

Executive Summary - Resultat av Rundabordssamtal 1(2)

Prestandakriterier. Uppföljning och analys av data.

- Ja, vi behöver ta fram ett KPI-ramverk – kommuner & branschen tillsammans

Digital regelgivning

- Kvalitetssäkring av levererade data – gemensamt ansvar operatörer, förmedlare, kommuner. Ex Positioneringsnoggrannhet ej tillräcklig.
- Dialog och process mellan kommunen och operatörer före regelförändringar så att affärskonsekvenser kan inkluderas i beslutet. Gäller speciellt KPI.

Utbyggnad av parkeringsplatser

- Parkering är nyckelfrågan för branschens överlevnad. Finns det parkering och styrning till dessa, så kommer andra problem att lösas.
- Nödvändigt med hög tillgänglighet <150m => många platser. Om ej uppfyllt så bromsas branschen att bedriva verksamhet.
- Högre successrate om det finns märkning (målning, skyltar). Mer ordning.

Tillämpning av parkeringsregler om regeringens förslag till förbud genomförs i augusti.

- Om klartecken att Ordninglagen kan tillämpas så behövs inte Regeringens proposition.
- Stoppa Regeringsförslaget, eller begär dispens för kommunen.

Executive Summary - Resultat av Rundabordssamtal 1(2)

Avsiktsförklaring – gemensamt arbete med mall

- Avsiktsförklaring är ett gott verktyg som kan räcka ganska långt, men det behövs ändå något formellt i botten.
- SKR skulle kunna ha en roll i att stötta och vägleda kommuner, ex. innehåll i avsiktsförklaringar, vad man kan tänka på, checklista osv.

Markupplåtelse och ordningslagen – harmonisering av arbetssätt

- Det behövs tydlighet i vad som gäller utifrån befintligt regelverk – det behövs praxis kring ordningslagen som kommer framöver.

Trafiksäkerhet, åtgärder för regelefterlevnad och allmänna normer

- Ta fram vilken data och hur får fatt i den och hur arbeta med trafiksäkerhet. Upphandlingsverktyget intressant

Tillämpning av arbetssätt och metodik för andra mobilitetstjänster med delade fordon.

- Vi behöver nya arbetssätt – ramverk istället för planering
- Kunskaps- och erfarenhetsutbyte. Ha med forskare i projekt.

Ämnen för rundabordssamtal

- Prestandakriterier. Uppföljning och analys av data.
- Digital regelgivning
- ~~Tillämpning av geofence/geostaket för parkering och hastighetsbegränsning~~
- Utbyggnad av parkeringsplatser
- ~~Användning av parkeringspatrullen, kommunens övervakning och avgifter för felparkering~~
- Tillämpning av parkeringsregler om regeringens förslag till förbud genomförs i augusti.
- Avsiktsförklaring – gemensamt arbete med mall
- Markupplåtelse och ordningslagen – harmonisering av arbetssätt
- Trafiksäkerhet, åtgärder för regelefterlevnad och allmänna normer
- Tillämpning av arbetssätt och metodik för andra mobilitetstjänster med delade fordon.

Prestanda & uppföljning

- Starta med vad staden vill uppnå och vilken kostnad man är beredd ta (inte bara mäta det man kan, inte micromanagement etc)
- Soft KPI vs Hard KPIs
- Även ”positiva” KPI – smart incentives
- Hitta de riktigt relevanta aspekterna (inom parkering, säkerhet, miljö, nytta) och kanske 10 KPIer.
- Långsiktigt och dynamiskt?
- Ja, vi behöver ta fram ett KPI-ramverk – kommuner & branschen tillsammans

Rundbordsdiskussion

Ämne: Digital regelgivning

- Anteckningar från samtal
 - Utgångspunkt vad som finns i MDS.
 - Använda fordonen för data-insamling, ex resvaneundersökning, utsläppsdata.
 - Malmö – använder MDS för parkering och hastighet. Mikromobilitet separat system ej integrerat. Ex ej matchat med data från Skånetrafiken.
 - Andra data ex foto vid avlämning.
 - Olika enheter i staden är inte fullt koordinerade. Fysiska infrastrukturen stämmer inte med digitala, ex byggplatser.
 - Finns många möjligheter till ytterligare regelgivning och data leveranser.
- Gemensamma slutsatser
 - Kostnadseffektiv tillämpning kan innebära att kommunal tjänsteman justerar zon och att detta slår igenom till användare utan kontroll och dialog med operatör. En process med infomöte innan tillämpning är rekommenderad. Kan bygga förtroende.
 - Skapa mervärde genom att leverera annan sensordata. Många idéer men saknas dokumenterad värde/kostnad i skalning.
 - Ny data utanför MDS - Liggande scooters
 - Ny data utanför MDS - Foton vid start och stopp
 - Kvalitetssäkring av levererade data – gemensamt ansvar operatörer, förmedlare, kommuner - revisioner, granskningar, stickprov?
- Förslag till åtgärder
 - Kvalitetssäkring av levererade data – gemensamt ansvar operatörer, förmedlare, kommuner. Ex Positioneringsnoggrannhet ej tillräcklig.
 - Dialog och process mellan kommunen och operatörer före regelförändringar så att affärskonsekvenser kan inkluderas i beslutet. Gäller speciellt KPI.
 - Geofencing är bra – diskussionen hur det tillämpas.

Rundbordsdiskussion

Ämne: Utbyggnad av parkeringsplatser

- Anteckningar från samtal
 - Fredrik TK Gbg – Uppdrag från nämnden att hitta P-platser för elsparkcyklar. Vid sidan av ordningslagen. Motstånd internt från underhåll som ser stora extra kostnader mm. Därför går arbetet långsamt. Ingen prio från politiken vilka ytor som skall omvandlas.
Ej intäktfråga för .
Finns ej oanvända ytor, måste tas från annan verksamhet.
Staden varit frikostig med markupplåtelse
"Mandatory parking" tillämpas i Slottsskogen.
Vill styra mot större geografisk täckning. Begränsa parkering centralt.
 - Sto – Samarbete staden och operatörer – Geofencing.
 - Olof Malmö – Utrett på uppdrag av politiken. Prioriteringsordning klar. Ta bilparkering.
100 nya platser för parkering. Byggs ut i tre faser, med utvärdering av effekter. Friflytande användning.
Ej problem intäktsbortfall för förvaltningen. Använder avgifter enl ordningslagen till investeringar i parkering.
Mobility Corall – inhägnad yta. Utbyggnad av entreprenör.
Jobbar för helhetslösningar – mobilitetshubar. Bygger en prototyp i egna smedjan. Skall upp i nämnden i vår.
Från tjänstemannaperspektivet utgå från infra och antal P-platser för att bestämma maxantal fordon.
 - Regeringsförslaget kommer att innebära "mandatory parking".
 - Erfarenheten 2-3 veckors anpassning vid ändring av ytor för mandatory parking.
 - Borås använt centrala delen mandatory parking. <75m avstånd.
 - Dott/Belgien/Vallonien erfarenheter. Varje stad självbestämmande. Mix bilparkeringar, döda ytor och befintliga cykelställ. Ju mer detaljerad desto bättre.
 - Järfälla – genomfört test med 50 fordon, men stopp under Covid.
 - VOI styrt till 95% god parkering i Helsingborg genom digitala verktyg. Krav skrevs in i Avsiktsförklaring och Ordningslagen.
- Gemensamma slutsatser
 - Parkering är nyckelfrågan för branschens överlevnad. Finns det parkering och styrning till dessa, så kommer andra problem att lösas.
 - Nödvändigt med hög tillgänglighet <150m => många platser. Om ej uppfyllt så bromsas branschen att bedriva verksamhet.
 - Om klartecken att Ordningslagen kan tillämpas så behövs inte Regeringens proposition.
 - Högre successrate om det finns märkning (målning, skyltar). Mer ordning.
- Förslag till åtgärder
 - Stoppa Regeringsförslaget, eller begär dispens för kommunen.

Rundbordsdiskussion

Ämne: regeringsförslag

- Anteckningar från samtal:
- Hur kan möjliggöra en parkeringsinfrastrukturen en utmaning, saknas en konsekvensanalys till förslaget, förslaget rimmar inte med TS utredning
- Större diskussionen: Hur använder vi gemensamma ytorna, tillgängligheten viktig för elsparkcykeln och hur påverkar gröna omställningen
- Gemensamma slutsatser: det har gått fort att ta fram förslaget, vad betyder det här för "min" kommun, hur ska cykel och elsparkcykel samsas om samma yta, uppstår nya "ordningsfrågor" och konflikt, hur hitta (andra) ytor för att parkera
- Förslag till åtgärder:
 - Stoppa Regeringsförslaget, eller begär dispens för kommunen.

Avsiktsförklaring

- Anteckningar från samtal
 - Avsiktsförklaring är ett gott verktyg som kan räcka ganska långt, men det behövs ändå något formellt i botten, t.ex. tillståndskrav eller lagstiftning. Avsiktsförklaringen bör vara ett komplement. Med något formellt i botten kan man komma längre med en avsiktsförklaring. Man kan inkorporera mer i avsiktsförklaring än i villkorsbilagan. Dessutom är alla operatörer inte villiga att ingå en avsiktsförklaring.
 - Innehåll i avsiktsförklaring – kan röra bl.a. zoner med särskilda ”regler” t.ex. låg hastighet, förbud mot att parkera, fordonstekniska aspekter t.ex. dubbelställ, datainsamling. En viss standardisering/harmonisering vore positivt.
 - SKR skulle kunna ha en roll i att stötta och vägleda kommuner kring t.ex. innehåll i avsiktsförklaringar, vad man kan tänka på, checklista osv.
 - Kommuner behöver jobba förvaltningsövergripande med frågorna. Vi står inför stora utmaningar i samhället och kommuner behöver titta på hur man kan dra nytta av mikromobilitet i omställningen.
 - Man behöver även jobba proaktivt med frågorna – för det lär komma fler företeelser framöver.
 - Dialog för samverkan mellan kommuner och marknaden är viktig. Det finns även behov av större forum där t.ex. kommuner kan utbyta erfarenheter och lärdomar. Några sådana forum finns, bl.a. svenska cykelstäder. Operatörerna skulle också i samverkan kunna ta fram en färdbeskrivning för den här tjänsten.

Markupplåtelse

- Anteckningar från samtal

- Det behövs tydlighet i vad som gäller utifrån befintligt regelverk – det behövs praxis kring ordningslagen. Vissa kommuners beslut om begränsningar har överklagats, så praxis kommer framöver.
- Det är positivt om det slås fast att tillståndskrav gäller. Även parkering behöver styras upp (tvingande parkering vore positivt). Dock behövs tillräcklig frekvens mellan parkeringsplatserna om tvingande parkering ska fungera.
- Om det blir klart att tillståndskrav gäller är det viktigt att kommunerna faktiskt kräver tillstånd och att polisen agerar om fordon ställs ut utan tillstånd.
- Om det visar sig att tillstånd inte krävs så behövs något annan reglering, så att det blir tydligt vad som ska gälla.
- Det fungerar inte riktigt bra med uppställningsplatser (att operatörerna måste ställa ut fordonen på vissa bestämda platser) – platserna räcker inte, det blir fullt. Det är även inkonsekvent att fokusera på uppställningsplatser, eftersom alla fordon tar upp offentlig plats.
- Regelbundna avstämningar mellan operatörer och kommuner är viktiga.
- Kommuner tar fram parkeringsplatser. Det behövs standardisering kring hur man ska märka ut parkeringsplatser.

Rundbordsdiskussion

Ämne: Trafiksäkerhet

- Anteckningar från samtal
- Trafiksäkerhet (TS) för användarna, för de omkring användarna och för icke-användarna. TS hänger samman med beteende, och därmed både med infrastruktur och reglering (policy). Myndigheter har en nyckelroll för båda. Finns idag ett politiskt tryck i riktning 2030-mål för bilfritt.
- TS: fordonets utrustning/förmåga samt kompetens hos föraren och de omkring för t.ex. hur snabbt går, konsekvenser, bromssträcka, olycksbilden
- Relationen till utrymmet för innovation
- Gemensamma slutsatser: idag liten kunskap om varför olyckor inträffar, alltså behöver mer fakta/underlag behövs om eskoter, en mer detaljerad och harmoniserad taxonomi för data så kan dra relevanta slutsatser
- Förslag till åtgärder: jobba fram vilken data och hur får fatt i den (och naturalistisk data) och hur (krav på) arbeta med trafiksäkerhet, upphandlingsverktyget intressant

Tillämpning på andra fordonsdelningstjänster

- Starta med vad vill uppnå
- Lärt oss ny approach - att sätta upp principer. Välkomnar de som hjälper oss med.
- Data från fler källor – alla som nyttjar ytor (även bilar)?
- Geofencing på fler områden
- Affärsmodeller och rollfördelning (kommuner, RKM, privata)
- Vi behöver nya arbetssätt – ramverk istället för planering
- Kunskaps- och erfarenhetsutbyte. Ha med forskare i projekt.