

Mötesanteckningar RT 9 – Nätverk mikromobilitet

Deltagare: 31 personer från 19 organisationer

Deltagande organisationer: SKR, RISE, 2030 Sekretariat, Stockholm, Göteborg, Helsingborg, Västerås, Uppsala, Gävle, Voi Technology, Bolt, RideMovi Sweden, Ryde Technology, Nivel, Vianova, KTH, Trafikverket, Västtrafik, Standab

Venue: Demostudio, Lindholmen Science Park

Tid: 2024-03-12 kl 10 – 16

10:00 Program: Presentation från Trafikanalys om status av uppdraget om kartläggning av användningen och tillhandahållandet av elektriska enpersonsfordon, Hans Ten-Berg

Hans presenterade resultat från Trafas uppdrag hittills. Trafa har intervjuat flera aktörer för att få en bild av problembeskrivning och har kartlagt aktörerna i ekosystemet, samt lagen och reglerna som berör elsparkcykel. Trafa har kommit fram till att det är otydligt för många vad EEPF (elektriska enpersonsfordon) är för typ av fordon och därmed vilka lagar och regler som gäller. Till exempel, en elsparkcykel kan aldrig klassas som moped enligt typgodkännande för mopeder, men enligt lagen om vägtrafikdefinitioner kan en EEPF klassas som både en moped och en cykel.

Trafa har upphandlat studier över användning och tillhandahållandet som skall vara klara i juni.

10:15 Program: Nya regler på trafikförsäkringsområdet, Cecilia Huss

Cecilia presenterade de nya regler som trädde i kraft 23 december 2023 och vad TFF:s roll är i sammanhanget. Efter presentationen så hade gruppen en diskussion.

TFF är en remissinstans. Lagstiftningsarbetet har varit mycket fokus på trafikskada och skydda dem som är skadade i trafiken.

Trafikförsäkringsplikten och registreringsplikten är olika inom Europa? I Sverige har vi inte registreringsplikt men i Tyskland till exempel så har de både registreringsplikt och trafikförsäkringsplikt. TFF har endast samverkan inom de nordiska länder. I Finland och Danmark är det olika tillvägagångsätt gällande trafikförsäkring för elsparkcykel.

Varför valde man att undantaga lättviktsfordonen? Den frågan bör ställas till lagstiftare, men i Sverige har vi förmån i lagstiftning att det finns fullgott skydd för förare.

Ett tyngre fordon har kanske bättre skydd mot förare men kan också skada andra trafikanter mer allvarligt. Man skulle kunna göra trafikförsäkring lite mindre omfattande jämfört med direktivet. Kan man hitta en annan variant så att man inte går på hela paketet för motordriven trafikförsäkring?

I stort sett så tycker många operatörer att det nya trafikförsäkringskravet påverkar omställningen med ökade kostnader.

Det kanske behövs en harmonisering inom EU. En översyn av EU-direktiv kan vara aktuellt. Det finns också en del diskussion i Sverige kring Finlands praxis (de har gjort vissa förändringar i lagstiftningen). Svenska Försäkring och Insurance Europe har arbetat med frågan och kommer fortsätta att jobba med den.

10.40 Pågående initiativ

KPI – kommuner ska komma in och rapportera! Hör av er om ni inte har tillgång till den gemensamma mappen eller om ni har frågor.

Nuläge och framåtblick

1) Rapportering från svenska kommuner

Statistiken och resmönster:

Under 2023 fanns det märkbart färre resor jmf 2022 i större städer. Utvecklingen ser olika ut mellan städerna, t.ex. Västerås hade ökning.

Hade högst användningsgrad per fordon i 2022. Färre resor i 2023. Västerås och Gävle har ökning.

Det var lägre priser 2022 (direkt koppling mellan användning och priset)

Utbudet hade ökat från 2022 till 2023.

Olyckor med elsparkcyklar?

27 allvarliga olyckor 2022, 9 i 2023 (Stockholm).

Kommuner behöver kontrollera om olycksdata med elsparkcykel har loggas in i STRADA och se om man kan se dem i statistiken. I Göteborg har man svårt att bekräfta ökande trenden av olyckor. Behöver kanske uppmuntra sjukvården lämna in uppgifter.

Extra diskussion kring elcykel och brandrisk:

Elcyklar har initierat diskussioner. Vid vissa arbetsplatser är det förbjudet att parkera elsparkcykel eller elcykel på grund av brandrisk. Man kan inte ta med sig batterier in på kontoret. Batterier får inte vara inomhus i ett sjukhus till exempel. Brandsäkra skåp kan behövas i samband med främjande av cykling.

Stockholm, Karin E., Adam och Henrik S.:

Under 2023 fanns det många operatörer men i år är det färre: 3 elsparkcykel och 1 hyrcykel-operatör. Tjänstemännen önskar en tillståndperiod som är lite längre (nu är det 6 månader) samt tydligare regler. Väntar fortfarande på många politiska beslut kring markupplåtelse.

Antal resor med elsparkcykel har minskat. Hade en utmanande vinter.

Det finns ett intresse från politiker att erbjuda ett lånecykelsystem och ett lådcykelsystem. Ännu inga beslut hur de ska få igång det. Det finns väldigt olika produkter gällande lådcykelsystem. Hoppas att det blir en kommersiella aktör, staden kommer inte köpa in egna.

Mobilitetshubb – behöver ytor som är svåra att skapa i den förtätade staden.

Samarbetet med kollektivtrafiken pågår lite lågintensivt.

En ny parkeringsplan inom ultra low emissionzoner (miljözoner). Stockholm har ett 30 % trafikminskningsmål och politikerna börjar förstå vad som krävs för att nå målet.

Har höjt taxan för bilparkering. Har infört miljözoner i vissa områdena och även Gamla stan till januari 2025. En del bilparkering kommer att försvinna.

Göteborg, Shahriar G. och Daniel R.:

Tier avslutar sin verksamhet i Göteborg och Ridemovi startar i april. Det blir fortfarande fyra operatörer totalt.

Två operatörer erbjuder elcyklar i Göteborg i april.

Börjar bygga upp parkeringsplatser för mikromobilitet inom Vallgraven. Det är svårt att få ytor att bygga (ville ha 80 men fick 23 nu) och immunförsvar ligger i förvaltningssidan.

Datadelningsverktyg har direktupphandlats just nu, man skall handlas upp med lite längre upphandlingsperiod (5 år).

Pågående planeringsarbete med hubbar – riktlinje för mobilitetshubbar och definitioner. Har något ute på test just nu.

Pågående dialog med kollektivtrafiken (VT) och ser hur mikromobilitet kan vara en del av kollektivtrafiksystemet.

Kriterier för nästa tilldelning till politiskt beslut. Kommunen vill gärna ha färre företag för nästa tilldelningsperiod. Det funkar hyfsat bra. Dialog med politiken är mindre känslig nu. Jobbar på inom förvaltningen.

Helsingborg, Eva W. och Maria H.:

Har två operatörer och inga större förändringar i ramverk. Har p-förbud in i centrum, parkering i cykelställ, vissa ställen är geofencade och vissa zoner är friflytande.

Inte så många elsparkcyklar ute nu och har fått bra balans på parkering. Klagomålen har också minskat. Utbudet har gått ner med färre operatörer genom åren. Tittar på Malmös åtgärder med mikromobilitet.

Kollektivtrafiken/Skånetrafiken har inte varit direkt aktiv med att arbeta med MaaS. Svårt att få igång ett system för alla operatörer med ett paraply att få in multimodal-mobilitet under men systemet funkar inte. Svårt med tekniska integreringar och rådigheter.

Uppsala, Gabriella:

Parkeringsstrategi, att öka antalet kombinerade cykel- och elsparkcykelparkering. Har testat 10 platser i centrum. Jobbar med positionering av parkeringsplatser. Cykelparkering används till både cykel och elsparkcykel

Resultatet från RVU visar en minskning av resor med delade elsparkcyklar i Uppsala. Användare skiftar till egen elsparkcykel. Bygger parkeringar vid större bytespunkter och i anslutning till kollektivtrafik. Jobbar med kollektivtrafik och mikromobilitet.

Har 4 operatörer. Hade en upphandling av en digital plattform men behövde avbryta på grund av brist på resurs..

Västerås, Sofi, Krister S. och Fanny B:

Har inte förändrat mycket sedan sist. Har undantag och ska bestämma var elsparkcyklarna får vara innan nästa säsong (startar 1 maj).

Har undantag från lagen med parkering. Funderar på att förlänga undantaget ett år till för att hinna undersöka på effekten. Har inte så mycket olyckor, så generellt har det funkade bra.

Ganska låg användningsgrad under vinterperioden. Har sett en ökning av användningsgrad mellan 2022 och 2023. Dock har det inte hänt så mycket med priset (för att använda elsparkcykel). Använder Vianovas datadelningsplattform.

Har två operatörer nu men kommer att ha tre.
Utredar kombinerad mobilitet inom projektet STARK. Finns intresse att tänka kombinerad mobilitet men strategin är ganska oklart.

Gävle, Amer A.:

Upphandlade Voi för andra avtalsåret nu. Har datadelningsplattform från Vianova. Vill öka samverkan med kollektivtrafiken, men denna är inte redo för integrering. Tjänsten är helt avstängd vinterperioden.
Har sett en ökning av användning sedan förra året (efter upphandling).

2) Rapportering från operatörer

Beteende – körning och parkering av elsparkcykel:

Under 2023 har Stockholm inför kort och långflyttar som är kostsamma. Flera operatörer har valt att debattera kunderna i ett sånt fall. Stockholms upplevde att det var ändå en positiv vändning när kunden hörde av sig och de kan förklara varför elsparkcykel behövde flyttas. Parkeringsfrågor har börjat få mer uppmärksamhet.

Voi, Tina och Viktor:

Har funkad bra med mindre klagomål. Fokus på användarperspektiv: balansgång mellan tillgänglighet och regler. Det har varit för få fordon i Stockholm (så att tillgängligheten minskar).
Voi har ett fokus på att skapa potential att få fler att använda tjänsten. Det blir dyrt (priset har ökat sedan 2022). Det blir en icke-subventionerad tjänst och behöver hjälp. Vill se en ökad användningsgrad.

Bolt, Roger:

Bolt har mycket fokus på parkeringsfrågor och teknikutveckling för att stötta bättre beteende hos användaren. Kundutbildningen utifrån ett säkerhetsperspektiv för att förbättra körbeteende. Har sett goda effekter av detta. Tekniken idag kan t.ex. känna av tandemkörning. Bolt finns i Stockholm, Göteborg och Malmö

Ryde, Tobias:

Ryde har verksamhet i Norge, Sverige och Finland, med 50 000 sparkcyklar under säsongen. Har varit med i upphandlingar i Norge (bl.a Bergen) och sett en kraftig minskning av operatörer som söker tillstånd i Norge nu.
Arbetar tillsammans med kollektivtrafik i Norge och har varit i kontakt med kollektivtrafikhuvudmän i Sverige.

Nattstängning: Det finns någon typ av nattstängning i hela Norge. I Sverige finns det bara i Göteborg.

Det finns dessutom ny promillegräns i Norge och Polisen har gjort insatser som har fått uppmärksamhet.

Ridemovi, Sanna:

Företaget med HQ i Italien med tredje året i Sverige. Har verksamhet i totalt 4 städer sedan 2023. (har lämnat Uppsala)
Erbjuder både elsparkcyklar och elcyklar (i Lund enbart elsparkcyklar).
Det har varit en tung och kall vinter och därmed färre resor de senaste månaderna.

13:00 Program: Upphandling enligt LUK, erfarenheter från Gävle, Amer Aslam, Gävle Kommun och Viktor Olejnik, Voi

Gävle kommun presenterade hur deras upphandling har gått till och delade med sig erfarenheter från upphandlingen av mobilitetshubb och även hur de samarbetar med Voi som vann upphandlingen. Efter upphandlingen har antalet resor ökat och även användningsgrad. VOI har utökat geografiska täckningen istället för att koncentreras i centrum. Gemensamt har verksamhetszonen justerats.

Sammanfattningsvis tycker Gävle att det är lättare att arbeta med delade elsparkcykel som mobilitetstjänst när man har en tydlig ansvarig att prata med. Det är väsentligt med proaktiv kommunikation och äger berättelsen. Voi har poängterat att säkerställa långsiktighet för operatörer är en viktig faktor för att bygga en bra tjänst för användaren.

*Diskussion**Balans mellan elsparkcykel och cykel?*

50 hyrcykel och 600 elsparkcykel. Det här är en varumärkesfråga. VOI är knutna till elsparkcykel inte trampcykel. Användning av trampcykel är också mycket lägre (lägre utnyttjandegrad) och det är en annan typ av användare.

Distansskillnaden mellan rese på elsparkcykel och elcykel?

Längre med elcykel, men inte entydigt.

Användargrupperna skiljer sig mellan elsparkcykel och elcykel?

Göteborg: Högre användningsgrad på elsparkcykel än låncykel ”styr och ställ”. Rydes hyr-elcyklar hade mycket högre användningsgrad när Ryde körde test i Göteborg.

Pris på elsparkcykel och trampcykel?

Trampcykel ska inte vara dyrare än elsparkcykel. Trampcykel är subventionerad men hänger på att det hela systemet ska funka, alltså inte vanlig subvention.

13:47 Program: (Datadriven styrning), Digital regulation promotion of connected mobility services, Harald

Harald/Nivel presenterade deras plattform och initiativ med norska städer.

Kör mixa parkering i gatumiljöer och på trottoarer. Mycket bra ordnat trots många elsparkcyklar. Två av tre licenser är tagna i år i Bergen.

14 kommuner som använder NIVEL. Hur många personer sitter i kommunen som jobba med elsparkcykel? Typiskt är det en person som jobbar med det (och har kontakt med NIVEL).

Nivel startar nu i Tyskland.

Hur ser det ut för resor med elsparkcykel och cykel?

Elcykel reser lite längre mot elsparkcykel, ca 150 m längre enligt data som Nivel har. Däremot i Göteborg har hyr-elcykel dubbel så långa resor jfm elsparkcykel

Poor-parking-appen, hur vet man om rapporteringen är generisk?

Vid rapportering avkrävs den som rapporterar att sända en bild direkt till operatör för att visa felet. Operatören ”acceptera” och ta hand om felparkeringen eller ”avslå”.

I Bergen kommer cirka 40 rapporter per dag ungefär (Voi och Ryde). Det finns 10 000 fordon i Bergen.

Diskussion:

Att använda appan skulle kunna hjälpa operatörer och även kommunen att spara kostnader för kortflytt. Avgifter skulle kunna täcka omkostnader för operatörer → Kan använda för att köpa in en sådan "poor-parking-app" istället.

14:20 Program: Grupparbete Vision och Mobilitetshubbar*Grupp 1 Stockholm, Göteborg, Ryde, Helsingborg, KTH*

Det saknas en mikromobilitetsstrategi i kommunen. Vad skulle en bra mikromobilitetsstad vara? Utarbeta gärna tillsammans med en tredje part för att få en balanserad bild av hur en sådan stad skulle kunna se ut. Få funktioner med mikromobilitet på bästa sätt.

Hur skulle man komma fram till detta? Behöver knäcka den frågan. Kan använda metoden "framtidssarkeologi".

Grupp 2 Uppsala, Helsingborg, Västerås, Standab

Arbete med nytt mobilitets- och trafikprogram och en ny översiktsplan pågår i flera kommuner. Hur får vi in delad mikromobilitet i den långsiktigheten? Vad har kommunen för ansvar i långsiktigheten?

Grupp 3 Bolt, Vianova, Stockholm, 2030 S, Ridemovi

En vision av "mindre beroende av privata bilar". Dynamisk och systemförändring. Delade mobilitet som en del av viktiga framtid i svenska städer.

Grupp 4 Voi, Västerås, Stockholm, Vianova

Diskussion gick mer in på genomförandeplan, som t ex bygga in flexibilitet för mikromobilitets verksamheter. Twista befintliga regelverket för att jobba med de nya företeelserna.

Grupp 5 Voi, SKR, VT, Gävle, Västerås

Stadsplanering har inte tagit elsparkcykel i beaktande. Har inte kopplat elsparkcykel med miljömål, jämställds mål bla. Göteborg har kollat hur de kan få in i deras strategier. Man kan ta upp sådan diskussion i forum så som Drive Sweden.

Mikromobilitet är synonym med elsparkcykel, men det finns många andra transportslag. Är det delade mobilitet som vi fokuserar på eller vad pratar vi om nu? Namnet mikromobilitet är ibland inte helt tillräckligt definierat.

Tillgänglighet och tillförlitligt är två avgörande faktorer när vi diskuterar transport och mobilitet. Kollektivtrafik har begränsad kapacitet och behöver komplettering. Om man inte är rädd för att cykel skulle ersätta kollektivtrafik, varför skulle man vara rädd att elsparkcykel skulle göra så?

Diskussion i plenum:

Vad kan vara **vision** med mikromobilitet? Man kan kanske utgå ifrån kommunens mål som man har idag och fundera på hur delade elsparkcykeltjänster skulle kunna bidra till de målen.

Ett exempel kan vara att man har ett mål att hållbart resande skall vara en norm, och då kan mikromobilitet bidra till att komplettera staden med mobilitetsalternativ och möjliggöra multimodalt resande.

Best practices/examples behövs. Det är svårt att hämta in neutral information som erbjuder information.

Kunskaper behövs och oberoende vetenskaplig publikation/fakta. En sån roll som TÖI har i Norge behövs. Det finns inte motsvarande arbete i Sverige. T.ex. var hittar man enkla fakta i form av statistik kring cykel, elsparkcykel? Statistiken saknas på grund av att det saknar data. I USA gick forskningen kring elsparkcykel mycket snabbare tack vare mängden av öppna data. I Europa ligger vi lite efter. TÖI har publicerat många rapporter, men forskningen i Sverige har inte varit i samma takt.

Det skulle vara intressant om vi kan följa upp resultat från olika beslut i kommuner och ser vad lärande är och hur vi går vidare. Man måste ha inställning att gå vidare istället för att ”parkera lösningen” som politiker brukar landa på. Men har kommunen rådighet att gå vidare?

En idé på experiment vore att testa markant lägre kommunala avgifter i vissa områden och se effekterna.

”**Bibliotek av mikromobilitet**” behövs: piloter, fakta, forskningsresultat.

Fokus på Hubbar istället för själva fordonen?

Är det en framkomlig metod för att lösa det komplexa problemet? Dock inte en ”silverkula”

Det blir alltför förenklat att tänka bara på hubb. Mobilitetshubbar är mer än en parkering och hubbar är väldigt beroende på transportslag. Fördelen med hubb är flexibilitet i transportslag mellan knutpunkterna.

Mikromobilitetshubbar måste kunna förlänga en resa.

Alla städer har olika förutsättningar. Vissa städer kanske inte behöver mobilitetshubbar för t.ex. det finns ett annat dominant transportslag.

Med vänlig hälsning

RISE Research Institutes of Sweden AB
Mobilitet och system

Anne Faxér och Kent Eric Lång