

Elsparkesykler i

ROCK CITY

Evaluering av pilot for
mikromobilitet i mindre byer





Innhold

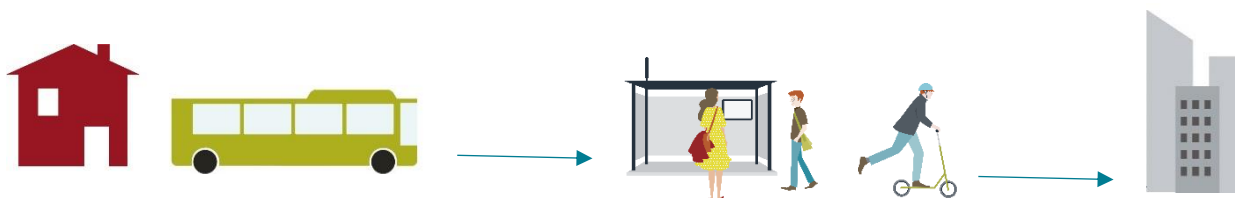
1. Bakgrunn	3
2. Beskrivelse av konsept	3
3. Gjennomføring i Namsos.....	5
3.1 Dialog med interessenter	5
3.2 Sikkerhet.....	5
3.3 Kommunikasjon til kunder.....	5
3.4 Bruk.....	6
3.5 Drift.....	8
4. Kundes opplevelse.....	10
4.1 Bruken av tilbudet og formålet med reisen.....	10
4.2 Erstattet i størst grad gange og bil	11
4.3 Motivasjoner og barrierer	11
4.4 Trygghet: har hjelmer hjulpet?.....	11
4.5 Parkering.....	12
4.6 Drift og tilgjengelighet	12
4.7 Holdninger i befolkningen og blant brukere.....	12
5. Samarbeidspartenes opplevelse	14
5.1 Første sesong.....	14
5.2 Andre sesong	14
6. Konklusjon	15

1. Bakgrunn

Klimaforliket og Nasjonal Transportplan 2018-2029 har et mål om at all vekst i persontransporten i storbyområdene skal tas med sykkel, gange og kollektivtransport – «nullvekstmålet».

På tilsvarende måte har også AtBs eier, Trøndelag fylkeskommune, en politisk målsetning om å nå nullvekstmålet i miljøvekstområdet. Som ansvarlig for kollektivtrafikken i hele Trøndelag, skal AtB bidra til å løse dette samfunnsoppdraget også i region ved å gjøre det enklere å klare seg oftere uten bil.

AtB ønsker å tilby økt mobilitet i Trøndelag og vil gjøre reisene til våre kunder så sømløse som mulig. Vi må i større grad se på *hele* kundereisen og løse utfordringen med «first/last mile». For å klare det må vi fjerne barrierene som gjør at kundene velger bil fremfor buss eller andre miljøvennlige mobilitetsløsninger der dette er et alternativ. Dette krever utvikling av et tett og fleksibelt nettverk av integrerte mobilitetsløsninger med høy kvalitet, slik at kundene får flere valgmuligheter og det blir lettere for reisende å sette igjen bilen/la bilen stå. Elsparkesykler har i senere tid blitt mye brukt til å løse de korte reisene i de større byene, og AtB ønsker å kunne tilby kundene våre i Trøndelag muligheten for en miljøvennlig og effektiv hverdag.



Høsten 2019 startet derfor AtB jobben med å utarbeide et konsept for mikromobilitet som kunne fungere i mindre byer i Trøndelag der det kanskje ikke er kommersielt attraktivt for en privat aktør å tilby dette.

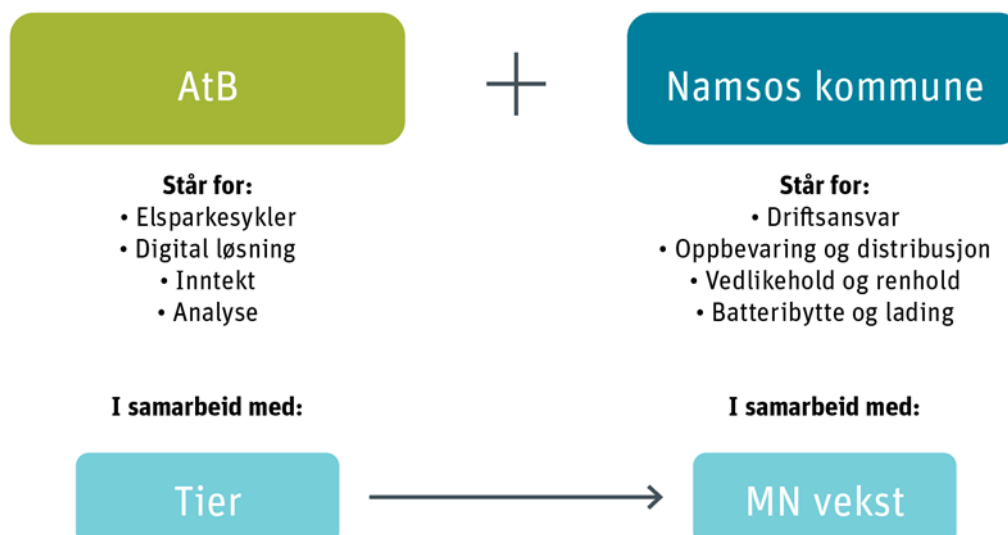
I starten av prosjektet hadde AtB dialog med flere av regionbyene, og Namsos var den byen som var først frempå. De så på dette som en mulighet i deres miljøsatsing, og som et bidrag i deres byutvikling med flere alternativer til bilbruk. AtB og Namsos kommune inngikk derfor et samarbeid våren 2020 for å gjennomføre en pilot.

2. Beskrivelse av konsept

Konseptet for piloten er en samarbeidsmodell mellom kommunen og AtB, og er utarbeidet i samarbeid med Namsos kommune med utgangspunkt i at det ikke vil være økonomisk for en kommersiell leverandør å etablere seg i mindre byer. Fordelen med en sånn modell er at det blir en god lokal forankring, da kommunen tar et helt annet eierskap til løsningen enn om kommunen er lite involvert.

Det er derfor lagt opp til 3 (4) aktører: AtB, leverandør og kommune (med en mulig fjerde aktør for drift), som har hver sine ansvarsområder. AtBs har kontraktsansvar mot leverandør og kommune, inntektsansvar og er ansvarlig for prissetting. Kommunen har driftsansvaret som innebærer oppbevaring, vedlikehold, renhold, lading, batteribytte og distribusjon til definerte områder. Leverandør er ansvarlig for materiell (elsparkesykler, slidedeler, ekstra batterier), opplæring av driftspersonell i kommunen, den digitale løsningen med kundeapp og driftsapp, endring av pris og geofence.

I Namsos tok kommunen ansvar for lokal drift i samarbeid med MN vekst, som er en arbeidstreningsbedrift lokalisert i Namsos, mens AtB sørget for elsparkesykler og digital løsning i samarbeid med Tier.



Figur 1 Samarbeidsform mellom de ulike aktørene

3. Gjennomføring i Namsos

Det er viktig for AtB at det vi leverer er av høy kvalitet og at vi tar sikkerhetsmessige hensyn. AtB og Namsos kommune har vært opptatt av at tilbudet skal oppleves som trygt og positivt og ikke være forstyrrende i bybildet, både når elsparkesyklene er i bruk og når de står parkert.

3.1 Dialog med interessenter

Når elsparkesykler har blitt lansert i andre byer har det raskt blitt mye negativ omtale, og tilbudet oppleves utrygt og forstyrrende. Vi ønsket derfor å starte en god dialog og hente erfaring som kunne hjelpe oss med å lansere på en ryddig og trygg måte i Namsos. For å oppnå dette hadde vi dialog med Blindedeforbundet Trøndelag og Norges Handikapforbund før oppstart. I møtene med disse gruppene gikk vi gjennom de største utfordringene elsparkesykler gir og hvordan vi kan jobbe for å unngå dette i Namsos.

Lokalt i Namsos hadde vi i tillegg dialog med råd for mennesker med nedsatt funksjonsevne både før oppstart og underveis. Etter lanseringen første sesong fikk vi gode tilbakemeldinger fra lokale både på bruk og parkering av elsparkesykler. Etter den første sesongen og før lansering av sesong to møtte vi også Trafikksikkerhetsutvalget og Politiet i Namsos.

Dialogen med de forskjellige partene ledet frem til at kommunikasjonen og lanseringen skulle handle om sikkerhet og riktig bruk.

3.2 Sikkerhet

Etter innspill fra de ulike interessentene valgte vi å gjøre enkelte tiltak både før første sesong, underveis og til den andre sesongen.

Fra start satte Namsos kommune, TIER, MN Vekst og AtB opp ti parkeringssoner. Det var ikke ulovlig å parkere utenfor, men kunder som parkerte i sonen fikk en belønning for senere bruk av elsparkesyklene. Vi satte også en hastighetsbegrensning på maks 10 km/t i hele sentrum, og satte åpningstid 06:00 – 22:00 på for å begrense kjøring sent på kveld og natt.

Da vi lanserte elsparkesyklene høsten 2020 startet vi med et sikkerhetsarrangement på torget sammen med alle samarbeidsaktørene. Der kunne innbyggerne i byen komme og prøve elsparkesyklene i en løype etter å ha gjennomgått et sikkerhetskurs. Sikkerhetskurset var godt besøkt og ble godt mottatt. I tillegg tok lokalavisa, Namdalsavisa, turen og laget et godt oppslag som hjalp oss med å fremme budskapet om trygg og sikker bruk av tilbudet.

3.3 Kommunikasjon til kunder

Erfaringsmessig er elsparkesykler et populært tilbud som befolkningen raskt tar i bruk. Vi valgte derfor først og fremst å kommunisere sikker og riktig bruk fra start. Vi laget en landingsside på atb.no med blant annet gode elsparkesykelvaner, tips til hvordan man reiser og mulighet for å gi direkte tilbakemeldinger.



Gjennom løsningen Borgermelding fikk innbyggerne i Namsos muligheten til å sende sine innspill direkte til Namsos kommune og den lokale prosjektlederen.

Vi brukte sosiale medier i stor grad for å nå ut med budskapene våre, og dette ble gjennomført i et godt samarbeid mellom AtB og Namsos kommune som avsendere.

Sammen la vi gode kommunikasjonsstrategier i forkant og underveis. Før andre sesong, i likhet med før første sesong, hadde kommunikasjonen til brukerne vekt på trygg og sikker bruk. I andre sesong informerte vi i tillegg om nyheten med batterier kundene selv kunne skifte og at hjelmer var tilgjengelig på hver elsparkesykkel. Vi rettet oss også mot næringsforeningen for å få flere voksne brukere. Lokalavisa kom på åpningen og hadde et fint oppslag hvor ordføreren sparket i gang den nye sesongen.

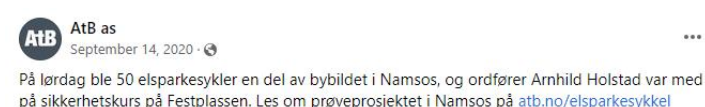
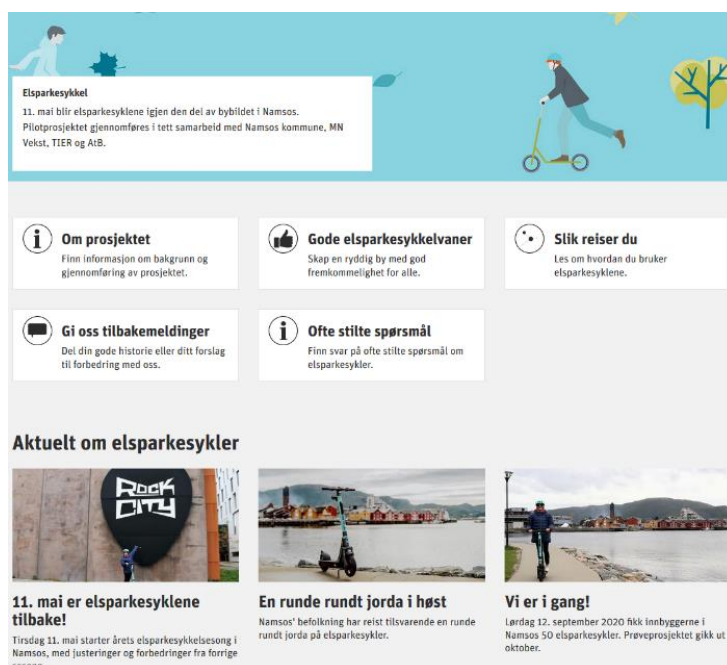
Det har ikke vært noen ulykker, og det har heller ikke vært noen negative oppslag. Vi kan nok vurdere det til at vi har hatt god effekt av kommunikasjonen.

Før første sesong var det et ønske og mål at elsparkesyklene skulle erstatte bilen, noe vi kanskje ikke lyktes helt med. For å sikre høyere andel brukere som parkerte bilen i sesong nummer to jobbet Namsos kommune og AtB med en kommunikasjonsplan gjennom vinteren for å rette oss mot bedrifter, ansatte, inkludere næringslivet og næringsforeninger. Tanken var at i en postkorona-setting vil mye handle om å skape liv i byene igjen, og at elsparkesyklene kunne bli en del av å få folk til å ta byen i bruk igjen.

3.4 Bruk

12. september 2020 ble det plassert ut 50 elsparkesykler ulike steder i Namsos med mulighet for kundene til å få første tur gratis. I midten av oktober kom det kjølige dager og frost på veiene, så 19. oktober ble elsparkesyklene samlet inn igjen.

Ingen visste hvordan bruken ville bli da vi lanserte. Bruken snakker for seg selv i Namsos på generell basis. Første sesong lå vi over alle snitt og tall i andre markeder. Allerede etter 30 dager hadde Namsosingene reist en avstand tilsvarende en runde rundt jorda på elsparkesykkel, og det ble kjørt totalt 9120 turer de 38 dagene sesongen varte. I sesong 2 ble syklene relansert 11. mai og tatt inn 10. september etter 122 dager drift. Da var det kjørt 17 202 turer av 1842 unike brukere. Første sesong var antall bruk per elsparkesykkel per dag





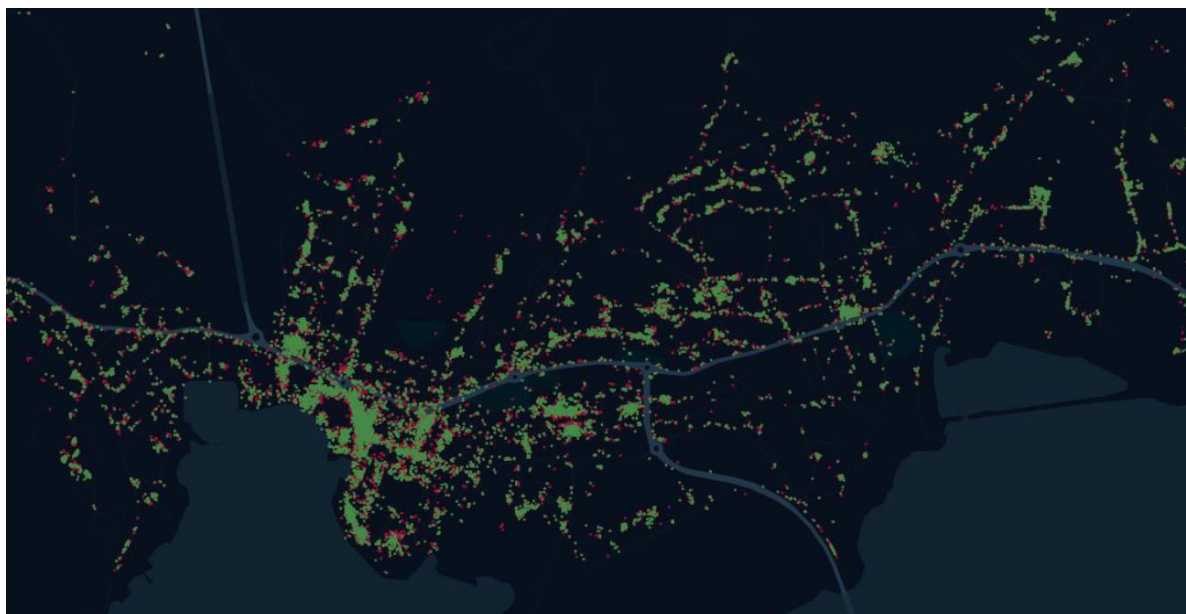
på 5,08, og i sesong en var bruksraten på 3,07. Gjennomsnittet i Norge ligger på 1,79, så bruksraten i Namsos var betydelig høyere enn i andre markeder, noe som førte til at batteriene raskt ble utladet og førte til mer krevende drift. 50 elsparkesykler var muligens for lite for å dekke etterspørselen.

	Sesong 2020	Sesong 2021
Antall elsparkesykler	50	50
Antall TEN ladebokser	0	5
Lansering	12. september – 19. oktober	11. mai - 10. september
Dager drift	38	122
Kilometer kjørt	48720	55061
Km. snitt kjørt per elsparkesykkel	902,2	786,6
Antall turer	9120	17202
Antall unike brukere	1308	1842
Gjennomsnittlig turlengde	21,37	12,8
Bruksrate	5,08	3,07

Tabell 1 Fakta og bruk 2020 og 2021

Sonen elsparkesyklene kunne benyttes i strakte seg fra Gullvikmoen til Olav Duun videregående skole i 2020. I 2021 ble strekningen fra Olav Duun vgs. til Namsos Camping inkludert for å teste bruk til populært badested på sommeren.

Vi valgte å dekke et stort område av byen for å kunne gi kundene mulighet til å reise fra dør til dør, og få testet om elsparkesykler kunne dekke dette behovet. Elsparkesyklene kunne benyttes fritt innenfor sonen, med unntak av enkelte områder, for eksempel nær kai/havn. I tillegg opprettet vi 5 parkeringssoner, med incitament heller enn tvungen parkering, og noen soner med redusert hastighet. Sonene ble justert underveis når vi fikk erfaring med hva som fungerte og ikke. Kartet i Figur 2 viser at elsparkesyklene ble brukt i store deler av sonen, også i utkanten.



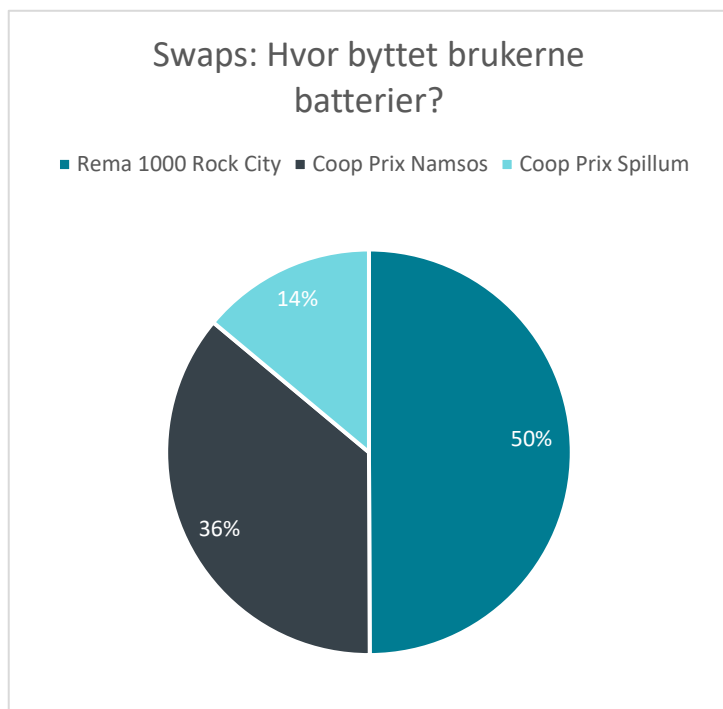
Figur 2 Kjøremønster sesong 2022 Grønn= start av turen, rød= tur avsluttet

3.5 Drift

Erfaringen fra første sesong var at driftsmodellene vi startet med ikke var tilstrekkelig. I begynnelsen ble det kun skiftet batteri og flyttet elsparkesykler mellom kl. 08 og 15 på hverdager. Etter hvert ble det også lagt til et 3-timers skift på kveldstid, og dette var et minimum av hva som var nødvendig for å holde en akseptabel oppetid. Det ble vurdert å iverksette nattskift for å oppnå høyere tilgjengelighet. Dette ble ikke iverksatt blant annet fordi det ikke var praktisk mulig, og fordi lønnsutgiftene ville økt betraktelig. Dette førte til at oppetiden på elsparkesyklene i første sesong kun var på 60 prosent. Målet for andre sesong var en oppetid på 92 prosent. Situasjonen bedret seg vesentlig i andre sesong med selvbetjente ladebokser og utskiftbare batterier. Oppetiden økte med samme driftsløsning som tidligere. For ytterligere økning i oppetiden ville det vært behov for flere skift på kveld, natt og helg.

Det var en utfordring for MN Vekst å ikke ha kunnskap/deler og mulighet til enkle reparasjoner av syklene, men de opplevde å ha god dialog med TIER i tilfeller de trengte assistanse med driftsutfordringer.

For å øke oppetid i sesong 2 ble det etablert ladebokser på 3 steder og utplassert 50 elsparkesykler av



siste modell. Dette gjorde at brukerne selv kunne ta ut batteriet og bytte det ut med et ferdig ladet batteri fra ladeboksene. Erfaringen MN vekst hadde opparbeidet seg fra første sesong, kombinert med at brukerne kunne bytte batteri selv førte til at oppetiden på syklene i sesong 2 var høyere enn målet.

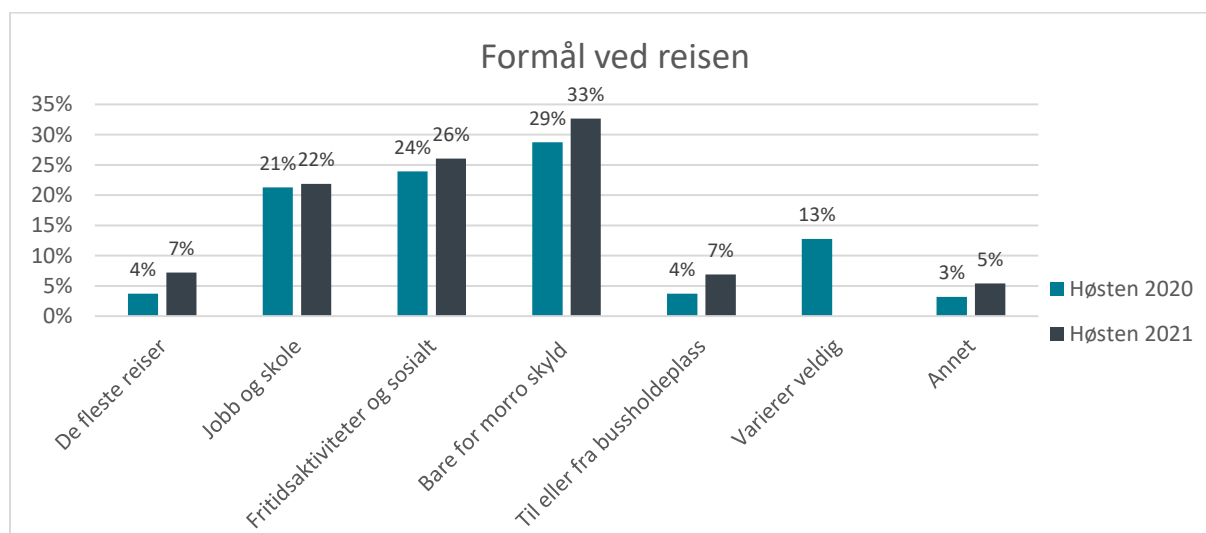
I utgangspunktet er drift av elsparkesykler gode oppgaver for MN Vekst. Allikevel er det utfordrende å finne rette folk til jobben, og i kombinasjon med at driften av syklene mer eller mindre går døgnet rundt hver dag i sesongen, ble det behov for innleid personell. Skulle MN Vekst være involvert i videre drift, måtte det ha vært som en underleverandør kun på hverdager mellom 08-15 og til andre betingelser.

4. Kundes opplevelse

Det ble høsten 2020 og 2021 gjennomført en spørreundersøkelse i kommunen om tilbudet. Mange av spørsmålene er like for å kunne sammenligne resultatene over de to sesongene. Spørreundersøkelsen ble distribuert via betalt annonsering på Facebook av AtB, på Namsos kommune sin nettside og sosiale medier, og pushvarsel i TIER sin app. Totalt 403 svarte i 2020, hvor av 121 hadde benyttet elsparkesyklene minst en gang. I 2021 var det 715 svarte på undersøkelsen i 2021, med 200 brukere. Alle resultater deles opp i brukere og ikke-brukere slik at brukerne ikke blir overskygget av ikke-brukerne. Alle som har benyttet elsparkesyklene minst en gang regnes som en bruker i denne undersøkelsen.

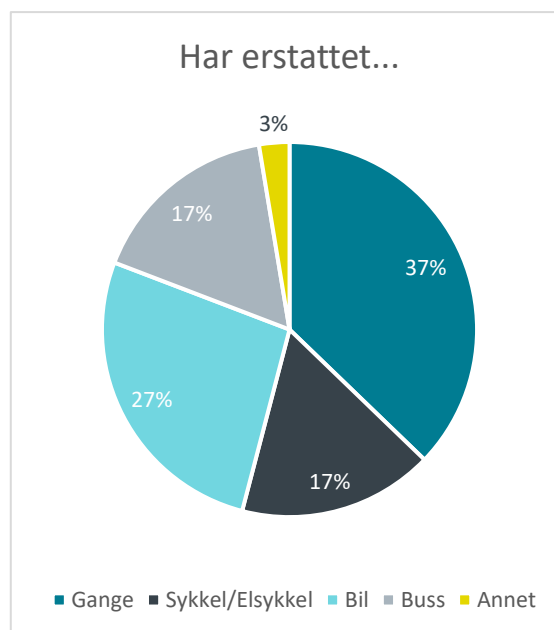
4.1 Bruken av tilbudet og formålet med reisen

I 2021 er det hele 75 prosent av deltakerne som aldri har benyttet elsparkesyklene. Hvis vi ser på brukerne ser vi at flest bruker de noen ganger (42 prosent), men det er også en del som bruker de oftere; 7 prosent daglig og 17 prosent ukentlig. Underholdning (33 prosent), fritidsaktiviteter og sosiale arrangementer (26 prosent) og jobb og skole (22 prosent) er de formålene flest benytter elsparkesyklene til. Dette er relativt likt svarene fra 2020.



4.2 Erstattet i størst grad gange og bil

Et av målene med elsparkesyklene er at de skal fungere i kombinasjon med andre transportmidler eller erstatte bilen på noen reiser. Vi ser at deltakerne oftest bruker elsparkesyklene alene (29 prosent) eller i kombinasjon med gange (32 prosent). Det er også 20 prosent som brukte de i kombinasjon med bilen og 11 prosent sammen med buss. Hele 27 prosent av deltakerne nevner bilen som et transportmiddel elsparkesyklene har erstattet. Bussen og sykkel/elsykkel nevnes begge av 17 prosent. Det flest nevner at de har erstattet med elsparkesyklene er gange (37 prosent).



4.3 Motivasjoner og barrierer

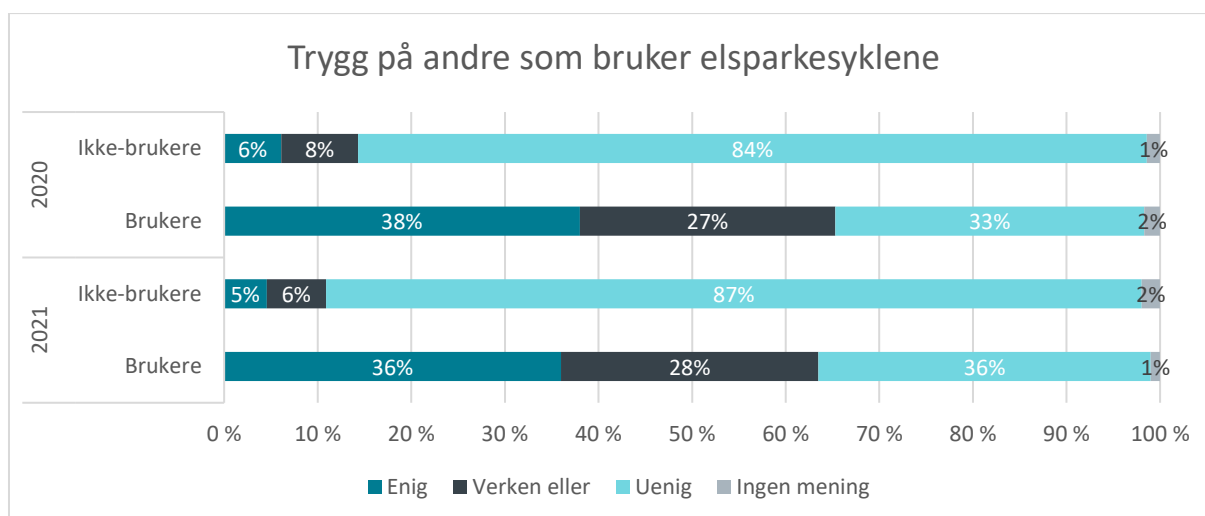
Deltakerne fikk spørsmål om barrierer og motivasjoner for å bruke elsparkesyklene både høsten 2020 og høsten 2021. Brukerne fikk spørsmål om hva som var motivasjonen for å bruke de, mens ikke-brukerne fikk spørsmål om hva som gjorde at de ikke hadde brukt dem.

Det er tydelig at den motivasjonen flest nevner begge sesongene er at det er tidsbesparende (26 prosent). Deretter kommer at de er underholdende (13-17 prosent), enkelt (14-17 prosent) og ikke begrenset av rutetabeller (11-14 prosent). Det er også stor enighet om den største barrieren blant ikke-brukere er trygghet (23-33 prosent) i begge sesongene. Det var her endinger i alternativene mellom de to innsamlingene. Etter dette kommer mosjon (17-21 prosent) som også nevnes av mange. Når man ser på friteksten på alternativet «annet» nevnes det i mange svar at de ikke har noe behov for å bruke dem.

4.4 Trygghet: har hjelmer hjulpet?

Høsten 2020 var det tydelig at trygghet var en stor bekymring blant innbyggerne, spesielt ikke-brukerne. Når vi ser resultatene fra 2020 opp mot 2021 er det ingen stor endring i svarene på om de er tryggere på andre som benytter elsparkesyklene.

Ikke-brukerne er ikke trygge på andre som bruker dem, og hele 87 prosent i 2021 sier at de er uenige i påstanden. Brukerne er litt mer trygge overfor andre som bruker elsparkesyklene med 36 prosent som er enige og 36 prosent som er uenige. Det er heller ingen store forskjeller fra 2020 til 2021 på hvor trygt brukerne synes er det å benytte de selv. I motsetning til tryggheten overfor andre, føler hele 73 prosent at det er trygt å bruke elsparkesyklene selv.



Som et tiltak fra resultatene 2020 ble det i 2021 innført hjelm-bokser på elsparkesyklene i Namsos. Det er derimot bare 1 prosent av ikke-brukerne og 5 prosent av brukerne som synes andre er flinke til å bruke hjelm. Hele 91 prosent av ikke-brukerne og 70 prosent av brukerne mener folk ikke er flinke til å bruke hjelm. Vi ser derimot at 19 prosent av brukerne sier at de selv er flinke til å bruke hjelm.

4.5 Parkering

Et annet aspekt som har fått mye oppmerksomhet i media, både lokalt og nasjonalt, er parkeringen av elsparkesyklene. Høsten 2020 var det 67 prosent ikke-brukere og 33 prosent brukere som synes de ble parkert uforsvarlig. Høsten 2021 er det 82 prosent ikke-brukere og 29 prosent brukere som synes de parkeres uforsvarlig. Igjen ser vi en stor forskjell på brukere og ikke-brukere.

På spørsmålet om de selv parkerer på en forsvarlig måte var deltakerne i 2020 mer sikre på seg selv, hvor 98 prosent synes de parkerte godt, mot 89 prosent i 2021. De fleste synes altså at de selv er flinke til å parkere på en god og sikker måte, mens alle andre er problemet. Vi ser den samme tendensen når det kommer til hjelm-bruk.

4.6 Drift og tilgjengelighet

Sesongen 2021 var det også mulig for brukere å lade batteriene til syklene på ladestasjoner i byen. Dette ga dem en rabatt på en senere tur. Vi ser at dette kan ha hatt en effekt på hvor enkelt det var å finne en tilgjengelig sykkel. I 2020 var det et problem at det noen ganger var mange sykler uten strøm.

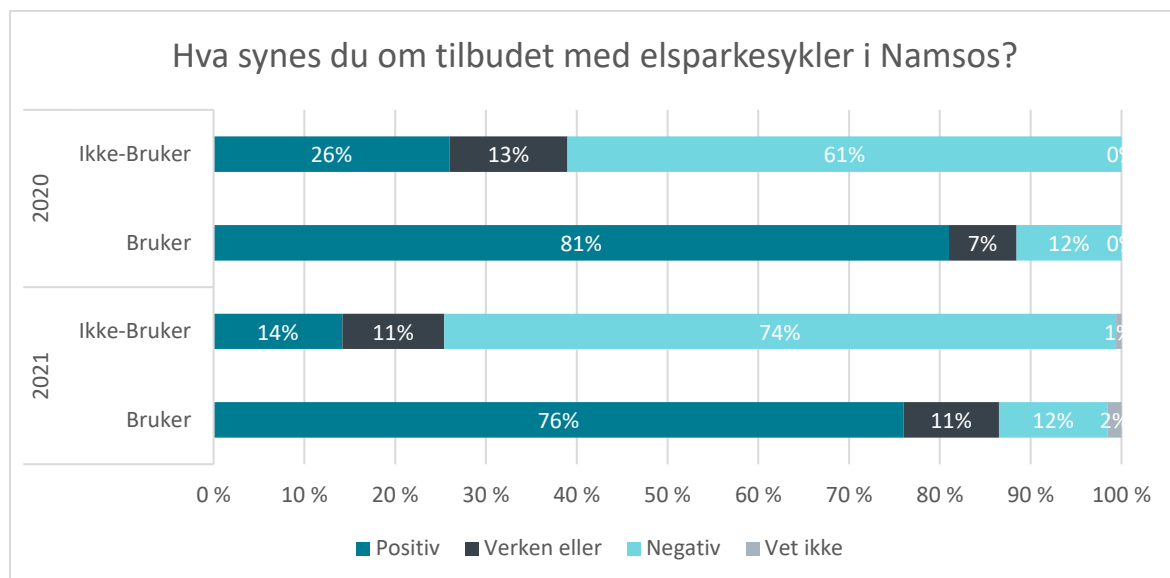
Enigheten i at det var enkelt å finne en sykkel gikk bare fra 41 prosent i 2020 til 48 i 2021, mens de som synes det var vanskelig gikk fra hele 31 prosent i 2020 til bare 15 prosent i 2021, totalt sett en positiv utvikling.

Alle brukerne fikk også spørsmål om de hadde benyttet seg av muligheten for å bytte batteri på elsparkesyklene. To tredjedeler (66 prosent) av brukerne hadde aldri byttet batteri, mens mellom 10-13 prosent hadde gjort det enten en gang, noen ganger eller jevnlig. De 67 deltakerne som hadde byttet batteri ved minst en anledning fikk spørsmål om hvordan de synes dette hadde fungert. Hele 85 prosent synes det har fungert svært godt eller godt. Bare 3 prosent synes det har fungert dårlig (ingen svært dårlig).

4.7 Holdninger i befolkningen og blant brukere

Vi ser at brukerne av tjenesten er svært positive til tilbudet, med 76 prosent positive svar høsten 2021. Ikke-brukerne er igjen svært negative, med 74 prosent. Mengden Ikke-brukere som er positive har

derimot gått ned fra 26 prosent i 2020 til bare 14 prosent i 2021. Også når deltakerne får spørsmål om de ønsker at elsparkesyklene skal komme tilbake i 2022 er det stor forskjell på brukere og ikke-brukere. Hele 79 prosent av brukerne er enige i dette, mens 76 prosent av ikke-brukerne er uenige.



Brukerne som deltok i undersøkelsen er svært positive til Namsos som pilot-by, hele 87 prosent er enige i dette. Ikke-brukerne er derimot mer skeptiske, men det er fortsatt 32 prosent som er enige og 45 prosent som er uenige. Høsten 2020 var det lignende svar, men det ser ut til at ikke-brukerne har blitt litt mer negative til piloter i Namsos.

5. Samarbeidspartenes opplevelse

Et tredelt samarbeid som det vi har gjennomført er en suksessfaktor for å unngå de uheldige hendelsene som erfaringsvis kan følge en slik tjeneste. Kommunene og de som bor og jobber der kjenner områdene best og kan ha en annen forståelse for parkeringsfrie soner, hastighetsregulering og lignende. Den generelle erfaringen fra Namsos er at å sette seg ned å snakke fungerer like godt som systemisert regulering. Med den gode dialogen har det ikke vært det samme behovet som ellers i landet med regulering og nytt lovverk.



5.1 Første sesong

Før lansering av den første sesongen høsten 2020 gjennomførte vi et oppstartsmøte med alle aktører til stede i Namsos. Dette la en god base for videre dialog. Alle var også til stede på lanseringsdagen, 12. september. Deretter gjennomførte vi ukentlige statusmøter fordi vi så et behov for faste møtepunkter hvor vi kunne luften og ta opp stort og smått for å gi et best mulig tilbud.

I oppstartsmøtet kunne alle parter ha utfordret hverandre mer og på den måten fått avdekket flere spørsmål og svar. Samtidig fikk vi i møtet en enighet om at alle er fleksible underveis, noe som førte til en trygghet på at dette vil gå bra, både som lokal prosjektleder, som leverandør og som initiativtaker.

Som læring tok vi med oss at det ikke finnes dumme spørsmål, og at det er viktig å sikre at vi alle har samme forståelse av de forskjellige temaene. Dette er ikke spesielt for denne piloten. Vi tok læring av dette, slik at alt var klar i god tid før oppstart for sesongen 2021. Da var også alle partene litt mer erfarne.

Høsten 2020 var preget av godt samarbeid, åpenhet, god dialog og fleksibilitet hos alle parter. Et godt prosjekt, med likeverdig partnerskap.

5.2 Andre sesong

Før og underveis i første sesong høsten 2020 hadde vi hyppige møter, mens før og underveis i sesong vår/sommer 2021 har driften gått mer av seg selv. Vi har hatt med oss god erfaring og ikke hatt like stort behov for hyppige møter som før første sesong.

Totalopplevelsen har vært veldig positiv, det har vært raske avklaringer ved behov, skjær i sjøen, sonejusteringer eller driftsutfordringer, og alle har reagert raskt. Alle partene har vært fleksible og tilpasningsdyktige, noe som jevnt over kjennetegner dette prosjektet. Det er også noe av det som har gjort dette til en suksess.

6. Konklusjon

AtB og Namsos kommune har vært opptatt av at tilbudet skal oppleves som trygt og positivt og ikke være forstyrrende i bybildet, både når elsparkesyklene har vært i bruk og når de har stått parkert. Det har ikke vært rapportert om noen ulykker i forbindelse med tilbudet i Namsos, og tilbakemeldingen om parkering av elsparkesyklene har vært gode.

En suksessfaktor har vært godt samarbeid og jevnlig god dialog mellom alle partene. Alle parter har vært løsningsorienterte og bidratt på sine kompetanseområder. God kommunikasjon både fra AtB og Namsos kommune til innbyggerne, i forkant og underveis i piloten, har hatt god effekt.

Mange innbyggerne i Namsos har satt i fra seg bilen og heller benytte elsparkesykler (alene eller i kombinasjon med annen mobilitet), noe som var ett av målene med piloten, men mange har også erstattet gange med elsparkesykler. I tillegg har flere benyttet tilbudet fra dør til dør og first/last mile, noe som ble mulig gjort av stor sone som strakte seg fra sentrum og ut til boligfeltene. For enda større rekkevidde kunne tilbudet vært utvidet med bysykler eller elsykler.

Det er stor forskjell på tilfredsheten hos befolkningen mellom brukere og ikke-brukere. Brukerne er fornøyde med tilbudet, opplever det som trygt og mener selv de parkerer fint. Ikke-brukerne føler de er mer utrygge og ønsker ikke at tilbudet kommer tilbake flere sesonger. Unge brukere og uforsvarlig kjøring er de største utfordringene, og innføringen av hjelmer ser ikke ut til å ha hatt en effekt på tryggheten. I tillegg er hjelmene lite brukt.

Lokal drift av kommunens samarbeidspartner kan fungere men det krever god dialog mellom partene og forventningsavklaring i forkant, gode rutiner og tilstrekkelig personale. Dette blant annet for å holde oppetid på syklene god nok til at kundene finner elsparkesykler på de mest trafikkerte stedene med tilstrekkelig batteri. Brukerbytte av batteri fungerer også svært godt og bidrar til høyere oppetid og å ta ned kostnader på drift. Et annet tiltak for å øke oppetid på syklene kan være å øke antall elsparkesykler. 50 elsparkesykler er et lite antall for størrelsen på sonen i Namsos.

Grunnet krevende økonomi etter to år med pandemi, ble det besluttet både av Namsos kommune og AtB, at piloten ikke skulle fortsette i 2022.

For en kommersiell leverandør er det ikke mulig å levere tilbud om elsparkesykler i mindre byer uten økonomisk støtte da inntektene ikke dekker kostnaden med å etablere drift, leie lokaler og ansette ressurser. Muligheten for kommersiell drift er større hvis det etableres et tilbud i flere byer som ligger relativt nært, og driften kan styres fra en av byene, for eksempel for Namsos, Steinkjer, Levanger, Verdal og Stjørdal. Alternativet er fortsatt økonomisk støtte fra AtB, kommune og/eller næringsliv.

Namsos kommune er interessert i å bidra videre med utvikling av mikromobilitet, og er åpne for å gjennomføre flere piloter for andre tilbud i kommunen.