

Karmøy kommune
Pb. 167
4291 Kopervik

Dato: 22.08.2022
Saksnr: 2019/1001
Dok.nr: 362
Saksbeh.: Linn Wetteland

hjemmel)

Unntatt offentlighet:(Ingen

Høring - Forskrift for utleie av små elektrisk kjøretøy på offentlig grunn i Karmøy kommune

Kolumbus vil med dette gi innspill til høring av forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Haugesund kommune, Rogaland

De siste fem årene har mobilitet blitt et veldig viktig tema i Rogaland, og gjennom bl.a. vedtak i Fylkestinget, Byvekstavtalen, en fornyet avtale med Jernbanedirektoratet og påfølgende strategier, som:

- [**Strategi for mobilitetspåvirkende tiltak i Rogaland**](#): jfr. 8.1.2 Kolumbus som mobilitetsleverandør i Rogaland
- [**Samferdselsstrategi for Rogaland 2022-2033**](#): jfr. 3.2. Fra 2020 er Kolumbus også formelt gitt rollen som mobilitetsleverandør i Rogaland. Dette innebærer at de i tillegg til å administrere tradisjonell kollektivtransport, også er viktige bidragsytere i arbeidet med mobilitetspåvirkning og ny mobilitet, der dette er å anse som en forlengelse av det ordinære kollektivtilbudet. Bysyklene er et eksempel på dette.

Dette har gitt regionen en tydelig retning og Kolumbus en ledende posisjon innen mobilitet i Norge. Sentralt i dette er at samarbeid og koordinering har skapt rom for helt nye muligheter og unike løsninger. Kolumbus er i tillegg til å være fylkets fagressurs innen mobilitet også den sentrale koordinerende faktoren, noe de har god trening med fra tradisjonell kollektivdrift over lang tid, og i nyere tid med delte elbysykler og nå også delte elbiler. Det varierer hvordan dette gjennomføres og finansieres, men essensen med å koordinere markedet er veldig lik.

Det er denne rollen og disse erfaringene vi nå skal sørge for kommer operatører som tilbyr delte elsparkesykler, kommunene og ikke minst innbyggerne tilgode.

I 2014 gjorde regjeringen bruk av selvbalerende kjøretøy lovlig i Norge, og i 2018 forenklet den samme regjeringen regelverket for små elektriske kjøretøy.

Etter et par år med et uregulert marked for utleie av elektriske sparkesykler, som har skapt både kaos og rettsaker, ble det [18.mai 2021](#) iverksatt nye regler for bruken av elektriske sparkesykler, som ble utvidet [15.juni 2022](#), hvor små elektriske kjøretøy ble omklassifisert fra "sykkel" til "motorvogn".

[18.juni 2021](#) iverksatt en ny lov som gir kommunene større handlingsrom.

Konkrete innspill til tekst i forslag til forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Haugesund kommune:

Under §2.Definisjoner, vil Kolumbus foreslå at paragrafteksten endres til følgende:

b) Sykkel med hjelpemotor (el-sykkel) regnes ikke som småelektriske kjøretøy i denne sammenheng.

Stavanger kommune har denne definisjonen med i sitt forslag til *Forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy*. For nærmere forklaring henviser vi til Stavanger kommunes saksfremlegg i sak 21/15054:

«Små elektriske kjøretøy»: I lov om utleie av små elektriske kjøretøy er sykkel med hjelpemotor (elsykkel) likestilt med elsparkesykkel, jf. § 2. I forslaget til forskrift foreslås det at elsykler ikke tas med i definisjonen av små elektriske kjøretøy. Dette er fulgt opp i § 3 som gjelder virkeområde. Praksis fra Stavanger kommune har vist at behovet for å regulere utleie er knyttet til elsparkesykler. Ved å unnta elsyklene fra forskriften blir ikke ordningen med Bysykkel påvirket, og punkt 7 i vedtaket fra UMU av 20.10.2021 ivaretas. Det kan opplyses at regjeringen har foreslått at små elektriske kjøretøy skal omklassifiseres fra sykkel til motorvogn, mens elsykkel skal fortsette å være klassifisert som sykkel.

Til §3. Virkeområde foreslås følgende tilleggstekst:

«Forskriften gjelder ikke for utleie av sykkel med hjelpemotor (elsykkel)»

Det nye regelverket gjelder for alle kjøretøy som defineres som liten elektrisk motorvogn. Eksempler på liten elektrisk motorvogn er elsparkesykkel, ståhjuling og elektriske skateboard. Elsykkel og vanlig sykkel regnes ikke som liten elektrisk motorvogn.

Kolumbus anbefaling

Bare de siste 6 måneder har det vært store endringer i elsparkesykkel-markedet. Blant annet er tilgangen på kapital fra investorer sterkt redusert, og dermed har fokuset på drift, effektivitet og f.eks. hvor aktørene skal etablere seg fått et mye større fokus. Det er derfor usikkert om det er like enkelt å få aktører til å etablere seg i mindre norske byer, og derfor er det sannsynlig at man må øke attraktiviteten i sin egen by hvis man ønsker at noen aktører skal etablere seg.

Vi forstår at det kan være naturlig å ønske å begrense antall sparkesykler sett i lys siste års utvikling og medieoppslag med u håndterbare kaos scenarier, men kjernen i problemet handler egentlig om (dårlige) parkeringsløsninger.

Blant annet basert på dette, men også annen erfaring og kompetanse, anbefaler Kolumbus følgende:

- Fleksibelt antall sparkesykler basert på kommunens egne ønsker og etterspørsel i markedet
- Avanserte parkerings-funksjoner, f.eks. AI-løsning
- Klima/miljø-kriterier bør vektas høyt
- Varighet av tjenestekonsepser, mer attraktivt med lengre kontrakter.
- Kombinering til øvrig kollektivtilbud og mobilitetstjenester

- Det bør vurderes mulighet for døgndrift da sparkesykler kan komplementere lavt eller fraværende kollektivtilbud.
- Anskaffelse av reguleringsverktøy i samarbeid med Kolumbus
- Krav til deling av data (ikke bare åpne data)
- Årlig administrasjonskostnad for å dekke kommunens kostnader
- Antall operatører bør vurderes opp mot hvor attraktivt det blir å etablere seg

Med hilsen

Linn Wetteland
Strategisk ruteplanlegger

Dette dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen signatur.

Vedlegg