företagen hittat mer miljövänliga alternativ, men så vitt vi vet utförs fortfarande en stor andel av denna verksamhet av privatpersoner som dessutom ofta saknar rimliga arbetsvillkor.

Det är på grund av metoderna för insamling och utplacering, den förhållandevis låga (men osäkra) överflyttningseffekten från biltrafik, samt elsparkcyklarnas relativt stora miljöpåverkan och korta livstid, som klimateffekten har uppskattats som negativ.

Men hur det ser ut på ett ställe behöver inte gälla på ett annat. Vi menar att det inte är rimligt att borgarrådet och andra ska hänvisas till rena gissningslekar.

Mot bakgrund av det ovanstående vill vi att Trafikkontoret ges i uppdrag att undersöka hur de friflytande flottorna av elsparkcyklar *faktiskt* påverkat biltrafiken i Stockholm, samt deras samlade klimateffekt

Vi vill att utredningen opartiskt undersöker frågor som:

1. Hur många resor görs med elsparkcykel i Stockholm?
2. Hur stor är överflyttningen från bil, kollektivtrafik, gång och cykel?
3. Hur många bilresor genereras till följd av företagens modeller för insamling och utplacering?
4. Vad är den uppskattade totala klimateffekten av företagens verksamhet?

Rikard Warlenius m.fl. (V)