

Tjänsteutlåtande

Utfärdat

SMF-2024-02679:1

Handläggare

Shahriar Gorjifar

Telefon: 031-368 23 21

E-post: shahriar.gorjifar@stadsmiljo.goteborg.se

Yttrande över motion av Hampus Magnusson (M) och Toni Orsulic (M) om att fortsatt tillåta delningsekonomi och elsparkcyklar i Göteborg, H 2024 nr 258

Förslag till beslut

1. Stadsmiljönämnden avstyrker förslaget utifrån stadsmiljöförvaltningens tjänsteutlåtande.
2. Stadsmiljönämnden översänder stadsmiljöförvaltningens tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som stadsmiljönämndens eget yttrande

Sammanfattning

Stadsmiljönämnden erhöll i december 2024 motion om att fortsätta tillåta delningsekonomi och elsparkcyklar i Göteborg, på remiss att besvara till stadsledningskontoret senast den 4 april 2025.

Förvaltningen har fokuserat på att besvara de delar som remissen avser, nämligen en motion med nedanstående tre förslag till kommunfullmäktige:

1. Stadsmiljönämnden får i uppdrag att i dialog med operatörerna säkerställa att hyrbara elsparkcyklar fortsatt kan vara en hållbar del av Göteborgs trafiksystem och hållbarhetsarbete.
2. Stadsmiljönämnden får i uppdrag att utvärdera behovet av fler parkeringsplatser för mikromobilitetsfordon, inklusive delade elsparkcyklar, samt att säkerställa att befintliga system för att åtgärda och sanktionera bolagen vid felparkeringar följs.
3. Stadsmiljönämnden får i uppdrag att följa upp och utvärdera elsparkcyklarnas bidrag till Göteborgs övergripande mål för hållbart resande och delningsekonomi.

Förvaltningen har för varje förslag beskrivit hur det arbetas med frågan idag, vad som planeras framåt, och utifrån detta gjort en samlad bedömning för ställningstagande till remissen. Förvaltningen bedömer att remissen bör avslås eftersom förvaltningen redan arbetar med samtliga föreslagna punkter

Bedömning ur ekonomisk dimension

De delade elsparkcyklarna utgör ett tillskott i budgeten för kommunen. Främst handlar det om den markupplåtelseavgift som tas ut (1 457 kronor per fordon och år för 2024), vilket sammantaget innebär en intäkt på cirka 7,7 miljoner kronor för året. Det har också fakturerats en avgift för de fordonsflytt som förvaltningen genomfört, men den avgiften är utformad för att täcka förvaltningens omkostnader för själva flytten, så utgångspunkten ska vara att avgiften och förvaltningens kostnader tar ut varandra (236 kortflytt genomförda under 2024, 300 kronor per flyttad fordon fakturerad i avgift). Förvaltningen

har också andra personalresurser som jobbar med planering, reglering och förvaltning av tjänsterna, men storleken på det är svårt att uppskatta och varierar över tid.

När det gäller andra kostnader kopplade till tjänsterna så betalar förvaltningen 360 000 kr per år för tillgång till en datadelningsplattform som används för planering, reglering och uppföljning av elsparkscykeltrafiken. Förvaltningen har också byggt ut parkeringsinfrastruktur som kan användas både av delade elsparkcyklar och cyklar, samt av privata cyklisterna, med fokus på området inom Vallgraven. Kostnaden för utbyggnaden har tagits i investeringsbudgeten, och har uppgått till totalt 2 050 000 kronor så här långt.

Tjänsterna medför också samhällsekonomiska kostnader, exempelvis för de skador som tjänsterna kan ge upphov till genom olyckor i trafikmiljön. Storleken på dessa är tyvärr svåra för förvaltningen att uppskatta med någon säkerhet i dagsläget.

Men det finns samtidigt samhällsekonomiska vinster med tjänsterna, exempelvis som ett resultat av minskade avgaser och buller, minskad restid, eller genom att skapa arbetstillfällen i kommunen.

Bedömning ur ekologisk dimension

Förvaltningen har kartlagt det strategiska målbidraget av delad mikromobilitet utifrån 17 strategiska mål tagna från Miljö- och klimatprogrammet, trafikstrategin, cykelprogrammet, Gångvänligt Göteborg, Näringslivsstrategiska programmet, innovationsstrategi och trafiksäkerhetsmål. Arbetet konstaterade att delade mikromobilitetstjänster sammantaget har ett positivt bidrag till Göteborgs Stads strategiska mål och är därför viktig att fortsätta utveckla.

Utgångspunkten i det pågående arbetet med delade mikromobilitetstjänster har varit och är fortsatt att försöka hitta lämpliga vägar att utöka tillgången till dessa tjänster så att fler i kommunen har möjlighet att använda dem i vardagen.

Delad mikromobilitet är resurs- och yteffektiva transportmedel som är mer hållbara än motoriserad trafik. Det är ett attraktivt transportsätt som skapar tillgänglighet i staden och minskar barriärer utan användandet av bil och kan både avlasta kollektivtrafiken vid högt belastade stråk och komplettera kollektivtrafiken i andra områden. Delad mikromobilitet är bättre än tung motoriserad trafik och gör det möjligt att öka den generella betydelsen och ytanspråk för all egenägd mikromobilitet i staden.

Bedömning ur social dimension

Delad mikromobilitet är av nytta för flera målgrupper i Göteborg, både för de som inte vill äga ett eget transportmedel och de som vill prova nya transportmedel. Även turister och näringsliv får tillgång till effektiva och enkla transporter genom tjänsterna.

Den största användargruppen för privata delade mikromobilitetstjänster i kommunen är yngre användare under 30, vilka också är en grupp som ofta saknar tillgång till andra transportmedel än kollektivtrafiken. Dessa tjänster erbjuder effektiva transportmedel som upplevs som prisvärda, inte kräver någon planering och erbjuder ansvarsfrihet från ägande, vilket verkar matcha den här användargruppens generella behov väl.

Samtidigt har fordonen också en negativ påverkan på känsliga trafikantgrupper i trafikmiljön, exempelvis äldre, föräldrar med barnvagn, rörelsehindrade samt trafikanter

med synnedsättning. Tjänsterna leder också till singelolyckor där förarna riskerar att skadas, ibland allvarligt.

Transporter med delad mikromobilitet är dock mer trafiksäkra än tung motoriserad trafik för omgivningen genom att den totala rörelsemängden och hastigheterna minskar i staden som helhet. Dessa fordon är därför mindre farliga för övriga trafikanter vid eventuella olyckor.

Samverkan

Ärendet har ej varit aktuellt för samverkan.

Ärendet

Nämnden har att ta ställning till om remissen ” motion av Hampus Magnusson (M) och Toni Orsulic (M) om att fortsatt tillåta delningsekonomi och elsparkcyklar i Göteborg, H 2024 nr 258” ska avstyrkas i enlighet med förvaltningens bedömning. Datum för svar till stadsledningskontoret är satt till senast den 4 april 2025.

Beskrivning av ärendet

Stadsmiljöförvaltningen erhöll i december 2024 en nämndremiss att besvara senast till den 4 april 2025. Remissen avser en motion med följande förslag till kommunfullmäktige:

1. Stadsmiljönämnden får i uppdrag att i dialog med operatörerna säkerställa att hyrbara elsparkcyklar fortsatt kan vara en hållbar del av Göteborgs trafiksystem och hållbarhetsarbete.
2. Stadsmiljönämnden får i uppdrag att utvärdera behovet av fler parkeringsplatser för mikromobilitetsfordon, inklusive delade elsparkcyklar, samt att säkerställa att befintliga system för att åtgärda och sanktionera bolagen vid felparkeringar följs.
3. Stadsmiljönämnden får i uppdrag att följa upp och utvärdera elsparkcyklarnas bidrag till Göteborgs övergripande mål för hållbart resande och delningsekonomi.

Förvaltningen avser härmed beskriva vad vi idag redan gör och har planerat att göra inom dessa tre områden, så länge politiken inte meddelar något annat.

1. Stadsmiljönämnden får i uppdrag att i dialog med operatörerna säkerställa att hyrbara elsparkcyklar fortsatt kan vara en hållbar del av Göteborgs trafiksystem och hållbarhetsarbete

Stadsmiljöförvaltningen har redan gått igenom processen för tilldelning av markupplåtelsetillstånd för nästa tillståndsperiod, vilket börjar i april 2025 och varar till och med mars 2026. Resultatet blev att de två nuvarande verksamma operatörerna fortsatt får tillstånd, samtidigt som ett nytt företag också kommer att starta verksamhet i kommunen. Två av operatörerna planerar att också lansera elcyklar som del av sina flottor, och en operatör kommer dessutom att testa en utökning av verksamheten med elsparkcyklar till nordost.

Samtidigt pågår det en förstudie där förvaltningen studerar hur det går att säkerställa tillgång till delade mikromobilitetstjänster i framtiden med tanke på att vår befintliga upphandling av lånecyklar i Styr & Ställ också närmar sig slutet. I det arbetet har många av Göteborgs kranskommuner, Västtrafik, Göteborgsregionen (GR), Västra Götalandsregionen (VGR) och Framtiden också engagerats, för att föra dialog kring förutsättningarna för en bredare integrering av delade mikromobilitetstjänster på en regional nivå.

Västtrafik är generellt positivt inställda till delade mikromobilitetstjänster, särskilt som komplement som den första och sista delen av en kollektivtrafikresa, samt som avlastning för övriga kollektivtrafiken i centrum under högttrafiktimmarna där det finns begränsade möjligheter att öka turtätheten. Det finns en pågående dialog och samarbete med Västtrafik, och en del av det samarbetet har varit att utforska möjligheter till en ökad integrering av delade mikromobilitetstjänster i Västtrafiks reseplaneringssystem. Där har det utöver ett samarbete med staden och Styr & Ställ, också ingått samarbeten med olika privata operatörer av delade tjänster. Västtrafik planerar att fortsätta arbeta med den

frågan också under 2025, samtidigt som man också planerar att utforska möjligheterna för olika typer av gemensamma biljetterbjudanden med de delade mikromobilitetstjänsterna.

2. Stadsmiljönämnden får i uppdrag att utvärdera behovet av fler parkeringsplatser för mikromobilitetsfordon, inklusive delade elsparkcyklar, samt att säkerställa att befintliga system för att åtgärda och sanktionera bolagen vid felparkeringar följs

Förvaltningen jobbar löpande med att identifiera behov och bygga ut parkeringsplatser för delade mikromobilitetstjänster i kommunen. Det arbetet har hittills varit framförallt fokuserad på området inom Vallgraven samt på Drottningtorget där kommunen har infört parkeringsförbud på gångbanor.

Nämnden har fått uppdraget: "Stadsmiljönämnden får i uppdrag att intensifiera arbetet med att införa parkeringsförbud för delade elsparkcyklar på gång- och cykelbanor och i gångfartsområden. Återrapporteringen ska ske till stadsmiljönämnden." En viktig del av det arbetet kommer att vara att analysera behovet av parkeringsplatser och bygga ut parkeringsinfrastrukturen där ett behov identifierats, innan ett parkeringsförbud på gångbanor kan införas.

Arbetet med att kartlägga delade mikromobilitetstjänsters roll i trafiksystemet har visat att storleken av tjänsternas positiva bidrag till våra mål för trafiksystemet är direkt beroende av hur systemet implementeras. Elsparkcyklar används exempelvis ofta för spontana och oplanerade resor, och en förutsättning för det är att fordonen finns i närheten när behovet uppstår, samt att man kan lämna fordonet nära målpunkten man ska ta sig till. För att maximera nyttan av dessa tjänster så är det viktigt att ytan som elsparkcyklar tar i anspråk framförallt kommer från mindre hållbara resval, och inte tas från gång och cykel. Det gör att det har varit en utmaning att identifiera lämpliga ytor för byggande av parkeringsinfrastruktur, och innebär att arbetet ibland kan vara långsammare än önskvärt. Oavsett så planerar förvaltningen att intensifiera det arbetet under 2025 och framåt.

När det gäller fordonsflytt så genomför vi fordonsflytt med stöd i lagen om flytt av fordon. Det genomförs av våra vanliga parkeringsvakter, och deras fokus när det gäller elsparkcyklar har framförallt varit området inom Vallgraven samt på Drottningtorget där det råder parkeringsförbud på gångbanor. I dagsläget genomför förvaltningen endast kortflytt av elsparkcyklar, vilket innebär att de flyttas till lämplig uppställningsplats inom samma område. Uppställningsplats för att förvara långflyttade fordon saknas i dagsläget, och förvaltningen har så långt inte sett ett akut behov av att upphandla ett sådant utrymme (långflytt innebär att fordonen flyttas till kommunens uppställningsplats där de förvaras tills operatörerna löser ut dem mot en flyttavgift). Det är också viktigt i sammanhanget att komma ihåg att flyttavgiften är tänkt att täcka förvaltningens kostnad för genomförande och administration av flytten. Avgiften är alltså inte tänkt att fungera som ett böter för operatörerna. Detta enligt beslut i kommunfullmäktige (KF 2003-09-18 § 17).

3. Stadsmiljönämnden får i uppdrag att följa upp och utvärdera elsparkcyklarnas bidrag till Göteborgs övergripande mål för hållbart resande och delningsekonomi

Under den pågående tillståndspanoriden, från april 2024 till och med mars 2025, går det att se en signifikant ökning av användandet av elsparkcyklar i Göteborg. Trots att antalet fordon under perioden har hållit sig på ungefär samma nivå som under föregående tillståndspanorid, motsvarande knappt 5 000 fordon per månad i snitt, så har antalet resor

ökat markant den här perioden. Antalet resor genomförda med delade elsparkcyklar under 2024 hamnade på ungefär 4,5 miljoner resor totalt, vilket motsvarar en ökning på 50% jämfört med 2023. Det är i dagsläget svårt att se hur dessa resor skulle kunna ersättas med andra alternativ om tillgången till tjänsterna skulle försvinna. Tidigare användarundersökningar har indikerat att cirka 20% av resorna med elsparkcyklar i Göteborg ersätter en bilresa. Utgår man från det resultatet så skulle ett borttagande av 4,5 miljoner resor i kommunen innebära att de behöver delvis ersättas med 900 000 tillkommande resor med bil.

Samtidigt har antalet inskickade synpunkter från allmänheten via Göteborgs Stads kontaktcenter inte ökat i takt med det starkt ökande resandet i kommunen. Förvaltningens parkeringsvakter har över tid upplevt en klar förbättring i hur användarna parkerar, och trots att det inte är parkeringsförbud på gångbanor i en majoritet av Göteborg så upplever de inte fler problem med parkeringssituationen i kommunen än det verkar finnas i andra jämförbara kommuner i Sverige, vilka redan har infört parkeringsförbudet på gångbana.

Förvaltningen har dessutom haft ett internt förankringsarbete där det har förts dialog kring delade mikromobilitetstjänsters roll i arbetet med att nå de uppsatta målen för trafiksystemet, och tillsammans dragit slutsatsen att delade cyklar och elsparkcyklar båda utgör ett positivt bidrag i arbetet med att nå de uppsatta målen.

Så utgångspunkten i det pågående arbetet med delade mikromobilitetstjänster har varit att försöka hitta lämpliga vägar att utöka tillgången till dessa tjänster så att fler i kommunen har möjlighet att använda dem i vardagen, men med fokus på att skapa ordning och minimera problemen som tjänsterna kan orsaka för övriga trafikanter.

Förvaltningens bedömning

Vid genomgång av remissens förslag och arbete med besvarande genom detta tjänsteutlåtande, bedömer förvaltningen att remissen kan avstyrkas, utifrån att det redan arbetas i enlighet med det som lyfts i remissen.

Förvaltningen föreslår att på en kommande nämnd få presentera en uppföljning av trafiken med delade mikromobilitetstjänster, och dess roll i trafiksystemet.

Jenny Olsson

Anders Ramsby

Avdelningschef

Förvaltningsdirektör