



Dokumentbeteckning Pilotperiod av uthyrningsverksamhet av eldrivna enpersonsfordon- Slutrapport		Dnr/Dokument ID
Antaget av/Ansvarig Johan Bengtsson Fredrik Hallstensson	Handläggare/Förvaltning Rebecka Ljunggren, SBF	Datum/Version/Ersätter Ver 1.0

Slutrapport pilotperiod & rekommendation reglering av uthyrningsverksamhet av eldrivna enpersonsfordon

Projektnamn	Pilotperiod av uthyrningsverksamhet av eldrivna enpersonsfordon
Beställare	Johan Bengtsson & Fredrik Hallstensson
Handläggare	Rebecka Ljunggren
Projektstöd	Andreas Emanuelsson
Projektstart	2022-06-01
Projektstut	2023-10-31

Innehåll

1	Sammanfattning	2
2	Inledning och bakgrund	3
3	Syfte	4
4	Redovisning - Pilotperiod	4
4.1	Insatser, projektgrupp	4
4.2	Operatörer	5
4.3	Data & användning	6
4.4	Allmänhet & media	8
4.5	Felanmälan	9
4.6	Problembilder	10
5.	Omvärldsbevakning	11
5	Rekommendation.....	17
	Reglering	17
	Efterlevnad av villkor	17
	Taxa	20
	Parkering	21
6	Godkännande	24



Dokumentbeteckning Pilotperiod av uthyrningsverksamhet av eldrivna enpersonsfordon- Slutrapport		Dnr/Dokument ID
Antaget av/Ansvarig Johan Bengtsson Fredrik Hallstensson	Handläggare/Förvaltning Rebecka Ljunggren, SBF	Datum/Version/Ersätter Ver 1.0

1 Sammanfattning

Pilotperioden och tillhörande utredning visar att läget till viss del stabiliserat sig vad gäller reglering för hyrbara elsparkcyklar i Sverige. Det har förtydligats från flera håll att det gäller tillståndsplikt för uppställning för hyrbara elsparkcyklar, men att det fortsatt finns vissa lokala skillnader. För Trollhättan är det Rättsheten Väst, Polismyndigheten som bedömt att det är tillståndsplikt enligt Ordninglagen för markupplåtelse vilket betyder att Trollhättans Stad kan nyttja möjligheten för att ange villkor för tjänsten. Därför ser utredningen att reglering ska ske genom tillståndet med tillhörande villkor, i form av ett avtal mellan Trollhättans Stad och operatör som preciserar hur tjänsten ska bedrivas och skötas för att godkännas i Trollhättan.

Pilotperioden har funnit att, trots att det sedan oktober 2022 tydliggjorts och sedan dess varit tillståndsplikt, att villkoren som Trollhättans Stad kommit överens om med operatörerna genom en avsiktsförklaring, inte efterlevts i den kapacitet som önskas. Det finns ett tydligt behov för Trollhättans Stad att utforma ett "mellanläge" vad gäller vilka konsekvenser som rimligt kan tillsättas för misskötsel av villkoren i avtalet. Under pilotperioden har den verktygslåda som projektgruppen haft till hands varit begränsad till en total utestängning av operatör genom nekat tillstånd vid yttrande till Polisen alternativt endast mjuka påtryckningar i form av samtal och samverkan. Därför föreslår utredningen att tillsätta en rutin för inspektion med tillhörande avgift vid anmärkning vad gäller flytt av felparkerade elsparkcyklar. Rutinen utgår ifrån villkor i avtalet som preciserar att samtliga elsparkcyklar ska ronderas dagligen, och flyttas om elsparkcyklarna är felparkerade. Målet med inspektionen är att operatörerna kontinuerligt flytta på felparkerade elsparkcyklar och att det finns en monetär konsekvens i form av en avgift vid anmärkning. Flera andra kommuner har med stöd i ny lag börjat flytta på elsparkcyklar och debitera operatör för detta, och där ser denna utredning att det dels leder till att kommunen tar över ansvar för tjänsten från operatörerna och att det krävs en stor organisation. Utredningen ser i stället fördelar med att operatören ansvarar för tjänsten de bedriver, och att kommunen följer upp detta.

Utredningen föreslår att Trollhättans Stad inför taxa för markupplåtelse som utgår per elsparkcykel/månad för att bekosta stadens resurser som läggs på arbetet med tjänsten, ytan som upptas för uthyrning samt de infrastrukturbehov som kan behöva bekostas.



Dokumentbeteckning Pilotperiod av uthyrningsverksamhet av eldrivna enpersonsfordon- Slutrapport		Dnr/Dokument ID
Antaget av/Ansvarig Johan Bengtsson Fredrik Hallstensson	Handläggare/Förvaltning Rebecka Ljunggren, SBF	Datum/Version/Ersätter Ver 1.0

Vidare finner utredningen att parkeringslösning bör utgå ifrån olika områdens möjlighet till cykelställ och cykelparkeringsytor dit även elsparkcyklar hänvisas. I stadens centrum finns det en högre koncentration och tillgång till cykelställ, där parkering av elsparkcyklar bör vara tvingande till dessa. Utanför centrum är tillgången mycket lägre och där finns det utmaning för användare av elsparkcyklar att hitta ett cykelställ där de kan parkera lagligt, och skulle parkering vara tvingande till cykelställ där den tillgången inte finns så skulle attraktionskraften i att kunna använda elsparkcyklar lättsamt till påtänkt slutpunkt försvagas. Rekommendationen är att Trollhättan inför en så kallad "hybrid-modell" med tvingande parkering i cykelställs- och cykelparkeringstäta områden och mer friflytande där tillgången är sämre. Det ställer högre krav på operatören att säkerställa att tvingande parkering i centrum efterlevs och att den friflytande parkeringen kontrolleras med rondering dagligen. För detta behöver en översyn av tillgängliga ytor genomföras för respektive områden, där potential för parkeringsmöjligheter bedöms och behov för infrastruktur undersöks. För att genomföra detta behöver Trollhättans Stad meddela undantag för trafikförordningen som kräver enligt lag att elsparkcyklar endast ska parkeras i cykelställ.

2 Inledning och bakgrund

Trollhättan Stad har höga ambitioner att utvecklas och växa. Utvecklingen ska öka attraktiviteten i relation till invånarnas möjligheter att bo och verka i staden, även en ökad tillgänglighet till hållbara transportalternativ. För framtidens Trollhättan, där den ekologiska hållbarheten utifrån minskade utsläpp och ökade klimatvänliga lösningar främjas utreder den här rapporten möjligheter och begränsningar i relation till lokala bestämmelser i etableringen av friflytande mikromobilitet i form av uthyrning av elsparkcyklar. Trollhättans Stad målsättning är att vara en "Stolt & Innovativ Plats för Framtiden", där en del av den framtidsbilden är alternativa mikromobilitets-lösningar för att skapa goda förutsättningar för fler fossilfria transporter. Utvecklingen av elsparkcykel-verksamheter i Sverige har gått snabbt över de senaste åren, med både positiva och negativa påföljder. Trafiksäkerheten och samspelet ska bibehållas och stärkas, där tryggheten för alla invånare som rör sig i staden ska prioriteras.

På uppdrag av Samhällsbyggnadsnämnden tog Samhällsbyggnadsförvaltningen fram en behovsutredning med mål att producera riktlinjer för regleringen av uthyrningsverksamhet av eldrivna enpersonsfordon. Utredningen påvisade behovet av vidare utredning genom en pilotperiod för denna typ av tjänster, som



Dokumentbeteckning Pilotperiod av uthyrningsverksamhet av eldrivna enpersonsfordon- Slutrapport		Dnr/Dokument ID
Antaget av/Ansvarig Johan Bengtsson Fredrik Hallstensson	Handläggare/Förvaltning Rebecka Ljunggren, SBF	Datum/Version/Ersätter Ver 1.0

ska skapa ett ökat kunskapsläge om den lokala behovsbilden, tid för omvärldsbevakning, och främja Trollhättans Stads arbete med tillgänglighet till och i utveckling av olika typer av mikromobilitetslösningar. Samhällsbyggnadsförvaltningen beslutade att godkänna en pilotperiod av uthyrningsverksamhet av eldrivna enpersonsfordon under perioden 2022-06-01 till och med 2023-10-31. Under pilotperioden har tre olika operatörer varit etablerade i Trollhättan. Detta dokument följer upp pilotperioden, redovisar resultat och ger rekommendation för reglering framåt.

3 Syfte

Utrednings mål och anledningen till genomförandet av en pilotperiod är att ta fram förslag på hållbar reglering för uthyrning av elsparkcyklar i staden. Utredningens syfte är att utreda vilka förutsättningar och behov, och hur och vad Trollhättans Stad kan reglera operatörer som bedriver sådan verksamhet och att presentera ett förslag på reglering som är baserat i evidens och behov.

4 Redovisning - Pilotperiod

4.1 Insatser, projektgrupp

Sedan juni 2022 till och med 2023 har tre tjänstemän på Samhällsbyggnadsförvaltningen agerat projektgrupp, bestående av Gatu-parkchef, projektledare och utvecklingsledare. Gruppen har träffats kontinuerligt för att möta behoven och följa upp, samt haft möten med etablerade operatörer och intressenter för etablering. Representanter ur projektgruppen har även haft en stor andel kontakt med andra kommuner och deltagit i samverkansforum för kommuner och operatörer. Projektgruppen har bedrivit omvärldsbevakning i frågan både nationellt och internationellt. Projektgruppen har haft kontakt med Kontaktcenter under pilotperioden för att dels informera servicehandläggarna om läget och har under 2023 skapat en rutin för hantering av ärenden.

I september 2022, efter att lagen om förbud av parkering på gång- och cykelbana gått i effekt placeras det ut markerade parkeringsplatser i form av skylt och en MDF-platta. Parkeringslösningen är inte uppskattad, men nyttjades som ett test på vilka möjligheter finns för mindre permanent infrastruktur som inte kräver stora resurser för installation och borttagande. Under 2023 satsas i stället på enbart skyltar på betongsuggor som upplevs mer uppskattade i sin formgivning, dessa placeras på operatörernas tillståndsytor.



Dokumentbeteckning Pilotperiod av uthyrningsverksamhet av eldrivna enpersonsfordon- Slutrapport		Dnr/Dokument ID
Antaget av/Ansvarig Johan Bengtsson Fredrik Hallstensson	Handläggare/Förvaltning Rebecka Ljunggren, SBF	Datum/Version/Ersätter Ver 1.0

Tidigt under 2023 skickades det informationsblad och en enkät till berörda aktörer så som polis & räddningstjänst, föreningar, fastighetsägare, företagare, kollektivtrafiken, högskola, och andra. Det var 37 aktörer som svarat på enkäten, se resultat av enkäten i Projektuppföljning Pilotperiod. Projektgruppen har skapat en sida på trollhattan.se för elsparkcykel-information och material för intresserade, samt svar på vanliga frågor. Denna har uppdaterats kontinuerligt.

4.2 Operatörer

Operatör 1 (O1) visar intresse för etablering i Trollhättan innan beslutet om pilotperiod är taget i Samhällsbyggnadsnämnden. I början av juni informerar de att de planerar att lansera samma dag, utan överenskommelse. Efter förhandling skjuter operatören fram sin lansering till dess att förutsättningar och villkor är färdigställda, och en gemensam avsiktsförklaring tas fram. O1 lanserar 21 juni, med 100 elsparkcyklar. Vid preciserat tillståndskrav från Polisen informeras operatören om att ansöka om tillstånd hos Polismyndigheten för uppställning av elsparkcyklar, och söker tillstånd för markupplåtelse och tilldelas detta från oktober 2022 till och med 31 mars 2023. Projektgruppen uppmanar operatören att söka nytt tillstånd för 1 april och framåt, och operatören informerar att de kommer ha nytt företagsnamn framåt, Operatör 2, och loggan på elsparkcyklarna, appen och visst förehavande kommer förändras. Det ska fortsatt vara samma kontaktpersoner. O2 placerar ut elsparkcyklar utan nytt tillstånd utan under föregående företagsnamn och information, och informeras att tillståndet snart går ut och att nytt. O1 söker nytt tillstånd. O1 nekas tillstånd, beskrivning nedan.

Ny kontaktperson för Operatör 2 kontaktar projektgruppen, det är dennes elsparkcyklar som står utplacerade och samarbete med tidigare ansvariga är brutet. Projektgruppen informerar om anledningen till nekat tillstånd för O1, och samarbete inleds med O2 som tilldelas eget tillstånd i maj efter förtydligande om avbrutet samarbete med O1. Tillståndet gäller 110 elsparkcyklar fram till 2023-12-31 och O2 har signerat avsiktsförklaring med Trollhättans Stad. Polisen informeras om att under april månad att O2 har uppställning utan tillstånd.

Operatör 3 visar intresse för Trollhättan tidigt under 2022, men bordlägger sin etablering för det året och återkommer för planering av 2023 i oktober 2022. Projektgruppen samarbetar med O3 i innehåll av avsiktsförklaring och samma avsiktsförklaring används för både O2 och O3. O3 tilldelas tillstånd för



Dokumentbeteckning Pilotperiod av uthyrningsverksamhet av eldrivna enpersonsfordon- Slutrapport		Dnr/Dokument ID
Antaget av/Ansvarig Johan Bengtsson Fredrik Hallstensson	Handläggare/Förvaltning Rebecka Ljunggren, SBF	Datum/Version/Ersätter Ver 1.0

markupplåtelse samtidigt som 02, 2023-05-02 till och med 2023-12-31, och 03 lanserar elsparkcyklar 17 maj i Trollhättan.

Utöver de etablerade operatörerna är det 3 operatörer som visar intresse under pilotperioden men som inte leder till etablering.

4.3 Data & användning

Operatörerna har rapporterat in data till kommunen vid förfrågan. Nedan följer redovisning av datan från de olika operatörerna. Datapunkterna som inhämtats har skiljt sig mellan perioder på grund av det lärandet som kommunen haft i vilken data som efterfrågas och på vilket sätt, samt vilken data som operatörerna kan dela med sig av både utifrån teknisk aspekt och enligt egen policy. Operatörerna har även delat med sig av populära resestråk och målpunkter, dessa är utspridda över stan. Tydligare realtidsdata samt gemensam analys krävs för att på bättre sätt nyttja operatörernas data vad gäller resor, stråk och start- och slutpunkter.

2022: Operatör 1, självrapporterad data:

	JUNI	JULI	AUGUSTI	SEPT	OKT	NOV
Snitt längd resor/månad	1,99 km	2,07 km	1,94 km	1,79 km	1,72 km	1,74 km
Snitt tid för hyrd elsparkcykel/månad	13 min	13,14 min	11,37 min	10,71 min	10,14 min	9,96 min
Resor/dag	318	444,83	482,43	387,7	265	193,51

2023: Operatör 2, självrapporterad data:

	JUNI	JULI	AUGUSTI	SEPTEMBER	OKTOBER
Antal resor/månad	233646	18954	15303	17832	10437
Snitt tid för hyrd elsparkcykel/månad	4 min	4 min	4 min	4 min	3,33 min
Snitt längd på resor/månad	3,3 km	3,3 km	3,3 km	2,9 km	2,7 km



Dokumentbeteckning Pilotperiod av uthyrningsverksamhet av eldrivna enpersonsfordon- Slutrapport		Dnr/Dokument ID
Antaget av/Ansvarig Johan Bengtsson Fredrik Hallstensson	Handläggare/Förvaltning Rebecka Ljunggren, SBF	Datum/Version/Ersätter Ver 1.0

Antal enskilda användare	6500	5800	3900	4100	2900
--------------------------	------	------	------	------	------

2023: Operatör 3, självrapporterad data:

	JUNI	JULI	AUGUSTI	SEPTEMBER	OKTOBER
Antal resor/månad	18753	21195	19201	19067	14664
Snitt tid för hyrd elsparkcykel/månad	8,33 min	8,19 min	7,81 min	7,72	7,10
Snitt längd på resor/månad	1,5 km	1,5 km	1,4 km	1,4km	1,3km
Antal enskilda användare	3687	4667	3580	3,437	2,773

Projektgruppen har nyttjat datan för att följa upp pilotperioden men ett mer extensivt arbete behöver genomföras. I andra kommuner har man upphandlat en tjänst för att kunna uthämta realtidsdata från operatörernas fordon, en möjlighet som även Trollhättan kollat på. Det är dock i vissa fall kostsamt, och i dagsläget har det varit svårt att utröna exakta behov för datan. Hur ska kommunen använda datan, när och till vilket syfte och hur motiveras resurserna som läggs för ett sådant system. Det har i pilotperioden tidvis varit resurssvagt från kommunens håll där analyser av datan på ett sätt som genererar ett ökat värde skulle kräva en större ansträngning. Till exempel, vill man nyttja den för beslutsunderlag för infrastruktursatsningar behöver man kontinuerligt och över tid följa upp för att underlaget ska visa evidens på behov. Det har även varit väldigt spridda resor som inte alltid tydligt visat på behovet för en prioriterad insats. Bedömningen är att det är dels operatörernas analys av sin verksamhet som kan nyttjas för vidare utveckling av mikromobilitet och att i samverkan bedöma datan för att optimera bästa vägar framåt. Det kan även vara möjligt att testa ett system under en period



Dokumentbeteckning Pilotperiod av uthyrningsverksamhet av eldrivna enpersonsfordon- Slutrapport		Dnr/Dokument ID
Antaget av/Ansvarig Johan Bengtsson Fredrik Hallstensson	Handläggare/Förvaltning Rebecka Ljunggren, SBF	Datum/Version/Ersätter Ver 1.0

för att bedöma användningsgraden och möjligheterna av det, särskilt kopplat till att följa upp efterlevnad av kraven i tjänsten som är ett identifierat behov. Projektgruppen har efterfrågat operatörernas API för att själva se över möjligheter att se realtidsdatan, på samma sätt som de upphandlade systemen gör, men inte fått tillgång ännu.

4.4 Allmänhet & media

Den lokala tidningen har bevakat etableringen av uthyrningsbara elsparkcyklar i Trollhättan sedan start, vilket resulterat i flertalet artiklar. Under pilotperioden har även ett antal insändare publicerats, flertalet har Samhällsbyggnadsförvaltningen tillfrågats att besvara vilket har gjorts.

Under pilotperiodens helhet har det inkommit mycket reaktioner från allmänheten. Både via telefon, mail och via Felanmälan. Trollhättans Stad Kontaktcenter informeras om elsparkcyklarna och ges information för att på ett gott sätt kunna hantera de telefonsamtal och frågor som inkommer dit, och i juni 2023 införs en rutin hos Kontaktcenter som innehåller de olika alternativ för kontakt som bäst är lämpade för inringarens frågor eller synpunkt. Detta resulterar även att från och med juni 2023 dokumenteras samtliga inkomna frågor och synpunkter i Kontaktcenters ärendehanteringssystem. Frågor och synpunkter som inkommit innan dess har endast dokumenterats av projektgruppen.

Projektgruppen bedömer att det är främst två typer av frågor och synpunkter som inkommit. Den första berör felparkerade eller olämpligt parkerade elsparkcyklar, där allmänheten informerar kommunen om dels att elsparkcyklar står illa alternativt att felanmälan gjorts till operatör och inget har hänt. Dessa inkomna felanmälningar utgör en stor del av inkomna frågor och synpunkter, och är även det som återkopplats från andra berörda aktörer i Trollhättan till projektgruppen. Samtliga inkomna felanmälningar till projektgruppen, både via mail, telefon och felanmälan har skickats vidare till kontaktpersoner hos operatörerna för skyndsamt flytt. Inringare och inskickare har informerats om att operatörerna ansvarar för flytt och vilken väg de bäst kontaktas.

Det andra temat på synpunkter som kommit in är generellt missnöje över att det finns hyrbara elsparkcyklar i Trollhättan. Både utifrån trafiksäkerhet, otrygg användning, och hållbarhet. De från allmänheten som inkommit med generellt missnöje över etableringen har besvarats och fått återkoppling på de frågor som inkommit.



Dokumentbeteckning Pilotperiod av uthyrningsverksamhet av eldrivna enpersonsfordon- Slutrapport		Dnr/Dokument ID
Antaget av/Ansvarig Johan Bengtsson Fredrik Hallstensson	Handläggare/Förvaltning Rebecka Ljunggren, SBF	Datum/Version/Ersätter Ver 1.0

Det har även inkommit en mindre andel kopplat till att användare av elsparkcyklar kör vårdslöst, men dessa är i jämförelse med ovan nämnda teman en väldigt liten del av det som inkommit och handlar ofta om även användningen av privata elsparkcyklar.

4.5 Felanmälan

Under våren 2023 läggs "felparkerade elsparkcyklar" till som ämne i Stadens Felanmälan, där allmänheten har möjlighet att informera kommunen om den offentliga fysiska miljön, för att snabbare åtgärd ska kunna tas. Sedan dess har det inkommit 66 ärenden (i skrivande stund, slutet av november), med majoriteten ärenden registrerade i juni, juli och augusti. I systemet noterar man både plats via en karta, bild och en kommentar om problemet. Detta har varit mycket hjälpsamt eftersom det skapar evidens för projektgruppen att dels kunna samtala med operatörerna om problematik och misskötsel, särskilda problemområden eller förfaranden, och att bilder som skickas in skapar ett underlag för fortsatt arbete. Beroende på vilket innehåll och om inskickaren önskar återkoppling, så handläggs dessa direkt i systemet eller via mail. Vid felparkerade elsparkcyklar har projektgruppen kontaktat operatörerna för flytt och vid generella synpunkter om misskötsel av tjänsten så har detta tagits upp med operatörerna.

Under 2022 fanns det 100 elsparkcyklar i Trollhättan, och under den perioden var det relativt få som kontaktade kommunen. Den största mängden gjorde det tidigt under etableringen och under sommarsäsongen, och inkomna frågor och synpunkter från allmänheten gick ner allt eftersom tiden gick trots att antalet elsparkcyklar inte minskade. Under denna period fanns det inte heller ett alternativ i Felanmälan-systemet, vilket kan påverka tillgängligheten för allmänheten att kontakta kommunen. Under 2023, när antalet elsparkcyklar ganska drastiskt ökade till 700 och 2 operatörer, ökade antalet frågor och synpunkter i samtliga kanaler för kontakt med kommunen. Bedömningen är att under högsäsong att projektgruppen besvarade ca 4 felanmälningar i veckan och 2 telefonsamtal. I allra högsta grad har synpunkter och frågor gällt operatören med största antalet elsparkcyklar.

Även under 2023 minskade antalet frågor och synpunkter med tiden. Det är svårt att göra en analys av varför och endast spekulativa förklaringar kan i dagsläget ges. Exempelvis, att trollhätteborna vant sig med elsparkcyklarna, att man upplever att kontakt med kommunen inte är nödvändigt eller hjälpsamt, eller att operatörerna sköter felanmälan och man hör av sig dit först och främst. Bedömningen görs av projektgruppen att inför varje etablering under våren/sommaren efter att



Dokumentbeteckning Pilotperiod av uthyrningsverksamhet av eldrivna enpersonsfordon- Slutrapport		Dnr/Dokument ID
Antaget av/Ansvarig Johan Bengtsson Fredrik Hallstensson	Handläggare/Förvaltning Rebecka Ljunggren, SBF	Datum/Version/Ersätter Ver 1.0

elsparkcyklarna under vinterhalvåret minskat eller försvunnit, kommer medföra en reaktion ifrån allmänheten. Ytterligare tid behöver gå för att bedöma om antalet frågor och synpunkter minskar årligen, oberoende av antalet elsparkcyklar, eller om minskningen sker under året för att sedan åter öka vid etablering vårtid.

I felanmälan-systemet så plockar handläggaren ut uppgifter för att sedan skicka vidare till operatör. Rekommendation framåt är att det direkt i felanmälan-systemet går att skicka vidare till operatör, genom att klicka i alternativ eller liknande. Detta för att effektivisera och minska tidsåtgången i handläggningen.

4.6 Problembilder

I detta kapitel redogörs rapporten för de övergripande och mest påtaglig problematik som identifierats under pilotperioden, med behov för åtgärder framåt. Problembilderna redovisas som ett helhetsresultat från pilotperioden, trots att det kan finnas skillnader mellan operatörernas olika skötsel och kvalitet. Det kan också finnas skillnader över tid – där viss misskötsel skett under en tidsperiod för att sedan förbättras. Projektgruppen har upplevt skillnad i förfarande och kvalitet från olika operatörer och menar inte alla enskilda tillfällen och alla operatörer konstant inte lever upp till villkor. I utrymmet för pilotperioden tas ett tydligt fokus på de mest påtagliga behoven, oavsett operatör.

Den största problematiken som påverkar både allmänhet och kommun är felaktigt parkerade elsparkcyklar och operatörernas hantering av elsparkcyklarna. Det är dels elsparkcyklar som hamnat på privat mark, som varit övergivna under längre tid och som står trafikfarligt och hämmande för allmänhet, och i vissa fall att operatörerna inte tillräckligt skyndsamt flyttat på dessa. Generellt sett har det inkommit mer felanmälningar och synpunkter om felparkerade elsparkcyklar utanför stadskärnan, där tillgången till offentliga cykelställ är mycket lägre. Det är operatören med flest antal elsparkcyklar som står för majoriteten av felanmälningar och synpunkter som når kommunen.

Det har även inkommit uppgift om att personalen som sköter elsparkcyklarna i staden framför sina bilar på ett trafikfarligt sätt och att personalen, trots att elsparkcyklarna står illa, endast byter batterier och lämnar elsparkcyklarna på illa parkerade platser. De felanmälningar och synpunkter som kommit in har skickats vidare till operatörerna, varpå projektgruppen upplever att elsparkcyklarna flyttas relativt skyndsamt efter att kontakt har tagits. En stor del av irritationen som uppstår är att elsparkcyklarna blir stående illa allt för länge i många fall, trots att allmänheten uppger att de gjort felanmälan till operatörerna.



Dokumentbeteckning Pilotperiod av uthyrningsverksamhet av eldrivna enpersonsfordon- Slutrapport		Dnr/Dokument ID
Antaget av/Ansvarig Johan Bengtsson Fredrik Hallstensson	Handläggare/Förvaltning Rebecka Ljunggren, SBF	Datum/Version/Ersätter Ver 1.0

Problematiken kring parkering för elsparkcyklar fanns det medvetenhet om redan innan pilotperiodens start. Dels utifrån perspektivet för användaren, att det är en friflytande tjänst där möjligheten finns att parkera så nära du kan till resmålet och att det inte utkrävs något ansvar för hur den slutgiltiga parkeringen ser ut. Även operatörernas motivering och vilja att flytta på elsparkcyklar blir ämne för debatt, eftersom operatören utifrån ett affärsmässigt perspektiv sparar resurser på att en ny användare hyr elsparkcykeln och att operatören inte behöver skicka personal. Samtliga operatörer, oavsett hur stor andel av felanmälningar och synpunkter som projektgruppen mottagit om deras fordon, menar att det inte är på det sättet de bedriver sin tjänst utan att elsparkcyklar endast lämnas på en plats om man räknar med att den inom kort ska bli uthyrd igen.

En frustration rapporterat från allmänheten är bristen på kommunikation med vissa av operatörerna, där det funnits upplevelser av att responsen varit bristfällig, inte funnits någon respons alls eller att responsen inte varit detsamma som vad som faktiskt skett. Dels allmänhet som fått återkoppling om att flytt av elsparkcyklar kommer ske, men att det inte görs, och att tiden som uppges till allmänheten för flytt inte överensstämmer med det som operatörerna kommit överens om med kommunen. Särskilt den delen av allmänheten som haft mer långsiktig problematik, som att det ofta står illa parkerade elsparkcyklar i deras bostadsområde eller att det står elsparkcyklar under en lång tidsperiod som inte hanteras. När projektgruppen informerats om att ett område är återkommande problematiskt eller att man önskar begränsa elsparkcyklarna i närområdet, så har detta vidarebefordrats till operatörerna vilket lett till att det införts flertalet "no parking zones" kring till exempel vissa bostadsrättsföreningar.

5. Omvärldsbevakning

Regeringen har beslutat att från och med den 1 september 2022 att det inte längre är tillåtet att parkera elsparkcyklar på gång- och cykelbanor tillika att elsparkcyklar inte får köras på gångbanor och trottoarer. Dels innebär det att kommunen förväntas upprätthålla lagen, särskilt kopplat till parkeringsfrågan. I vissa kommuner har man valt att lämna ett undantag för lagen på grund av att man rent infrastruktur-mässigt inte kan säkerställa att det finns tillräckligt med ytor för elsparkcyklarna att parkeras i och därför är det i praktiken omöjligt att elsparkcyklarna ska få plats i befintliga cykelställ. Detta har lett till att kommuner, genom undantag, tagit beslut om en så kallad "hybrid-lösning". Det innebär att i zoner eller områden där infrastrukturen kan ta emot trycket av elsparkcyklarna,



Dokumentbeteckning Pilotperiod av uthyrningsverksamhet av eldrivna enpersonsfordon- Slutrapport		Dnr/Dokument ID
Antaget av/Ansvarig Johan Bengtsson Fredrik Hallstensson	Handläggare/Förvaltning Rebecka Ljunggren, SBF	Datum/Version/Ersätter Ver 1.0

ofta i stadskärnan där de offentliga cykelställen finns i en större utsträckning, så gäller lagen. Utanför stadskärnan eller i zoner med mindre tillgång till offentliga cykelställ är det undantag från lagen, där man i högre grad nöjer sig med en "god" parkering i stället. Det kan vara upp mot en husvägg, ur vägen, eller på annan lämplig plats där elsparkcykeln inte riskerar skada eller hämma framkomst. Anledningen till det är att tjänsten, hyrbar elsparkcykel, förlorar del av sin attraktivitet om parkeringen konstant och i alla områden är begränsad till cykelställ eller ytor för cyklar. Ska en till exempel ta elsparkcykeln hem från jobbet och man bor i ett villaområde, så är chansen liten att det finns ett cykelställ där du vill avsluta din resa. Det betyder att resan inte går hela vägen till slutpunkt, utan hela vägen till närmsta cykelställ. Det går självklart att problematisera detta utifrån flera perspektiv – vilken typ av parkering ska man godkänna, hur bibehåller man attraktiviteten av en friflytande tjänst samtidigt som ordningen hålls, och hur ska man kunna påverka användaren att i ett friflytande system sköta parkeringen på ett gott sätt. I Trollhättan har man inte lämnat något undantag för lagen, oberoende av typ av område.

Förändringen i lagen ger utökade möjligheter för polis och kommun att flytta elsparkcyklar som står på gång- och cykelväg, och ökar också förväntningar på att kommunen ska flytta felaktigt parkerade elsparkcyklar i större utsträckning om förbudet inte uppfylls av användarna eller operatörerna som erbjuder tjänsten. Kommunerna kan också debitera företagen för både flytt och omhändertagande av fordon. Som del av pilotperioden har en omvärldsbevakning gjorts gällande kommuners hantering av felparkerade elsparkcyklar, dels genom kontakt med kommuner, dels genom sökningar online och genom deltagande i forum där kommunerna berättar om sina förehavanden. Detta redovisas nedan i tabellen (*notera att informationen samlats in under hösten 2023 och att siffror kan vara inaktuella*).

Stad	Antal	Flyttavgift
Stockholm	6 operatörer, 12 000 fordon	250 kr kortflytt 500 kr långflytt
Göteborg	3 operatörer, 7000 fordon	Ingen flyttavgift
Malmö	2 operatörer (2 inaktiva), 3000 fordon	500 kr långflytt
Gävle	1 operatör, 650 fordon	Ingen flyttavgift
Uppsala	4 operatörer, 3000 fordon	300 kr flytt



Dokumentbeteckning Pilotperiod av uthyrningsverksamhet av eldrivna enpersonsfordon- Slutrapport		Dnr/Dokument ID
Antaget av/Ansvarig Johan Bengtsson Fredrik Hallstensson	Handläggare/Förvaltning Rebecka Ljunggren, SBF	Datum/Version/Ersätter Ver 1.0

Västerås	2 operatörer, 1300 fordon	Ingen flyttavgift
Örebro	3 operatörer, 1900 fordon	1500 kr flytt (ej implementerat)
Eskilstuna	3 operatörer, 900 elsparkcyklar	Ingen flyttavgift
Varberg	1 operatör, 600 fordon	Ingen flyttavgift
Norrköping	3 operatörer, Ca 1350 fordon	300 kr kortflytt 600 kr långflytt
Karlstad	1 operatör, 600 fordon	250 kr kortflytt 500 kr långflytt
Halmstad	2 operatörer, 1400 fordon	150-200 kr/fordon
Falun	1 operatör, 230 fordon	700 kr
Jönköping	2 operatörer, 450 fordon	150 kr kortflytt 250 kr långflytt
Borås	2 operatörer, 1200 fordon	200 kr kortflytt 850 kr långflytt

Några av städerna utan flyttavgift inkluderar avgiften för flytt i taxa (se nedan), men i övrigt så har de städer utan avgift ingen rutin för flytt av fordon utan hänvisat till ansvarigt företag för flytt av felparkerade fordon. Sammantaget är det många kommuner sedan lagförändringen som i olika former och rutiner börjat flytta på felparkerade elsparkcyklar och debiterar företagen för detta.

Som beskrivet i utredning och i projektuppföljning så bedömer flera myndigheter att det krävs tillstånd för markupplåtelse vid uppställning av elsparkcyklar, även Rättsenheten Väst dit Trollhättan hör, gör den bedömningen. Det betyder att det inte längre behövs förändringar i den lokala ordningsstadgan som beskrivet i tidigare utredning, eftersom uppställningen redan faller under Ordningsslagen. Det finns fortsatt delade meningar dock, till exempel Rättsenheten Öst och Polismyndigheten i Jönköping som gjort annan bedömning (beskrivs i Projektuppföljningen). Skulle Rättsenheten Väst, alternativt annat rättsprejudikat uppkomma, kan det vara aktuellt för även Trollhättan att utforska behoven att göra förändring i den lokala ordningsstadgan. Tillstånd för markupplåtelse är i dagsläget den enda reglerande funktion som kravställs mot företagen, utan detta skulle samarbetet utgå ifrån "god vilja", överenskommelse och samarbete vilket i alla fall inte skulle räcka.

I många kommuner där det gäller tillstånd för markupplåtelse har kommuner infört särskilda taxor och avgifter, reviderat sina taxeringsnivåer och riktlinjer för markupplåtelse på allmän platsmark vad gäller uthyrning av elsparkcyklar. Likt ovan



Dokumentbeteckning Pilotperiod av uthyrningsverksamhet av eldrivna enpersonsfordon- Slutrapport		Dnr/Dokument ID
Antaget av/Ansvarig Johan Bengtsson Fredrik Hallstensson	Handläggare/Förvaltning Rebecka Ljunggren, SBF	Datum/Version/Ersätter Ver 1.0

har en omvärldsbevakning genomförts genom kontakt med kommuner, sökningar online och deltagande i forum. Resultatet presenteras nedan i tabellen.

Stad	Antal	Taxa
Stockholm	6 operatörer, 12 000 fordon	1400 kr/fordon/år
Göteborg	3 operatörer, 7000 fordon	1371kr/fordon år
Malmö	2 operatörer (2 inaktiva), 3000 fordon	1853kr/fordon/år
Gävle	1 operatör, 650 fordon	Upphandlat så inga taxor
Uppsala	4 operatörer, 3000 fordon	1000kr/fordon/år
Västerås	2 operatörer, 1300 fordon	2000kr/fordon/år
Örebro	3 operatörer, 1900 fordon	1000kr/fordon/år
Eskilstuna	3 operatörer, 900 elsparkcyklar	Ingen taxa
Varberg	1 operatör, 600 fordon	75 kr/fordon/månad
Norrköping	3 operatörer, Ca 1350 fordon	900 kr/fordon/år
Karlstad	1 operatör, 600 fordon	125kr/fordon/månad
Halmstad	2 operatörer, 1400 fordon	1460kr/fordon/år (4kr/dag)
Falun	1 operatör, 230 fordon	516 kr/fordon/år
Jönköping	2 operatörer, 450 fordon	2kr/fordon/dygn
Borås	2 operatörer, 1200 fordon	5kr/fordon/dygn

Taxorna har rapporterats i lite olika format, och det finns skillnader i hur man fakturerar och beräknar. Ofta utgår kommunerna från antalet fordon som är ute per månad, per period eller per zon (till exempel är det ett högre pris i centrala staden i Stockholm). Vissa kommuner har utgått från kvadratmetytan av de parkeringsytor som företagen har tillstånd för vad gäller uppställning, andra på ytan som en elsparkcykel tar upp och vissa har även bedömt kostnaden utifrån de kostnader kommunen får av en etablering av hyrbara elsparkcyklar. Det verkar vara gemensamt för kommunerna, att man bedömt taxan som nödvändig för hantering och arbete med de hyrbara elsparkcyklarna och man nyttjar taxorna till investeringar så som skyltar, ställ och annan infrastruktur likväl tid som tjänstemän och andra på kommunen lägger.

Vid deltagande i forum, i media och i samtal berättar företag att taxorna i Sverige upplevs väldigt höga och att dessa motarbetar möjligheter för expansion och utveckling av mikromobilitet i Sverige. Taxeringsnivåerna kan nyttjas av kommunerna för att värja av en etablering, där man beslutar om en kostnad per



Dokumentbeteckning Pilotperiod av uthyrningsverksamhet av eldrivna enpersonsfordon- Slutrapport		Dnr/Dokument ID
Antaget av/Ansvarig Johan Bengtsson Fredrik Hallstensson	Handläggare/Förvaltning Rebecka Ljunggren, SBF	Datum/Version/Ersätter Ver 1.0

fordon som gör staden mindre attraktiv att verka i för vinstdrivande företag. I Helsingborg har man till exempel beslutat om en avgift på 200 000 tusen kronor för en nyetablering, den kostnaden man bedömer behövs läggas av tjänstemännen för att förbereda inför en ansvarsfull etablering av ett nytt företag.

I samtal med företagen som är etablerade i Trollhättan berättar dem att vilken taxa som beslutas i Trollhättan styr om de kommer vilja fortsätta verka i Trollhättan eller ej, samt deras bedömning av om andra företag kommer intressera sig för Trollhättan i framtiden samt vilken eventuell kvalitet företag kan hålla om taxorna "äter" upp den ekonomin företagen har för att bedriva verksamhet. Företagen önskar även kunna påverka taxan genom att justera antal fordon i sin flotta, och precis som i många andra kommuner så föredrar man kostnad per fordon per dag, som sedan sammanställs i en månadskostnad. Den kan dock faktureras på halvårsbasis.

I september 2023 beslutar regeringen att elsparkcyklar måste ha en trafikförsäkring, om fordonet är konstruerat för en hastighet som överstiger 20 km/h eller är konstruerat för en hastighet som överstiger 14km/h och har en nettovikt som överstiger 25 kg. De senaste modellerna av delade elsparkcyklar har utvecklats till en mer robust form, så som exempelvis förbättringar vad gäller bromsar, ståplatta, hjul och blinkers samt utbytbara batterier. Detta har lett till att vissa hyrbara elsparkcyklars vikt ökat med åren, med fördelen av en längre livslängd. Företagen kallar de äldre elsparkcyklarna för "första generationens fordon" och är mer i linje med dagens privata elsparkcyklar.

Produktutvecklingen som skett har lett till att säkrare elsparkcyklar, som också är tyngre. Nordic Mobility Association (NMA), en nordisk branschorganisation för företag inom mikromobilitet, svarade i ett remissvar på propositionen med en avrådan för krav på trafikförsäkring. Eftersom företagen äger fordonen, kommer de behöva ansvara för kostnaden för försäkringen. De uppger att lagstiftningen kan hämma utvecklingen, och verkar i motsats mot främjande av hållbart resande eftersom kostnaden som förslaget kommer med, i slutändan kan påverka kund när priserna stiger och att fordons kvalitén kan sjunka för att sänka vikten. Förändringen träder i kraft 23 december, i skrivande stund hittas inga kostnader för detta utifrån försäkringsbolagens årspremier för trafikförsäkring.

Internationellt så är det mest noterbara att Paris förbjöd hyrbara elsparkcyklar i september 2023, efter en folkomröstning. Paris var en av de första städerna att 2018 introducera elsparkcyklar på hyrmarknaden. Ca 90% av de som röstade ville



Dokumentbeteckning Pilotperiod av uthyrningsverksamhet av eldrivna enpersonsfordon- Slutrapport		Dnr/Dokument ID
Antaget av/Ansvarig Johan Bengtsson Fredrik Hallstensson	Handläggare/Förvaltning Rebecka Ljunggren, SBF	Datum/Version/Ersätter Ver 1.0

att hyrbara elsparkcyklar skulle förbjudas i Paris, det var dock endast 7,5% av invånarna som röstade.

I första utredningen inför genomförande av pilotperioden undersöktes frågan om elsparkcyklarna som ett grönt alternativ. Många utav punkterna i utredningen är fortsatt relevanta, nämnvärt, klimatavtrycken från produktionen och transporter kopplat till elsparkcykeln samt elsparkcykelns roll i transportsystemet.

RISE visar, som en del av projekt eSpark, att klimatnyttan av elsparkcyklar är osäker. Resultatet påverkas starkt av nyttan av elsparkcykeln, det vill säga, totala antalet kilometer som elsparkcykeln kan köras under sin livstid. De tyngre elsparkcyklarna som är mer robusta, har utbytbara batterier, går sönder mer sällan och är lättare att reparera har en längre körsträcka under sin livstid än första generationens elsparkcyklar. Den största klimatpåverkan sker under produktionen av elsparkcykeln, samt produktionen av nya reservdelar (exkluderat användning av återbrukade reservdelar från uttjänta elsparkcyklar). RISE fann i sin forskning att miljöpåverkan från laddning, underhåll och redistribution har minskat avsevärt för den nya generationens elsparkcyklar, och att produktionsfasen bidrar mest till den totala miljöpåverkan. Det totala antalet körda kilometer måste fördubblas för de tyngre elsparkcyklarna, i jämförelse med första generationen, för att klimatpåverkan ska minska.

Doktor i företagsekonomi, Phil Justice Flores, beskriver motivationer till användning av elsparkcyklar i sin doktorsavhandling "Not all green innovations are created equal" att de som hyr elsparkcyklar ofta börjar köra dem för skojs skull, men när personer blir återkommande resenärer så nyttjas elsparkcyklarna till funktionella resor. Inkluderat, till jobbet, skola eller som sista kilometer för pendling med kollektivtrafiken. Primärt så är användningen inte praktisk eller miljövänlig, utan för att ha roligt. Det är det endast cirka 10% av resorna som ersätter bilresan, vilket inte är mycket säger Flores, men att de finns (studier från USA har dock visat att borttagande av delad mikromobilitet leder till ökad bilanvändning). I huvudsak är det gång och kollektivtrafik som ersätts av elsparkcyklar och elcyklar. En stor motivation för ökad användning av mikromobilitet, menar Flores, är bekvämlighet. Nyttjandet av delade elsparkcyklar som fungerar sömlöst i ett kollektivtrafiksystem, kan vara en stor vinst, inte minst där det kan finnas begränsningar i tillgång till kollektivtrafik och "luckor" i transportsystemet. För att delade elsparkcyklar ska fungera som ett komplement till kollektivtrafiken och i en ökad grad ersätta bilanvändning föreslår Flores en tydligare integration av fordonen



Dokumentbeteckning Pilotperiod av uthyrningsverksamhet av eldrivna enpersonsfordon- Slutrapport		Dnr/Dokument ID
Antaget av/Ansvarig Johan Bengtsson Fredrik Hallstensson	Handläggare/Förvaltning Rebecka Ljunggren, SBF	Datum/Version/Ersätter Ver 1.0

i kollektivtrafiksystemet, öka fordonen i områden där kollektivtrafikinfrastruktur saknas eller där det är vanligt med korta resor, och att främja användningen av fordon genom att framhålla roliga och njutbara aspekter av resan.

5 Rekommendation

Reglering

På grund av förtydligandet från Polismyndigheten och Förvaltningsrätten, samt från Rättsenheten Väst, bedöms det inte i dagsläget att den lokala ordningsstadgan behöver uppdaterats för att kunna reglera tjänsten. Det är för att tjänsten redan regleras genom Ordninglagen och krav på tillstånd för markupplåtelse för uppställning av elsparkcyklar, och där en förändring i den lokala ordningsstadgan därför skulle bli överflödigt och gå över i lagrummet för Ordninglagen. I stället föreslås att regleringen utgår ifrån tillståndet för markupplåtelse, där villkor för tillstånd som ställs upp av kommunen är ett signerat avtal med innehåll som tas fram i samförstånd. Avtalet och innehållet stärker kommunens möjlighet att säkerställa god stadsmiljö.

Efterlevnad av villkor

Kommunen har i samtlig samverkan med operatörerna tagit fram villkor för tjänsten, som skrivits ner i en avsiktsförklaring som varit villkor för tillståndet. Villkoren i avsiktsförklaringen har förhandlats med operatörerna för att inte vara orealistiska, utan kunna representera den tjänsten som operatörerna med rimlighet kan leverera samtidigt som kommunen kan säkerställa god stadsmiljö. Projektgruppen har upplevt att, trots mycket samtal och främjande av goda relationer, att långsiktig förändring inte uppnåtts utan det är samma återkommande problematik, särskilt relaterad och ibland enskilt relaterad till parkering av elsparkcyklar. Projektgruppen har i olika forum både varit mycket tydliga om vad som gäller och varför, tillika samarbetsvilliga utefter operatörernas förutsättningar och möjlighet. En tydlig problematik som identifierats är att det enda förhandlingsutrymme som kommunen haft med operatörerna, är samverkan, "god tro" och i den andra änden, att neka tillståndet. Det innebär att det finns en brist på ett mellanläge för att kunna påverka operatörerna som leder till påtaglig skillnad inom de problemområden som identifierats. Om de två alternativen som funnits är att samtala om problem eller att helt stänga ute operatörer, så är det just en lösning där i mellan som krävs.

Som redovisat i omvärldsbevakningen är det många kommuner som börjat flytta på elsparkcyklar, just för att råda bot på problematiken som även Trollhättan upplevt. Då agerar flytten av fordonen och avgiften för detta som dels, en direkt lösning på



Dokumentbeteckning Pilotperiod av uthyrningsverksamhet av eldrivna enpersonsfordon- Slutrapport		Dnr/Dokument ID
Antaget av/Ansvarig Johan Bengtsson Fredrik Hallstensson	Handläggare/Förvaltning Rebecka Ljunggren, SBF	Datum/Version/Ersätter Ver 1.0

problemet för allmänheten och en monetär konsekvens för operatören för misskötsel. Som beskrivet, rekommenderar inte projektgruppen i dagsläget att det är en organisation som Trollhättans Stad ska uppföra. Trots att flytt av elsparkcyklar skyndsamt skulle lösa problematiken med felparkeringar eller övergivna elsparkcyklar så skulle det vara ett av operatörernas ansvarsområden som tillfaller kommunen i stället, och att operatörerna helt i många fall kan avsäga sig ansvaret eftersom de betalar för att kommunen ska göra det i stället. Det ställer höga förväntningar på kommunen att mycket effektivt organisera sig för den organisationen, både administrativt och praktiskt.

Principen som projektgruppen utforskat frågan ifrån är denna: om operatörerna följer de krav och villkor som kommunen har för bevarande av god stadsmiljö (krav och villkor som tas fram i samförstånd och är hållbara för operatörerna) efterlevs av operatörerna så ska inte operatörerna behöva betala stora summor för sin verksamhet i Trollhättan, endast självkostnadspriset. Upplevelsen är, mot den bakgrund som pilotperioden ger där andra alternativ har prövats, är att nästa steg att prova är om det är monetärt kännbara konsekvenser som kommer generera skillnad i operatörernas tjänst. Det är också den mest rättvisa lösningen utifrån perspektivet, sköter sig operatörerna som de sagt så finns det inga extra kostnader. Det agerar, förhoppningsvis, som en motiverande faktor för operatörerna att agera som beslutat. Om avgift för misskötsel inte skulle visa sig fungera som önskat, så kan vidare lösningar behöva utforskas för att lösa problematiken om man önskar att elsparkcyklar ska vara en del av transportsystemet i Trollhättan.

Projektgruppen upplever också att de under perioden, i brist på verktyg och metoder för att kontrollera och utdela konsekvenser för operatörerna, upprört delar av allmänheten som förväntat sig hårdare konsekvenser från kommunen. Projektgruppen tog beslutet att rekommendera Polismyndigheten att neka tillstånd för en operatör där samverkan inte fungerade, men har i övrigt haft svårt att utdela konsekvens löpande under tillståndsperioden. Det finns därefter också ett behov för kommunen att kunna visa för allmänheten hur, vad och varför kommunen agerar på misskötsel av operatörerna. Projektgruppen upplever att kommunen behöver "fylla på" sin verktygslåda med alternativ för olika typer av problematik som inte endast är att helt stänga ute en operatör, och som inte innebär att kommunen tar på sig ett företags ansvar för sin tjänst.



Dokumentbeteckning Pilotperiod av uthyrningsverksamhet av eldrivna enpersonsfordon- Slutrapport		Dnr/Dokument ID
Antaget av/Ansvarig Johan Bengtsson Fredrik Hallstensson	Handläggare/Förvaltning Rebecka Ljunggren, SBF	Datum/Version/Ersätter Ver 1.0

En möjlighet att utveckla på detta är nyttjandet av data kopplat till elsparkcyklarna, där det finns potential i att upphandla system för att bearbeta realtidsdatan. Systemen kan ha funktioner för att digitalt utföra vissa kontroller på tjänsten som sedan digitalt kan förmedlas till operatören. Det är dock, utifrån marknaden idag, en viss kostnad för ett sådant system som behöver motiveras i användningsgrad och syfte och att säkerställa att korrekta funktioner finns i systemet.

Förslag från pilotperioden är att kommunen och operatören signerar ett avtal för tjänsten, som är villkoren för tillståndet för markupplåtelse. I avtalet står det vilka åtaganden respektive part tar sig under avtalsperioden (tillståndperioden), så som flytt av felanmälda fordon, geofencing och andra relevanta förfaranden. En rutin för inspektion av felparkerade elsparkcyklar ska tas fram, där vid de tillfällen som anmärkning görs i inspektionen, att operatören krävs på en avgift per elsparkcykel. Kravet som ligger är att operatörerna dagligen under vardagar ska rondera hela sitt bestånd och flytta på felparkerade fordon dagligen, det är denna ronderingen som initialt följs upp i inspektionen.

Anledningen till att det är ronderingen som följs upp och inte flytt efter information från annan part (felanmälan) är att det rent organisatoriskt är lättare, mer rättsäkert och mindre resurskrävande att utföra, då man under en begränsad tid kan besöka flertalet felparkerade elsparkcyklar inom ett område och dokumentera detta. För att följa upp flytt inom avsatt tid behöver dels felparkerad elsparkcykel noteras genom besök, operatören behöver få in felanmälan som behöver skickas in anonymt som del av inspektionen, återbesök behöver genomföras vid fordonet efter viss utsatt tid. Om sådana stickprov genomförs under en viss period tex kl 09-12 så kommer operatören få in X antal felanmälningar under kort tid om ett visst område, vilket med sannolikhet kommer avslöja pågående inspektion och leda till att de fordonen flyttas. Att felparkerade fordon flyttas är såklart i sig positivt, men det kommer med sannolikhet inte ge en långvarig effekt på tjänsten tillika att risken är att operatörerna endast flyttar fordon som de tror är en del av inspektionen. I stället så genomförs inspektionen, för att sedan återkopplas till operatör efter avslutad inspektion och vilka anmärkningar som gjorts som sedan operatören blir skyldig att betala avgift för, enligt avtal och villkor för platsupplåtelsen.

Målet är att projektgruppen tar fram en hållbar och rättsäker rutin som sedan provas på fält under 2024, för att följas upp 2025. Rutinen delas med operatörerna för transparens - målet är att operatörerna ska flytta kontinuerligt på sina felparkerade fordon, inte att kommunen ska fånga så många felparkerade



Dokumentbeteckning Pilotperiod av uthyrningsverksamhet av eldrivna enpersonsfordon- Slutrapport		Dnr/Dokument ID
Antaget av/Ansvarig Johan Bengtsson Fredrik Hallstensson	Handläggare/Förvaltning Rebecka Ljunggren, SBF	Datum/Version/Ersätter Ver 1.0

elsparkcyklar som möjligt. Avgiften som betalas in per oflyttad elsparkcykel används för att bekosta tillsynen och kommunens arbete med elsparkcyklarna, är samtliga noterade elsparkcyklar flyttade inom 24 timmar används taxan för att täcka kostnaden för tillsynen.

Taxa

Likt andra kommuner tar projektgruppen fram ett förslag på taxa som beslutas politiskt. Polismyndighet och Förvaltningsrätten har förtydligat att uppställning av hyrbara elsparkcyklar är tillståndspliktigt enligt Ordningsslagen och eftersom uppställningen och uthyrningen på allmän platsmark är tillståndspliktig kan kommunen ta ut en avgift för markupplåtelse och behöver därför revidera taxan för markupplåtelse.

Dels har projektgruppen genomfört en omvärldsbevakning för att kunna jämföra läget runt om i Sverige, och att se vilka nivåer kommuner valt att lägga sig på. Vissa kommuner utgår ifrån kvadratmetytan av de parkeringsytor som företagen har tillstånd för vad gäller uppställning, andra på ytan av vad en elsparkcykel tar upp och andra på särskilda taxor för operatörerna. Samma skillnader finns att se i hur man fakturerar och beräknar, men ofta utgår man ifrån antalet fordon som är ute per dag/månad/per period/per zon. Sammantaget för taxorna som kommunerna beslutat om är att taxan varit nödvändig för kommunerna att hantera och arbeta med elsparkcyklarna, så som investering i hagar och ställ som kan ha en kostnad runt omkring 20tkr-30tkr styck likväl den tiden som tjänstemän lägger på samverkan med företagen.

Av projektgruppen har resonemanget gått dels på de kommuner som ungefär är jämlikt stora som Trollhättan och arbetar ungefär på samma sätt, vilket innebär att våra kostnader för att arbeta med frågan är ungefär lika. Bedömningen görs även utifrån vad taxan ska nyttjas till och vad kostnaden är på det. För att det finns elsparkcyklar i Trollhättan och för att kommunen ska arbeta med det kostar det i tid för tjänstepersoner, både på Samhällsbyggnadsförvaltningen och på Kontaktcenter. Det är timmar som läggs på möten med olika berörda och internt, förberedande av material, kommunikation och information och till viss del den inspektionen som genomförs som täcks av taxan vid de fall som inspektion sker utan anmärkning. Det blir även en beräkning som utgår ifrån prognos för kommande år, eftersom taxan för 2024 beslutas innan 2024 börjat. Eftersom det genomförts en pilotperiod där mer tid har gått till utredning för piloten och där det varit en uppstart av arbetet, så är bedömningen att timmarna som läggs framåt är till viss



Dokumentbeteckning Pilotperiod av uthyrningsverksamhet av eldrivna enpersonsfordon- Slutrapport		Dnr/Dokument ID
Antaget av/Ansvarig Johan Bengtsson Fredrik Hallstensson	Handläggare/Förvaltning Rebecka Ljunggren, SBF	Datum/Version/Ersätter Ver 1.0

del mindre beroende på förutsättningar (till exempel, om ett stort antal operatörer skulle vilja etablera sig 2024 så skulle det ta mer tid att hantera). Nästa faktor är vilken typ av infrastruktur som bedöms behövas bekostas under kommande år, och över vilken tidsperiod den investeringen ska spridas ut på. Önskas det dyrare infrastruktur, så som ställ eller hagar, eller nöjer sig med en simplare version så som skylt och ruta så påverkar det hur man bedömer vilken taxeringsnivå man ska sätta.

Bedömningen som görs är att taxan bör sättas i en rimlig nivå utifrån jämligt stora kommuner, kvadratmeterpriset utifrån anspråkstagandet på offentlig plats, beaktat tiden som läggs och utifrån vilken typ av infrastruktur-satsning som önskas genomföras. Projektgruppen ser även att det finns ett uttalat behov från operatören att kunna påverka kostnaden baserat i flottans storlek, där det under högsäsong till exempel finns det antalet som uppgett i tillståndsansökan och under vinterhalvåret att flottan reduceras eller tas bort helt. Därför bör taxan utgå ifrån en månadsrapportering av antalet fordon.

Tjänstemannatimmar	500kr/h	Snitt 4h/vecka 500kr x 4h x 52veckor = 104 000tkr
Anspråkstagande av offentliga ytor	150 kr/0,5kvm	150 kr x 600 fordon = 90 000 tkr helår. 8 månader 60 000tkr (högsäsong)
Infrastrukturbehov	Beroende på utformning och redan tillgängligt material, målad ruta, genomfört arbete, ca 5000tkr/styck	5000 tkr x 5-10 = 25-50 000tkr
Sammantaget: Beroende på vilken typ av infrastruktursatsning som bedöms behövas är det cirka 190 000 tkr som behöver täckas.		
Förslag: För uppställning av elsparkcyklar på offentlig plats beslutas taxa på 40 kr/fordon/dag. Beräknat på 600 fordon högsäsong (8 månader) = 192 000tkr.		

Parkering

Parkering är som beskrivet i denna utredning, den stora problematiken med de hyrbara elsparkcyklarna. Projektgruppens upplevelse är att problematiken hade varit mindre om operatörerna på ett kontinuerligt sätt flyttat felparkerade fordon, men hade användarna parkerat och avslutat sin resa bättre så hade det inte funnits den mängden störande felparkerade elsparkcyklar som upplevs idag. Det hade både kommunen, allmänheten och operatören sparat på.



Dokumentbeteckning Pilotperiod av uthyrningsverksamhet av eldrivna enpersonsfordon- Slutrapport		Dnr/Dokument ID
Antaget av/Ansvarig Johan Bengtsson Fredrik Hallstensson	Handläggare/Förvaltning Rebecka Ljunggren, SBF	Datum/Version/Ersätter Ver 1.0

Att påverka användarna är något som identifierats svårt, särskilt i de områden där det inte finns tillräckligt med infrastruktur för att elsparkcyklarna rimligt ska kunna parkeras i cykelställ. Då försvåras hänvisning till korrekta ytor, när sådana ytor är bristvara. I dessa områden är det ett större behov för operatören att flytta på elsparkcyklar, eftersom de med stor sannolikhet hamnar sämre än på platser där det finns gott om cykelställ att välja mellan. Även på platser där det finns god tillgång till cykelställ så kan det vara trångt i populära cykelställ, nära målpunkter dit många vill resa med vanliga privata trampcyklar. Detta är dock inget som noterats i överflöd, utan att på majoriteten av de platserna där det ofta är fullt i cykelställena så står ändå elsparkcyklarna tillräckligt gott i anslutning till dessa.

I och med att det i dagsläget är enligt lag att elsparkcyklarna ska stå i ställen för cyklar, så behöver bedömningen göras om det finns tillräckligt med ytor att tillgå. I stadskärnan är bristen på markyta påtaglig vad gäller utökandet av parkeringsytor för elsparkcyklar, där operatörerna själva förespråkar att ta från de ytorna idag designerade till bilen, så som p-rutor, och göra dessa till parkeringsytor för elsparkcyklar. Det behöver göras en översyn om möjlighet till parkering för mikromobilitet i stadskärnan.

Under pilotperioden har kommunen införskaffat ett antal p-skyltar med tydlig symbol för elsparkcykel-parkering, några av de anvisade ytorna används mer flitigt än andra. Projektgruppen bedömer dels att det är viktigt med visuell parkering, att användarna tydligt ser vart de kan eller borde parkera. Alla p-skyltar står dock i anslutning till befintliga ställ, där signalvärdet redan finns om att det är cykelparkering på den ytan. På grund av att det varit en pilotperiod, att det inte funnits en tillräckligt hög taxa, och med försiktighet i hur tjänsten utvecklas i Trollhättan har projektgruppen inte beslutat om några större investeringar vad gäller infrastruktur så som egna ställ. Dels behöver resurserna för detta komma in från operatörerna som skapar behovet för infrastrukturen och att det grundligt behövs beslutas vilka ytor som kan tilldelas för det syftet. Det är en fråga att fortsätta utreda om tjänsten ska finnas kvar i Trollhättan. I dagsläget är det den visuella parkeringen som kanske är viktigast för att signalera till användaren, men nyttjandet av geofencing kan även uttökas. Möjligheten för att begränsa tjänsten digitalt så att resor inte kan avslutas förutom om användaren försöker parkera på lämplig yta är något som kan vara genomförbart för stadskärnan, men som blir mycket begränsande där tillgång till sådana godkända ytor inte finns.



Dokumentbeteckning Pilotperiod av uthyrningsverksamhet av eldrivna enpersonsfordon- Slutrapport		Dnr/Dokument ID
Antaget av/Ansvarig Johan Bengtsson Fredrik Hallstensson	Handläggare/Förvaltning Rebecka Ljunggren, SBF	Datum/Version/Ersätter Ver 1.0

Projektgruppen ser därför möjlighet i att införa en så kallad hybrid-modell i Trollhättan. Det innebär att i centrum där tillgången är större till cykelställ, begränsas tjänsten så att användarna endast kan parkera inom de ytorna och parkering är tvingande dit, och att detta ska efterlevas av operatörerna. Ytorna behöver vara lämpliga för att fungera med den geofencingen som operatörerna erbjuder idag, som utgår från satellit-koppling för fordonets placering i den geografiska platsen. Under 2024 ser vi att denna modell testas, om geofencing och tvingande parkering i stadskärnan minskar felparkeringar i det området. Utanför stadskärnan ser projektgruppen att det är svårt att implementera samma begränsning, eftersom då kan attraktionskraften i nyttjandet av elsparkcyklarna minska drastiskt. Därav finns det fördelar med att låta tjänsten vara mer friflytande utanför stadskärnan, där operatörerna måste ta ett större ansvar för flytt av fordon. I dessa områden godkänner man då en god parkering, som innebär att elsparkcykeln inte står i vägen eller störande. Gör den det så räknas den som felparkerad och ska flyttas inom angiven tid, både vid felanmälan och daglig rondering. Utöver detta finns det möjligheter att undersöka möjligheten för parkeringsytor i stadsdelarna, till exempel i anslutning till annan kollektivtrafik eller målpunkter i stadsdelarna. Dessa kunde i så fall förses med skyltning eller ruta för visuella intryck, samt skulle kunna nyttjas som plats för användare att hitta elsparkcyklar att hyra. För att hybrid-modellen ska genomföras behöver kommunen ge ett undantag på lagstiftningen.

Sammanfattad rekommendation:

- Reglering sker genom tillstånd för markupplåtelse, där villkor från kommun är signerat avtal som preciserar hur tjänsten ska skötas för att godkännas i Trollhättan.
- Efterlevnad av villkor kopplat till felparkerade elsparkcyklar säkerställs genom rutin för inspektion med tillhörande avgift vid anmärkning. Rutinen följs upp i sin effekt våren 2025.
- Trollhättans Stad inför taxa per elsparkcykel/månad för att bekosta stadens kostnader för arbete med tjänsten och infrastrukturbehov.
- Trollhättan inför så kallad "hybrid-modell" med tvingande parkering i stadskärna och centrum, och mer friflytande utanför centrum där tillgången till cykelställ är sämre. Detta genomförs kontrollerat i en översyn av tillgång till lämpliga ytor för parkering och följs upp genom inspektion. I



Dokumentbeteckning Pilotperiod av uthyrningsverksamhet av eldrivna enpersonsfordon- Slutrapport		Dnr/Dokument ID
Antaget av/Ansvarig Johan Bengtsson Fredrik Hallstensson	Handläggare/Förvaltning Rebecka Ljunggren, SBF	Datum/Version/Ersätter Ver 1.0

samband med detta bedöms vilken infrastruktur som behövs för att möta behov i olika områden.

6 Godkännande

Projektägare: Fredrik Hallstesson

Trollhättan den 2023-12-01

Projektledare: Rebecka Ljunggren

Trollhättan den 2023-12-01