

Handläggare
Johan Sundman
08-508 26 027

Till
Trafiknämnden
2019-04-25

Elsparncyklar. Samarbetsavtal

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner trafikkontorets förslag till avsiktsförklaring enligt bilaga 1 och uppdrar åt trafikkontoret att administrera ingånget avtal.
2. Trafiknämnden uppdrar till nämndens ordförande att underteckna avtal med intresserade företag inom mikromobilitet.
3. Trafiknämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Fredrik Alfredsson
T.f. förvaltningschef

Ulrika Falk
T. f. avdelningschef

Cecilia Wallenius
Enhetschef

Sammanfattning

Ett flertal företag har etablerat verksamhet i Stockholm med friflytande elsparkcyklar som kan korttidshyras med hjälp av företagens mobilappar. Det är positivt eftersom det erbjuder stockholmarna ett alternativ till att använda bil på kortare resor samt ökar kollektivtrafikens attraktivitet genom att vara ett komplement för sista sträckan mellan kollektivtrafikens hållplats och slutmålet. Samtidigt finns en del klagomål från boende och besökare i Stockholm om att elsparkcyklarna ställs hindrande och försvårar framförallt framkomligheten för de med funktionsvariaton och gående. Genom att ingå avsiktsförklaring med de olika företagen

Trafikkontoret
Tillstånd

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 027
Växel 08-508 27 200
johan.sundman@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

kan förhoppningsvis de problem som följer med verksamheten minska.

Bakgrund

Sedan i höstas har ett flertal företag som erbjuder olika former av mikromobilitet, främst elsparkcyklar för korttidsuthyrning, etablerat verksamhet i Stockholm. Tjänsterna tillför ett positivt värde genom att erbjuda ett enkelt och bekvämt sätt för personer att transportera sig kortare sträckor i Stockholms innerstad. Det gör även kollektivtrafiken mer attraktiv eftersom fordonen kan användas den sista biten mellan kollektivtrafikens hållplats och resenärens slutmål. Samtidigt är belamringen ett problem. När brukarna slutat använda fordonet lämnas den ofta på platser där de hindrar andra trafikanter, framförallt fotgängare. Fordonet blir ett särskilt problem för synskadade och andra funktionsnedsatta om de lämnas liggande på trottoaren.

Mikromobilitet är många olika sorters fordon, tidigare nämnda elsparkcyklar och vanliga cyklar men även elektriska kickboards, skateboards och olika former av eldrivna självbalanserade brädor. Det här tjänsteutlåtandet och det förslag till avsiktsförklaring som redovisas i bilaga 1 berör endast elsparkcyklar.

Ärendets beredning

Ärendet är berett inom trafikkontoret och har föredragits hos funktionshinderrådet.

Trafikkontorets synpunkter

Idag finns fem företag som har korttidsuthyrning av elsparkcyklar. Den här typen av verksamheter brukar med ett gemensamt namn kallas mikromobilitetslösningar. Elsparkcyklarna sparkas igång av brukaren men har en elmotor som gör att den kan framföras i upp till 20 km/h utan ytterligare krafttillförsel från brukaren. De är av transportstyrelsen klassificerade som cykel och ska i första hand framföras på cykelbana och i andra hand i körbanan.

De olika fordonen finns tillgängliga i innerstaden och hyrs med hjälp av respektive företags mobilapp. De är friflytande och har inte några fasta hämtnings- och lämningsplatser, utan de lånas där brukaren hittar dem och återlämnas där brukaren är färdig med att använda dem. Bolagen informerar brukarna om hur elsparkcyklarna ska parkeras men det har i många fall visat sig att de lämnas på platser som är hindrande för gående och handikappade. Elsparkcyklarna tas in av företagen under natten för att laddas och ställs ut på morgonen runt om i staden.

Trafikkontoret uppskattar att det idag finns mellan 1 500 och 2 000 elsparkcyklar utplacerade i Stockholm samt ungefär 2 000 vanliga cyklar. Det är minst två ytterligare företag på väg att etablera sig och de företag som redan finns i Stockholm har planer på att expandera sin verksamhet. Gissningsvis kan vi räkna med att det kommer finnas mellan 2 000 och 5 000 elsparkcyklar i Stockholm kommande sommar, men det måste framhållas att det är en mycket grov gissning eftersom trafikkontoret inte fått ta del av några mer exakta planer från företagen.

Trafikkontoret anser att det finns skäl att på något sätt reglera verksamheten eftersom ett ökat antal sparkcyklar kommer innebära ett ökat störningsmoment för handikappade och gående. Genom det förslag till avsiktsförklaring som redovisas i bilaga 1 regleras sådana saker som information från företaget till brukare om hur elsparkcykeln ska framföras och parkeras, att de inte får köras snabbare än 6 km/h på platser de delar med gående, hur brukare kan komma i kontakt med företagen samt att företagen ska hålla staden informerad om hur många elsparkcyklar som finns i drift.

Staden å sin sida tar på sig att upprätta fasta uppställningsplatser där företagets personal kan ställa ut elsparkcyklarna uppladdade på morgonen, så kallade hotspots. Genom att staden åtar sig att tillåta fasta uppställningsplatser kommer förhoppningsvis problemen med illa uppställda elsparkcyklar minska. Dessa kommer vara tillgängliga för samtliga företag aktiva i Stockholm som skriver under avtalet. Trafikkontoret anser att platserna inte ska hanteras genom upplåtelse till de olika bolagen, utan genom att trafikkontoret fastställer platserna. På det viset behåller trafikkontoret rådigheten över platsen och kan snabbt flytta den i fall det visar sig vara en mindre lämplig plats. En preliminär bedömning är att det kommer att behövas mellan 150 och 300 platser i innerstaden för att täcka företagets behov för den här säsongen. De kommer i första hand användas för företagets utställning av uppladdade elsparkcyklar på morgonen. Förmodligen kommer inte brukarna återlämna elsparkcyklarna på dessa platser om det inte finns sanktioner eller incitament som styr brukarna. Det är dock något som företagen själva måste bestämma om.

I förslaget till avtal regleras även platser och områden där det inte är lämpligt att man använder elsparkcyklar. Genom att geofenca vissa områden med stora mängder gående, som t ex delar av Gamla Stan och Drottninggatan, så att det enbart går att framföra elsparkcykeln i gåfart (maximalt 6 km/h) och göra det omöjligt att återlämna

elsparkcykeln inom dessa områden kan många olycksrisker undvikas. Enligt företagen är detta tekniskt genomförbart.

Ekonomi

Trafikkontoret ska inte betala någon ersättning till de olika företagen och kommer inte heller att få någon ersättning från dem. Eventuella fasta uppställningsplatser kommer som ovan nämnts inte lösas genom markupplåtelse, varför ingen taxa kommer att tas ut. Om markupplåtelse ändå skulle bli aktuellt är närmaste upplåtelse typ att jämföra med en cykelstation. Dessa har enligt fullmäktiges beslut noll kronor i taxa.

De kostnader som kommer uppstå är trafikkontorets personalkostnad för arbetet med att hitta och sammanställa fasta uppställningsplatser. Om 300 platser lämpliga att ställa ut elsparkcyklar på ska hittas i innerstaden kommer det ta ungefär 400 arbetstimmar eller ca 10 veckors arbetstid. För att hinna färdigt innan högsäsongen måste arbetet delas upp på flera personer och läggas ut på konsulter. Detta arbete behöver i så fall inrymmas inom budget.

Jämställdhetsanalys

Elsparkecyklar används enligt bolagen själva av både män och kvinnor, framförallt i åldern 18-29 år. En synpunkt som framkom på ett seminarium om mikromobilitet som miljöförvaltningen och trafikkontoret anordnade, var att elsparkcyklar skulle kunna vara ett utmärkt sätt för ensamma kvinnor att ta sig hem säkert på kvällen utan att behöva använda taxi. Det förutsätter dock att elsparkcyklarna finns tillgängliga dygnet runt och inte bara dagtid.

Trafikkontorets förslag

1. Trafiknämnden godkänner trafikkontorets förslag till avsiktsförklaring enligt bilaga 1 och uppdrar åt trafikkontoret att administrera ingånget avtal.
2. Trafiknämnden uppdrar till nämndens ordförande att underteckna avtal med intresserade företag inom mikromobilitet.
3. Trafiknämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Bilagor

1. Förslag till avsiktsförklaring

Slut