



PM Kravspecifikation för mikromobilitetstjänster

Vid framtagande av kravspecifikation för mikromobilitet har förstudien varit utgångspunkten. Förvaltningen har framförallt utgått från de exemplen från andra kommuner samt de förslag som förstudien har för Enköping. Vid framtagandet av kravspecifikationen har viss djupdykning behövt göras för att undersöka vad som är möjligt vid en upphandling, i en Enköpings kontext. Detta har gjorts genom dialog med bland annat Uppsala kommun, Västerås stad, Region Uppsala och Polisen.

Detta PM kommer tydliggöra processen och de inspel som inkommit under framtagandet av kravspecifikationen för mikromobilitet. Detta i syfte att förtydliga varför förvaltningen kommit fram till kraven i kravspecifikationen, samt för att samla viktiga inspel från samhällsviktiga aktörer om hur ett införande av mikromobilitetstjänster skulle påverka dem.

Principerna för kravspecifikationen kommer agera som grund vid en upphandling av mikromobilitetstjänster. Kravspecifikation är ett försök till att bygga en "Enköpings modell" för mikromobilitetstjänster. Något som kan vara utmanande att fullfölja till punkt och pricka. Förvaltningen kan därför komma att göra mindre avsteg från kraven i kravspecifikationen om exempelvis inga anbud inkommer vid upphandling eller att vid ett införande att snabba åtgärder behövs för att säkerställa tryggheten eller säkerheten. Dessa ska inte avvika från de principer som kravspecifikationen gör utan är mindre justeringar för att verklighetsgöra den vision om mikromobilitet som Enköpings kommun har.

Förstudie för mikromobilitet

Vid framtagande av kravspecifikation för mikromobilitet har förstudien, som nämnts varit utgångspunkten. Från förstudien har teknik-och serviceförvaltningen plockat ut väsentlig information om parkeringslösningar, frågan om markupplåtelse och vilken fordonstyp som passar Enköpings stad. Förstudien ger en bred och samlad bild om hur andra städer arbetat med mikromobilitet och diskussioner inom förvaltningen har vi kunnat plockat guldgruv för att bygga "Enköpings modellen" genom kravspecifikationen.

I Förstudien ingår en geografisk avgränsning som fortsatt kommer vara utgångspunkten vid ett införande. Däremot finns det målpunkter som exempelvis Myran och Bredsans som med tiden bör ingå. Dessa områden behöver utredas ytterligare då kommunen inte har full rådighet över marken samt att gång och cykelinfrastrukturen är något bristande. Dessa områden bör ingå i en etapp två vid införande. Det finns då även möjlighet att höja maxtaget för antal cyklar då systemet får en större geografisk utbredning.

Genomförd RFI (Request for information)

En RFI kan hjälpa kommunen att förstå vad som finns på marknaden, vilka leverantörer som är intresserade och vilka lösningar och tekniker som finns tillgängliga. Genom att samla in information från leverantörer kan kommunen bättre formulera sina krav och behov i den kommande upphandlingen. Det minskar risken för att ställa för snäva eller irrelevanta krav. En RFI kan även hjälpa till att skapa en öppen dialog mellan kommunen och potentiella leverantörer, vilket kan bidra till bättre förståelse för möjligheter och begränsningar, samt ökad transparens i processen.

En RFI genomfördes under mars och april 2026 i syfte att undersöka marknadens förutsättningar, inhämta synpunkter från potentiella leverantörer och pröva rimligheten i olika kravställningar inför ett eventuellt införande av mikromobilitetstjänster i Enköping.

Svaret har inkommit från en aktör på marknaden. Det har gett förvaltningen ytterligare kunskap om branschens arbetssätt och tekniska möjligheter.

I RFI-svaret framhålls bland annat att:

- geofencing är en etablerad teknik som används för hastighetsbegränsningar, parkeringsreglering och användningsbegränsningar,
- hastighetsbegränsningar inom lågfartszoner om cirka 10–12 km/h bedöms vara lämpliga ur trafiksäkerhetssynpunkt,
- felparkerade fordon normalt kan åtgärdas inom 1–4 timmar,
- lokala anpassningar av parkeringszoner, hastighetszoner och lokala regler är möjliga att genomföra,
- en mindre stad som Enköping kan vara mer lämpad för en operatör än flera konkurrerande aktörer.

Svaren bekräftar i stora delar de slutsatser som framkommit genom dialoger med andra kommuner och stärker bedömningen att geofencing bör vara ett grundläggande verktyg vid ett införande av mikromobilitetstjänster i Enköping.

RFI-svaret har beaktats vid framtagandet av kravspecifikationen men har inte ensamt varit styrande för förvaltningens ställningstaganden.

Dialog med andra kommuner

Vid framtagande av kravspecifikation för mikromobilitet har en nära dialog med Enköpings närliggande kommuner genomförts. Dialogen hölls med Gävle-, Uppsala kommun, Västerås stad samt skriftligt med Eskilstuna. Detta tillsammans med materialet från förstudien (där Information från flera kommuner finns) skapar en bred omvärldsanalys.

Under samtalen med Gävle-, Uppsala kommun, Västerås stad diskuterades framförallt för- och nackdelar med deras system samt vad de hade velat ändra om de börjar från noll, som Enköping gör.

Diskussionerna handlade även hur de andra kommunen arbetar med:

- Maxtak

- "Öppetider", åldersgräns och säsongstillgänglighet
- Parkeringsytor, parkeringsregler, fordonsflytt och markupplåtelse
- Zoner och geofencing
- Samarbete med aktörer och hur dialog mot en aktör går till.

Framförallt frågan om maxtak för antal fordon skiljde sig åt hos olika kommuner. I arbetet med kravspecifikationen har förvaltningen samlat in material om maxtak för delade cyklar i olika städer/ kommuner. När kommuner räknar på antal cyklar utgår siffran från antal cyklar per 1000 invånare (vissa kommuner utgår från befolkningen i hela kommunen medan andra utgår från befolkning i tätorten där mikromobilitetstjänster finns tillgängliga).

Kommun	Antal cyklar/ 1000 invånare	Eventuell kommentar
Stockholm	12	Gränserna för maxtak är beslutade politiskt.
Solna	9	
Malmö	8	
Örebro	19	
Jönköping	4	Gränserna för maxtak är beslutade politiskt.
Trollhättan	12	Trollhättan är den kommun som liknar Enköpings kommun mest i befolkning.
Västerås	19	Idag har Västerås 2200 cyklar med vill höja gränsen till 2500. Dvs de går från 17/1000 invånare till 19/1000 invånare.
Umeå	16	Gränserna för maxtak är beslutade på tjänstepersonnivå.
Lund	12	Lund separerar sina system. 12 cyklar/ 1000 invånare innefattar endast elsparkcyklar. De har ett separat system för delade klassiska cyklar. För klassiska cyklar finns totalt 250 stycken i staden med

		20 fasta stationer. Det motsvarar ca 2 cyklar/1000 invånare (hela kommunbefolkningen)
Uppsala	23	Uppsala planerar att sänka sitt maxtak.

Dialog med Region Uppsala

I förstudien för mikromobilitet i Enköping nämns möjligheten att koppla ett kollektivtrafikkort med mikromobilitetstjänster¹. I arbetet med kravspecifikationen har en tidig dialog om möjlighet att koppla UL biljett mot en aktör diskuteras. Inom region Uppsala är det endast Uppsala kommun som har ett mikromobilitetsystem för staden, men när/om Enköping också börjar arbeta med mikromobilitetsfrågor finns det större potential för en regioncentral lösning. Region Uppsala berättar de vill undersöka möjligheten vidare och att det skulle innebära en central upphandling för dom. Idén om ett gemensamt kollektivtrafikkort med mikromobilitet har potential att bli verklighet i framtiden, men inte i dagsläget. Frågan kommer arbetas vidare med tillsammans med region Uppsala.

Förvaltningen bedömer att framtida integrationsmöjligheter mellan mikromobilitetstjänster och kollektivtrafiken bör beaktas redan vid införandet. Även om någon färdig lösning inte finns i dagsläget bör kravspecifikationen utformas så att framtida integration med kollektivtrafikens biljett- och betalsystem inte försvåras. Operatören bör därför kunna tillhandahålla tekniska lösningar som möjliggör framtida samverkan med externa mobilitets- och biljettsystem.

¹ Se sidan 9, 14, 19, 27, 33, 36, 38 i Förstudie Mikromobilitet

Dialog med andra samhällsviktiga verksamheter och aktörer

Vid framtagande av kravspecifikation för mikromobilitet har dialog med näringslivet (via näringslivsavdelningen), Räddningstjänsten, Polisen och det kommunala tillgänglighetsrådet genomförts. Dialogen har skett i syfte att fånga viktiga inspel hos de samhällsviktiga verksamheter och aktörer, exempelvis ifall införandet av mikromobilitet skulle skapa hinder, utmaningar eller merjobb. Men även om det finns en utvecklingspotential eller fördelar med mikromobilitetstjänster i Enköping.

Enköpingspolisen

En dialog med polisen i Enköping har genomförts i framtagandet av kravspecifikationen för mikromobilitet i Enköping. Enköpingspolisen säger att just elsparkcyklar används i stor utsträckning som hjälpmedel för narkotikatransporter, har stor risk att framföras vårdslöst, exempelvis att trafikregler är oklara för föraren, där det kan köras på trottoarer. Polisen ser även oroligt på olycksrisken och risken att tredje person riskerat att bli påkörda/ skadade. Polisen lyfter även oron kring framkomlighet för exempelvis rörelsehindrade eller synskadade.

Framför allt elsparkcykeln kan användas som ett smidigt flyktfordon (detsamma gäller exempelvis moped). Utmaningen är att polisen i regel inte ska jaga fordon med två hjul om det inte är i misstanke att ett grovt brott begåtts. Detta på grund av skaderisken för föraren och omgivningen. Polisen menar att samma risk inte förekommer på en klassisk cykel eller elcykel då det är en mycket mer accepterat och vanligt förekommande fordon i vårt samhälle.

Räddningstjänsten

Enköpings räddningstjänst har lämnat inspel vad gäller ett eventuellt införande av mikromobilitet i Enköpings stad. Framför allt finns det en risk att utrymningsvägar från fastigheter och lokaler blockeras eller

hindras. Något som kan försvåra räddningstjänstens arbete vid utryckningen samt hindra utrymning vid eld eller liknande händelse.

Ett annat inspel handlar om elsparkcyklars och elcyklars batterier. De behöver hålla standarden för att inte riskera att fatta eld. Något som skulle kunna påverka både offentliga miljöer och fastigheter. Om batterierna ska laddas inom Enköpings kommun vill räddningstjänsten få kännedom om detta.

Näringslivet

I dialog med näringslivet (via Näringslivsavdelningen) framföras framför allt positiva aspekter med mikromobilitet i Enköping. Eftersom tågstationen inte ligger i Enköpings centrum kan mikromobilitet locka både arbetskraft, besökare och turism då det blir smidigare sätt att uppräcka och ta sig inom Enköping.

Om cyklingen inom Enköping ökar, genom ett delat system kan det gynna spontanhandeln. En användare kan exempelvis upptäcka Enköpings parker och stanna till på vägen för en fika, lunch eller spontanköp på stan. Handeln gynnas över lag genom mikromobilitet då det är ett enkelt och smidigt sätt att ta sig till olika platser i Enköping.

För att fortsatt gynna näringslivet finns det anledning att avsteg från förstudien vad gäller avgränsad geografi. Det efterfrågas möjlighet att cykla till Myrans handelsområde samt Bredsand som ett av kommunens smultronställe på sommaren.

Tillgänglighetsrådet

Diskussioner kring mikromobilitet har genomförts med kommunala tillgänglighetsrådet (KTR) där en blandning av representanter sitter med. Tillgänglighetsrådet gör till en början ett bredare inspel om att Enköpings cykelvägar behöver separeras mer. Inte bara med en linje, utan med fysiska separeringar i syfte att varje trafikslag ska få de

generösa ytor som behövs. De med funktionssvårigheter, exempelvis rörlighet, hörsel och syn relaterade nedsättningar vill känna en trygghet med att cykeltrafiken inte blandar sig med gångtrafiken.

KTR finner även en oro för elsparkcykeln som fordon. De är snabba och tysta vilket gör att de är svåra att se eller höra i tid. Fordonen bör få en sänkt hastighet där det rör sig mycket folk, exempelvis centrala delarna av Enköpings stad. KTR spelar även in att det finns otydliga regler för dessa fordon och vill se att tydliga informationskampanjer genomförs om fordonen ska införas som delningstjänster i Enköpings stad. KTR ser inga större hinder med att införa delningstjänster för klassiska cykla eller elcyklar då det fordonet förekommer så pass ofta i dagens trafik. KTR vill även att de ska kommuniceras ut ett tydligt telefonnummer till allmänheten dit man kan ringa om en cykel står olämpligt till så att den flyttas (i framkomlighets och säkerhetssyfte).

Olycksstatistik

I informationssystemet Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) sammanställs data om skador och olyckor inom vägtransportsystemet. Strada bygger på uppgifter från tre källor; polis, sjukvård och Kustbevakningen. Det vill säga att olyckor som inte anmäls eller registreras av dessa tre källor kommer inte att kunna analyseras.

Mellan den 1 januari 2020 till 30 mars 2026 har 43 olyckor med cykel registrerats inom Enköpings tätort (inklusive Bredsand och Haga). Detta gäller singelolyckor samt kollision/incidenter med andra trafikanter exempelvis moped, bil, fotgängare och så vidare. Elsparkcykel är inte ett eget fordon i Strada utan ingår i statistiken för cykel. För de 43 registrerade olyckorna/ incidenterna står det kommenterat att tre har elsparkcykel varit inblandade i.

I Strada finns det inget tydligt mönster att olyckor/ incidenter händer i specifika områden utan det finns en relativt stor spridning på där olyckor händer i tätorten.

Reglering genom geofencing och tillståndsvillkor

Flera kommuner, däribland Västerås stad, använder geofencing som ett verktyg för att reglera hastighet, parkering och användningsområden inom mikromobilitetssystem. Genom geofencing kan kommunen besluta om lågfartszoner och områden där parkering eller avslutande av resa inte tillåts.

Under dialogerna med andra kommuner har det framkommit att geofencing är ett viktigt verktyg för att säkerställa trafiksäkerhet, framkomlighet och tillgänglighet. Tekniken möjliggör att kommunen löpande kan anpassa regleringen efter lokala förutsättningar och behov.

Även de inspel som inkommit från Polismyndigheten, Räddningstjänsten och Kommunala tillgänglighetsrådet visar på behovet av att kunna styra hastigheter, uppställning och användning av fordon i särskilt känsliga miljöer. Förvaltningen bedömer därför att geofencing bör utgöra ett grundkrav vid ett införande av mikromobilitetstjänster i Enköping.

Förvaltningen bedömer vidare att frågor om lågfartszoner, parkeringszoner, fordonsantal, uppföljning och datadelning bör regleras genom särskilda tillståndsvillkor som tas fram inför ett framtida införande av mikromobilitetstjänster.