

Mikromobilitet – dagens regelverk

Jenny Lundahl, Susanne Stenberg



Elsparkeyklar = cyklar

- Elsparkcyklar (och elcyklar, segways m.fl.) räknas i Sverige som **cykel**.
- Samma trafikregler gäller som vid cykling.
- Men användarna hanterar inte t.ex. elsparkcyklar på samma sätt som ”vanliga” cyklar. (Det rapporteras att de körs på trottoarer, att de parkeras olämpligt etc.)
- Det är polisens uppdrag att övervaka att trafikregler följs.
- En kommun kan inte reglera t.ex. elsparkcyklar särskilt med lokala trafikföreskrifter, då lagstiftningen inte skiljer på elsparkcyklar och ”vanliga” cyklar.
- Kommunen kan flytta felparkerade cyklar som utgör fara eller hinder i trafiken.
- *Nytt förslag från regeringen:* Elsparkcyklar ska bara få parkera på gångbana/cykelbana om de står vid en uppställningsplats avsedd för cyklar (t.ex. ett cykelställ eller utpekad plats för elsparkcyklar). *Syfte:* Det ska bli enklare för kommuner att avgöra vad som är en felparkering och flytta felparkerade elsparkcyklar. (Ingen ny fordonsklass införs, utan fordonen beskrivs utifrån sitt funktionssätt.)

Policyinstrument

- Städer med en snabbt ökad användning av elsparkcyklar försöker hitta framgångsrika sätt att styra mot en trafiksäker och hållbar användning av elsparkcyklar i städerna.
- Det sker till viss del i samverkan med de företag som hyr ut elsparkcyklar till invånarna.
- **Dialog** och **frivilliga avtal** mellan kommun & operatörer har varit viktiga verktyg. Men det kanske inte räcker hela vägen? Fler och fler kommuner har tittat på möjligheten att reglera med krav på **tillstånd** och villkor (följer man inte villkoren riskerar man att bli av med tillståndet) och avgifter.
- I andra länder har **upphandling** (tjänstekoncession) använts som verktyg. Det har ännu inte prövats i Sverige och det finns frågetecken när det gäller möjlighet till exklusivitet och att sätta ett maxtak för antal elsparkcyklar totalt.

Vilka mål har staden? – det bör antagligen styra hur den väljer att reglera (eller låter bli att reglera)

- Transportlösningar i städerna behöver vara trafiksäkra och fossilfria, men de behöver även ta liten plats eftersom utrymmet är begränsat.
- Framkomlighet och trygghet är också viktigt i relation till andra trafikanter, t.ex. gående.

Bilfritt centrum

Trygg stad

Grön stad

Trafiksäker stad

Attraktiv stad

Tillgänglig stad

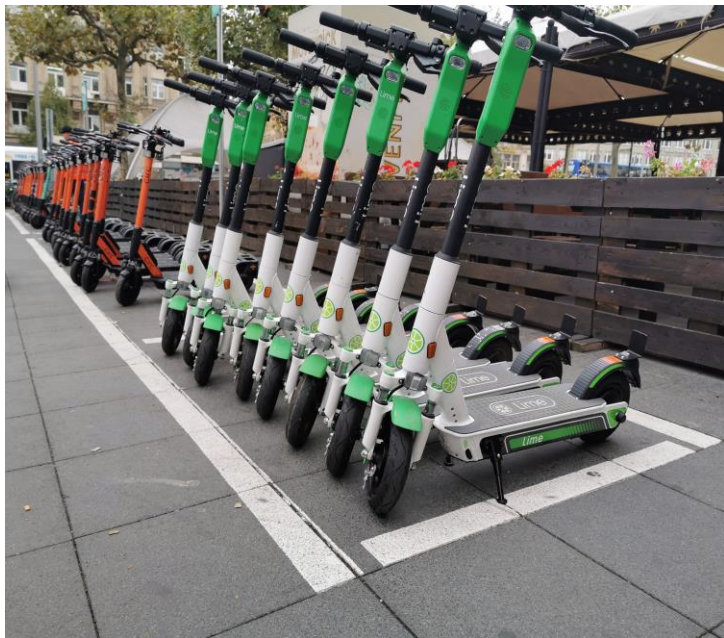
Plats för många gemensamma behov

Frivilliga avtal



- Vissa kommuner har ingått frivilliga avtal med operatörerna om hur elsparkcyklarna ska användas och parkeras.
- Exempel på avtalsvillkor:
 - hastigheten sänks automatiskt på vissa sträckor.
 - No go-zones
 - No parking zones
- Det möjliggörs sedan praktiskt och tekniskt av operatörerna med hjälp av geofencingteknik.

Tillstånd för användning av offentlig plats



- Vissa kommuner försöker reglera uthyrningsverksamhet av elsparkcyklar ur ett ordningsperspektiv – dvs. krav på tillstånd enligt ordningslagen.
- Offentlig plats inom detaljplanelagt område får inte utan tillstånd av Polismyndigheten användas på ett sätt som inte stämmer överens med det ändamål som platsen har upplåtits för eller som inte är allmänt vedertaget (3 kap. 1 § ordningslagen).
- Kommunen ska innan tillstånd ges få yttra sig, har vetorätt och kan ställa upp villkor för tillståndet (3 kap. 2 § ordningslagen).
- Villkor kan vara t.ex. att elsparkcyklarna bara får placeras ut på de platser för vilka tillstånd givits. (Användarna kan däremot oftast parkera cykeln var de vill efter användning.)
- Avgifter – i samband med att ett polistillstånd ges har kommunen rätt att ta ut ersättning för upplåtelsen.
- Städerna hoppas att tillstånden, villkoren och avgifterna ska leda till bättre ordning.

Upphandling

- En kommun skulle kunna upphandla en tjänstekoncession eller ett tjänstekontrakt som går ut på att leverantören erbjuder invånarna mobilitetstjänster med elsparkcykel.
- Vid **tjänstekoncession** utför leverantören tjänster åt tredje man (dvs. någon annan än kommunen, i detta fall elsparkcykelanvändaren), som också är den som betalar leverantören. Leverantörens ersättning består helt eller delvis av rätten att utnyttja det som koncessionen avser eller ta betalt av tredje man (användaren). Koncessionshavaren tar över verksamhetsrisken (dvs. får vara beredd på att inte få tillbaka investerade kostnader). Lagen (2016:1147) om upphandling av koncessioner (LUK) gäller.
- Om leverantören för sina tjänster endast får ersättningen från kommunen så är kontraktet i stället ett vanligt **tjänstekontrakt**, dvs. kommunen anskaffar en tjänst mot betalning. Då gäller lagen (2016:1145) om offentlig upphandling (LOU).
- Upphandling används i vissa länder för att begränsa och ställa krav på uthyrningsverksamhet.
- Kan ge möjlighet att ställa andra krav än vad som är möjligt enligt ordningslagen. Går det att ge exklusivitet till upphandlad(e) aktör(er)?

Stockholm, Göteborg, Malmö m.fl. svenska städer

- Inledningsvis dialog och frivilliga avtal + geofencing.
- Allt fler städer har infört tillståndskrav.

Köpenhamn

- Först förbjöds uthyrning i områden med tät bebyggelse.
- När förbudet hävdades infördes tillståndskrav och parkeringsregler (otillåtet att parkera på kommunal mark i centrum).
- Krav på hjälm.

Oslo

- Hade tidigare flest elsparkcyklar/invånare i Norden. Nu krävs tillstånd för uthyrning på allmän mark. Maxtak på 8 000 st totalt i staden.
- Krav på att sprida ut fordonen i fyra zoner.
- Nattstängt kl. 23–05.
- Villkor för hastighet och parkering kan införas.

Helsingfors

- Frivilliga avtal om att sänka maxhastigheten nattetid i hela staden och på dagtid i de centrala delarna av staden (till 15 km/h).

Reykjavik

- Samarbete mellan stad & operatörer
- Förbudet att åka på bilvägarna (tillåtet på cykelvägar och trottoarer)

Paris

- Reglerar genom upphandling.
- Maxtak 15 000 totalt. Var och en av de upphandlade operatörerna får ställa ut max 5 000 st. Operatörerna ska på begäran plocka bort hela eller delar av flottan.
- Parkering på specifika platser, förbud mot att parkera på trottoarer
- Sänkt hastighet på gågator och andra ytor avsedda för fotgängare

Tack

Jenny Lundahl

jenny.lundahl@ri.se

Susanne Stenberg

susanne.stenberg@ri.se

