

fra

Nivel AS

ved Knut Solvig og Harald Sævareid

til

Karmøy kommune

ved Teknisk enhet

Stavanger, 22. august 2022

22/4694 Høringssvar til forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy i Karmøy kommune

Nivel setter pris på å kunne gi høringssvar til dere i denne saken.

Nivel har jobbet med digital regulering av elsparkesykler i Bergen siden 2020, og senere har også Sarpsborg, Ålesund og Bodø blitt samarbeidspartnere. og vi er i dialog med en rekke byer i inn- og utland om å tilby våre tjenester.

Samarbeidet med Bergen - og den videre ekspansjonen av vår virksomhet - har gitt oss en unik kompetanse på digital regulering av små elektriske kjøretøy, og de mulighetene det gir for *dynamisk* håndheving av en forskrift.

Som Bergen kommune er vi også med på det nye NFR-støttede forskningsprosjektet til Oslo Kommune/TØI om regulering av mikromobilitet, MikroReg. Vi er i god dialog med [OME](#), som forvalter og utvikler datastandarden MDS, som brukes for digital moderne offentlig regulering av mikromobilitet.

Med vårt høringssvar til Karmøy vil vi gi innspill om enda mer dynamikk, for at byen skal kunne få det beste ut av mikromobiliteten og samtidig balansere byens ulike behov.

Generelt

Karmøy kommune har laget et godt forslag til forskrift og fått med seg mange av de gode elementene fra Bergens forskrift og de mulighetene som ligger i god, dynamisk forvaltning.

For at digital regulering skal fungere må forskriften legge opp til denne dynamikken som digital regulering muliggjør. Det er bra at dere også ser på hvordan dere kan engasjere publikum med bruk av en feilparkeringsapp. Vi heier også på interkommunalt samarbeid. Nedenfor kommer våre vurderinger og innspill for deres utarbeiding av en forskrift, vi håper at dette er verdifulle innspill som kan brukes i deres videre behandling av saken.

§ 4 Krav om tillatelse.

Konkurranse kommer vanligvis innbyggerne til gode. Ved å begrense antall utleiende til maksimalt to, vil man skape et duopol. Ved å åpne for antall tillatelser kan få et bedre transporttilbud, der

innbyggerne kan betale mindre samtidig tjenesten kan få en større utbredelse og at dere konkurreres om å best mulig tjeneste med best mulig kjøretøy..

Ved å standardisere datastrømmer - og dermed regler - vil en legge til rette for sunn og god konkurranse, og også et godt samarbeid mellom operatører der det er naturlig.

Det bør også avklares hva som skjer om en utleier avslutter sin virksomhet, slik at en ikke endre opp med et monopol.

Begrensning av antall

Det bør åpnes for å justere antall kjøretøy som kan settes ut om det viser seg at det gitte antallet er for lite for å gi et godt og bredt transporttilbud, eller at de fører til for mange kjøretøy som ikke blir brukt.

Vi mener at antallet små elektriske kjøretøy ikke bør begrenses totalt sett. Man kan sette en begrensning i sentrum, men kjøretøyene vil naturlig flyte rundt på utkanten. Ved å bare ha antallsbegrensning i sentrum vil man subsidiere utleierne, da kan operatørene plassere ut kjøretøy i periferien slik at tilbudet av små elektriske kjøretøy er tilfredsstillende i hele kommunen. Dersom begrensningen gjelder for hele kommunen vil utleierne prøve å presse så mange inn i tettstedene som mulig og da blir utkanten svært dårlig dekket.

Vi ser også at i Bergen, hvor det kun er antallsbegrensning i sentrum, får kjøretøyene en god distribusjon ellers i kommune, så dette er også noe som kan vurderes. Med tanke på at kjøretøy kan tenkes å flyte mellom to kommuner det også relevant. Bodø har også innført en lignende regel og i Stavanger er det også det som er innstillingen.

Rutiner for ryddige gater

Under § 6 e) kan dere dere ikke bare stille krav om en *plan* for hvordan en oppnår mest mulig ryddige gater, men at de operatørene kan stille med *dokumentasjon* på hvordan de gjør det i andre byer, f.eks med respons på innmeldte feilparkeringsrapporter.

§ 8 Soneinndeling og -endring

Soner er nyttige verktøy for å kunne regulere små elektriske kjøretøy. Dere foreslår to soner, men i praksis 11? Soner bør være dynamiske, det er uheldig å havne i en situasjon der man merker at sonen er for stor/liten i løpet av tillatelsesperiode, spesielt når perioden er to år. Vi foreslår at dere fjerner at sonene ikke endres i løpet av tillatelsesperioden, for å oppnå ønsket dynamikk i reguleringen, som jo dere har skrevet om andre soner, at kommunen *fastsette og endre midlertidige og permanente digitale soner (geofence)*, som utleier *plikter å iverksette overfor brukerne av kjøretøyene*. Sonene kan gjelde for hele eller deler av dagen, og for bestemte dager eller ukedager.

Hver og sonene kan ha sine antallsbegrensninger, men vi ser det som mer effektivt å ha parkeringsrestriksjoner om begrensende tiltak.

Frist for endring

Med digitale regelsett er det ikke vits å ha lenger frist enn utløpet av påfølgende arbeidsdag som frist for å implementere endringen.

Tilgjengelighet av tjeneste

Nå som man kan få bot og miste førerkortet for å promillekjøre med små elektriske kjøretøy, er det logisk å anta at færre vil gjøre det. Vi foreslår derfor at dere **ikke** stenger tjenesten på nattestid. Med tanke på de nye reglene, personer som arbeider nattskift vil mobilitetstilbudet bli begrenset, som kan øke bilbruk. Dere kan i forskriften likevel åpne for at nattestengning - eller hastighetsbegrensning om nødvendig.

Dette gjør det mindre skadelig for promillekjørere, samtidig som personer som arbeider om natten kan komme seg til og fra jobb.

Det er også verdt verdt å merke seg at det er operatørenes ansvar for å stenge tjenester når det er glatt.

Merking av kjøretøy

ID på kjøretøy må kunne kobles opp mot den digitale ID. Her kan forslaget til forskrift fra Sarpsborg være relevant å ta en kikk på:

*“Alle små elektriske kjøretøy skal merkes tydelig med firmanavn og kontaktinformasjon til leverandør, samt ID som kan leses manuelt og digitalt for å identifisere kjøretøyet. **ID som vises visuelt på kjøretøyet må stemme overens med den ID som er registrert digitalt.**”*

Grunnen til denne presiseringen er at det er vanskelig å koble fysisk og digitalt dersom kjøretøyet ID ikke er sammenkoblet.

–

Nivel ønsker Karmøy kommune lykke til videre i prosessen og vi svarer gjerne på spørsmål.



Med vennlig hilsen

Harald Sævareid
daglig leder
harald@nivel.no
92081006

Knut Solvig
policy advisor
knut@nivel.no
45918284