

Delingsordning el-sparkesykler

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

Kommunedirektøren utreder mulighet til å etablere en prøveordning over 2 år med en eller flere operatører for drift av en delingsordning for el-sparkesykkel. Parallelt skal det utarbeides et høringsnotat om lokal forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn.

Utvalg for plan og miljø 18.11.2021:

Behandling:

Alternativt forslag fra koalisjonen, foreslått av John Sverre Krokedal Rønnevik, Miljøpartiet De Grønne

Som administrasjonens forslag med følgende tillegg:

- 1) Saksutredningen skal inneholde en vurdering av el-sparkesykkelenes rolle i et helhetlig mobilitetsbilde, og hvordan el-sparkesykler kan bidra til - eller hindre - reduksjon av klimagassutslipp fra transport.
- 2) Høringsnotatet for lokal forskrift skal beskrive ordninger for sanksjoner opp mot ryddighet / plassering av el-sparkesykler som ikke er i bruk, og hensyn til trafiksikkerhet, samt hvilke myndigheter som har anledning til å håndheve forskrift og ilegge sanksjoner.

Kommunedirektørens forslag til vedtak ble enstemmig vedtatt.

Tilleggsforslag fremmet av Rønnevik ble punktvis votert

Punkt 1 ble vedtatt med 7 mot 2 (FRP) stemmer

Punkt 2 ble enstemmig vedtatt

UFPM- 050/21 Vedtak:

Kommunedirektøren utreder mulighet til å etablere en prøveordning over 2 år med en eller flere operatører for drift av en delingsordning for el-sparkesykkel. Parallelt skal det utarbeides et høringsnotat om lokal forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn.

- 1) Saksutredningen skal inneholde en vurdering av el-sparkesykkelenes rolle i et helhetlig mobilitetsbilde, og hvordan el-sparkesykler kan bidra til - eller hindre - reduksjon av klimagassutslipp fra transport.
- 2) Høringsnotatet for lokal forskrift skal beskrive ordninger for sanksjoner opp mot ryddighet / plassering av el-sparkesykler som ikke er i bruk, og hensyn til trafiksikkerhet, samt hvilke myndigheter som har anledning til å håndheve forskrift og ilegge sanksjoner.

Saksutredning

Sammendrag

Det har vært en utvikling i mikromobiltetsløsninger og henvendelser fra operatører som gjør at Haugesund kommune må ta stilling til hva slags tilbud en ønsker lokalt. Saken omhandler derfor to forhold:

1) det er behov for å utarbeide en lokal forskrift hjemlet i *Lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn*. Utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn kan bare skje med tillatelse fra kommunen, med hjemmel i en lokal forskrift. Å regulere utleie gjennom en lokal forskrift vil forhindre fri flyt av el-sparkesykler i bybildet.

2) det er behov for å utrede muligheten for en delingsordning for el-sparkesykler i form av en prøveordning over 2 år. En vellykket strategi for å styre el-sparkesykkemarkedet, er tidsbegrensede forsøksordninger. En delingsordning for el-sparkesykler vil være et supplement til dagens kollektivtilbud og bysykkelordning. De økonomiske konsekvensene for kommunen vil avdekkes gjennom arbeidet med rammen for en prøveordning.

Forslag til prøveordning og høringsnotatet om en ny lokal forskrift legges frem for Utvalg for plan og miljø i løpet av 1. kvartal 2022. Høringsnotatet legges ut på offentlig høring og forskriften vedtas i Bystyret.

Bakgrunn for saken

Elektrisk sparkesykkel er en ny form for mikromobilitet som kan gi økt frihet og tidsbesparelser i hverdagen. Begrepet «mikromobilitet» defineres som små og ofte elektriske kjøretøy som el-sparkesykkel, segway, enhjuling, hoverboard og skateboards. El-sparkesykler har blitt en del av mange menneskers reisehverdag og løftes spesielt frem som et fleksibelt transportmiddel som både er gøy å bruke og fyller et behov som ikke har blitt dekket av eksisterende fremkomstmidler.

En tidlig kartlegging av delte el-sparkesykler i Oslo (TØI-rapport) viste at det er to sentrale utfordringer med disse; Høy ulykkesrisiko ved bruk og forsøplende parkering som skaper utfordringer for andre trafikanter. Det var derfor behov for mer kunnskap om så godt som alle aspekter ved el-sparkesykler for å legge til rette for både trafikkikkerhet, opplevd trygghet, mobilitet og parkering. Siden el-sparkesyklene ble introdusert, har Transportøkonomisk institutt (TØI) sett ytterligere på hvem som bruker dem, hvordan de brukes, sikkerhet, regulering og andre problemstillinger. Mange turer med karakter «Last mile-turer», altså fra kollektivholdeplass til målpunkt/destinasjon og «Last-minute», i siste liten før hver hele og halve time, typisk en km i luftlinje og av 10 minutters varighet.

El-sparkesykler kan bli et godt bidrag til effektiv og miljøvennlig bytransport, men dagens uregulerte marked er ikke bærekraftig. Forutsetningen for å oppnå miljøeffekt er at myndigheter på ulike nivåer tar et klart ansvar. Hvor miljøvennlig el-sparkesykler er i forhold til alternative transportmidler, avhenger i stor grad av levetiden deres – som er raskt økende. Måten de distribueres og samles inn har også betydning.

El-sparkesykler er sidestilt med sykler, noe som betyr at kjøretøyet er lovlig å bruke for folk i alle aldre, uten hjelm, på gang- og sykkelveier, fortau, gågater, parker og bilveier og kan parkeres overalt der sykler kan parkeres. Motorfremdriften er maks 20 km/t. El-sparkesykler brukes gjerne på kortere turer og har gjerne en rekkevidde på 30-50 km. Operatører har gjerne en aldersgrense for leie, den er mellom 16-18 år. Sporing av sparkesykkelen skjer via GPS.

I en delingsordning kan el-sparkesykler plukkes opp hvor som helst innenfor et bestemt geografisk

område og leies, vanligvis mot et startbeløp og en avgift pr minutt. De kan i utgangspunktet parkeres hvor som helst innenfor dette området, der de kan bli plukket opp og leid videre av andre. Bruker låser opp og igjen sparkesykkelen med mobiltelefon og utfører også transaksjonen her. Utleier/operatør tar seg av lading, utsetting og vedlikehold og i noen tilfeller fjerner alle kjøretøyene fra gatene om natten.

Historikk

Det har vært et utleiemarked for el-sparkesykler, såkalt delt mikromobilitet, i noen få år, der vi kan se til erfaring stort sett i de største byene, men også kommuner med færre innbyggere har satt i gang prøveordninger.

Haugesund kommune ble kontaktet av en av operatørene, TIER, i 2020, der de presenterte sitt tilbud i dette markedet. De ønsket et pilotprosjekt i Haugesund kommune, med utleie av 250 el-sparkesykler i prosjektet. Arbeidet med en pilot stoppet imidlertid opp i påvente av en avklaring av hvem som skulle lede prosjektet i kommunen. Nå er dette arbeidet tatt opp igjen og enda to operatører som ønsker å etablere sparkesykler i kommunen, Bird og CityRide AS, har vært i kontakt med kommunen i sommer.

Saks- og faktaopplysninger

Lovverket

Det har vært pågående et arbeid med å endre lovverket i løpet av det siste året. Det er en to-delt regulering av en delingsordning; 1. bruk av sparkesykkel iht vegtrafikk og 2. regulering av utleie på offentlig grunn i en delingsordning.

Oversikt over hjemmelsgrunnlag:

1. Lov om vegtrafikk (vegtrafikkloven)
2. Lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn
3. Forskrift om kjørende og gående trafikk (trafikkregler)
4. Forskrift om offentlig trafikkskilt, vegoppmerking, trafikklyssignaler og anvisninger (skiltforskriften)
5. Forskrift om bruk av kjøretøy
6. Forskrift om offentlig parkeringsgebyr
7. Forskrift om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen

Trafikksikkerhet og parkering

Lov om vegtrafikk

De nye reglene i veitrafikkloven fra Samferdselsdepartementet som trådte i kraft 18. mai gir kommunen bedre hjemmel for å trafikkregulere bruk av el-sparkesykler. Dette gir kommunene et bedre rettsgrunnlag for kommunale reguleringer. Endring av vegtrafikkloven åpner for regulering – og håndhevelse – av hastighet på fortau, førers alder, antall på sykkelen, hjelmbruk, promille og hvor sykkelen kan brukes og parkeres. Elsparkesykler sidestilles med sykkel.

Følgende endringer gjelder fra 18. mai 2021:

- Kommunene får flere verktøy til å håndtere trafikale utfordringer med små elektriske kjøretøy. De får muligheten til å håndheve parkeringsovertredelser med parkeringsgebyr, og nye skilt som gir mulighet til å etablere lokalt fysisk skiltede soner med parkeringsforbud, fartsgrense eller bruksforbud.
- Det blir en tydeliggjøring av forbudet mot å være flere på ett kjøretøy, og både politi og Statens

vegvesen får muligheten til å ilegge overtredelsesgebyr. Gebyret er på 3000 kroner.

- Det klargjøres at fotgjengere har prioritet på fortau ved at det blir presisert en øvre fartsgrense på 6 km/t ved passering av gående på gangvei, fortau eller i gangfelt.
- Det klargjøres at trafikkreglene ikke begrenser den kommunale eierrådigheten.

Kort oppsummert bruk av el-sparkesykler: [Noen tips om bruk av elsparkesykler - regjeringen.no](https://www.regjeringen.no/no/tema/transport/elektriske-transportmidler/elektriske-kjoretoy-pa-offentlig-grunn/id2647444/)

Regulering av markedet – utleie på offentlig grunn

Lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn

Stortinget vedtok lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn, som trådte i kraft 18.6.2021. Formålet med loven er å legge til rette for at utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn bidrar til fremkommelighet og trygge, offentlig rom, effektiv forvaltning, klimavennlige løsninger og godt miljø og lokalmiljø. Dette åpner for at kommunene kan vedta egen lokale forskrift. Pr i dag har ikke Haugesund kommune hjemmel til å nekte aktører adgang til å utplassere el-sparkesykler for utleie på kommunal grunn. Bruk av private el-sparkesykler er ikke omfattet av loven.

Uregulert marked skaper utfordringer som forurengning av offentlig grunn og utfordringer med trafiksikkerhet. Markedet må reguleres og kommunen er nøkkelen her. Målet med regulering bør være å utløse fordelene og nytten som delte el-sparkesykler representerer, samtidig som sentrale samfunns mål ivaretas.

Gjennom en forskrift vil det være mulig å regulere blant annet:

- Krav om tillatelse for utleie, begrensnig av antall sparkesykler og operatører, årlige kunngjøring av tillatelser
- Krav til søknad fra operatør; antall, plan for organisering, fjerning, flytting, omplassering og rydding av kjøretøy
- Settes vilkår for bruk av tillatelsen som f.eks: parkeringsregulering/utleie på offentlig grunn, bruksforbud/forbudssooner, hastighetsbegrensninger, nattestengning mv
- Fastsetting av gebyr for dekking av kommunens utgifter i forbindelse med delingsordningen

Erfaring fra andre kommuner

Stavanger:

Stavanger kommune har tidligere hatt dialogmøte med operatør og vedtok retningslinjer for utleie av stativløse elsparkesykler i kommunen, på kommunal grunn i 2019. Det ble etablert en prøveperiode med en konkurranse der opptil 3 operatører fikk avtale om pilot, Tier og Ryde har avtale med kommunen. Stavanger kommune vedtok en gategrunnsleie på kr 1 pr påbegynte døgn pr elsparkesykkel.

Kommunen vurderer nå om Kolumbus skal overta håndtering av avtaler med utleiare og om mulig etablere regionale løsninger. Stavanger har utarbeidet forslag til forskrift med hjemmel i lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn, som er under politisk behandling.

[Politiske møter - Møter - Utvalg for miljø og utbygging \(20.10.2021\) \(360online.com\)](#)

Bærum:

Bærum kommune og Ruter har inngått et offentlig-offentlig samarbeid for å få på plass et fremtidsrettet og helhetlig mikromobilitetstilbud i Bærum. TIER GmbH er valgt som operatør.

[Elsparkesykler | Elsparkesykkel | El-sparkesykler | Bærum kommune \(baerum.kommune.no\)](#)

Asker:

Har gjennomført et prøveprosjekt i et samarbeid med Ruter og TIER som operatør, med 470 sparkesykler og 250 parkeringsplasser. Kommunen har inngått en intensjonsavtale og

samarbeidsavtale med Ruter som mobilitetsaktør. Gjennom høsten 2020 henvendte flere selskaper som ønsket å sette ut sparkesykler på offentlige områder seg til kommunen, i tillegg til et tilfelle av uanmeldt plassering. Administrasjonen i kommunen formidlet til aktørene at det ikke var ønskelig med en etablering før saken om mikromobilitet ble behandlet politisk i kommunen. Asker hadde ingen juridisk hjemmel til å nekte operatører adgang til markedet, men kun oppfordre operatører til å respektere saksgangen. Kommunens hovedansvar ut fra avtalen var å sikre tilgjengelige arealer for utleie, gjøre nødvendig tilrettelegging lokalt og å sikre nødvendig infrastruktur til dette.

Arbeidet med mikromobilitet i Asker kommune har et betydelig innslag av innovasjon i seg ettersom det finnes lite data fra liknende prosjekter i andre kommuner med liknende befolknings- og bebyggelsesstruktur. Det er usikkert å vite hvilket nivå bruken vil ligge på.

Intensjonsavtale med Ruter: [Politiske møter og dokumenter | Asker kommune](#)

Avtale med Ruter: [Politiske møter og dokumenter | Asker kommune](#)

Namsos:

Er i gang med et prøveprosjekt i samarbeid med AtB (mobilitetsaktør), MN Vekst (arbeidsmarkedsbedrift) og TIER (operatør/utleier) med 50 sparkesykler (15.000 innbyggere). Testet ut høsten 2020 og sesongen 2021 (vår, sommer og del av høsten). Namsos kommune har hatt driftsansvaret for syklene, og har inngått et samarbeid med MN Vekst. AtB har hatt ansvaret for levering av sykler og inngått avtale med TIER. Kommunen budsjetterte en kostnadsramme på kr 300.000 for en driftsperiode på 4 måneder.

Hensikten med prøveprosjektet har vært som et ledd i bevisstgjøring rundt hvordan innbyggerne kan gjennomføre de mindre reisene innenfor sentrale funksjoner i og rundt Namsos sentrum og omkringliggende boligfelt. Erfaringer fra Namsos viser at brukerne finner el-sparkesyklene nyttige som erstatning for manglende busstilbud og de er artige å bruke. El-sparkesyklene vurderes til å ha en positiv miljømessig effekt dersom de erstatter bilbruk på de kortere turene.

Markedsundersøkelser viser at bruk av el-sparkesyklene i størst grad erstattet gange og bil. Motivasjonen for å bruke sparkesykkelen var at det er tidsbesparende, underholdende og ikke begrenset av tidstabeller. Barrierer for bruk var mangel på trygghet og mangel på mosjon. Når det gjelder uforsvarlig parkering av sparkesyklene, var det flest ikke-brukere av sparkesykler som syntes dette var et problem. Namsos har ikke bysykler og kan dermed ikke vurdere hvilke konsekvenser en delingsordning for el-sparkesykler har for en bysykkelordning.

El-sparkesykler i Namsos by – miljøvennlig utvikling: [ShowDmbHandlingDocument \(mnsk.no\)](#)

Videreføring av pilot el-sparkesykler: [ShowDmbHandlingDocument \(mnsk.no\)](#)

Konsekvenser

FN's Bærekraftsmål

Formålet med å tilby en delingsordning med el-sparkesykler er å legge til rette for grønn mobilitet og redusere bilbruk. Dette vil bidra til å nå kommunens miljømål, redusere trafikkb belastningen på veinett og redusere bilbruk på kortere turer. Kollektivpunkt kan bli lettere tilgjengelige og kollektivtransporten kan bli mer attraktiv ved at flere kan ta buss og leie en sparkesykkel den siste delen av reisen. Dette samsvarer med bærekraftsmålene nr. 11 og 13. En delingsordning vil også fungere som et selvstendig tilbud for kommunens befolkning og tilreisende.



Urbanisering kan bringe med seg innovasjon og større effektivitet som igjen skaper økonomisk vekst i et land. Samtidig fører den raske urbaniseringen til at mange kjemper om de samme ressursene. Vanlige utfordringer i byer: for mye trafikk og luftforurensning, for lite penger til offentlige tjenester og mangel på gode boliger.

Kan føre til redusere bilbruk på kortere turer og bidra til å nå null-vekst målet.



Klimaendringer er et globalt spørsmål og kjenner ingen landegrenser. Derfor må vi også finne globale løsninger. I tillegg til å kutte i utslipp og fange og lagre CO₂, må det satses langt mer på annen ren energi. 2 graders temperaturøkning er grensen for hva naturen kan tåle. Stiger temperaturen mer enn det vil klimaendringene bli ukontrollerbare.

Kan føre til mindre utslipp fra privatbilbruk, her er ikke produksjon av sparkesyklene vurdert.

Økonomiske konsekvenser

De endelige økonomiske konsekvensene vil ikke kunne legges fram før rammen rundt et eventuelt prøveprosjekt er på plass og en forskrift er vedtatt. Likevel kjenner vi til noen administrative kostnader ved en etablering av en delingsordning:

- Utarbeiding av høringsnotat om forskrift og etablering av avtale med operatør
- Kartlegging og merking av parkeringsarealer, skilting og kartlegging av områder med hastighetsbegrensninger
- Administrering mot operatører, her kan et evt offentlig-offentlig samarbeid gi en deling av oppgaver og dermed administrative utgifter.
- Loven gir ikke anledning til å ta leie for gategrunn, men kan ta gebyr på selvkostprinsippet, samt ved fjerning og forvaring med hjemmel i vegtrafikkloven.

Kommunen kan gi forskrift om gebyr for dekning av kommunens utgifter i forbindelse med administrasjon og tilrettelegging av utleievirksomhet, samt utgifter for tilsyn og kontroll med utleievirksomheten.

Folkehelse

TØI konkluderer i sin rapport om delte sparkesykler i Oslo 2020, at det er få indikasjoner på at sparkesyklene fremmer folkehelse. En bekymring at den kan erstatte gange og sykling som kilde til fysisk aktivitet. Men, sparkesyklene inngår i multimodale reisekjeder (skifte mellom flere ulike transportmidler) med både gange, sykkel og kollektiv og bidrar også til økt mobilitet. En folkehelsegevinst i vid forstand er at det bidrar til et rikere sosialt liv og til deltakelse ved at brukerne beveger seg utenfor hjemme og tar turer for moro skyld.

Et viktig formål med en forskrift vil være å sikre trygghet og framkommelighet for alle, spesielt eldre og personer med funksjonsnedsettelse. Bruk av el-sparkesykkel kan bidra positivt til livskvalitet ved å øke mobiliteten.

Risiko

Lovverket skal bidra til forebygge trafikkskader. Det kan innføres konkrete tiltak som nattestenging av el-sparkesykler, parkerings- og oppstillingsregler for å forebygge skader og ulykker. Samtidig vil et fokus på trafiksikkerhet i form av kommunikasjonstiltak være et godt bidrag i forebygging av ulykker.

Sikkerheten ivaretas også gjennom å stille krav til bruker om trygg bruk, med en nedre aldersgrense for leie som er fastsatt av operatør, og et krav om overholdelse av alminnelige trafikkregler. Via geo-fencing kan en redusere farten i avgrensa områder. Sparkesyklene i en delingsordning vil også kunne ha en øvre fartsgrense. Sparkesyklene fjernes når det er glatt eller at de har en sesong som gjelder vår, sommer og høstmånedene. Sikkerheten til syklist, sparkesyklist og gående skal ivaretas i dette nye trafikkbildet. Mangel på trygg, separat infrastruktur for syklist vil kanskje bli enda tydeligere.

Skadelegevakten i Oslo har registrert en nedgang i antall ulykker med el-sparkesykler etter at de nye

reglene ble innført i Oslo og gjennom nattestenging av sparkesyklene. Politiet fører statistikk over ulykker og administrasjonen har etterspurt statistikk fra ulykker med el-sparkesykler i Rogaland.

Miljø

I tillegg til andre klima- og miljøtiltak, vil en delingsordning på sikt kunne bidra til noe mindre CO₂-utslipp i form av mindre bilbruk på korte turer, samtidig som en får en bevisstgjøring rundt bevegelsesmønster og –vaner ved småturer, der målet er å få flere til å gå, sykler eller bruke el-sparkesykler. Tilreisende vil også få et tilbud om mikromobilitet, noe som også gjør kommunen mer tilgjengelig for de som ikke kommer med bil.

Arealer til parkeringsplasser

Areal til parkeringsplasser kan være en utfordring. Lokasjoner til parkering av sparkesyklene må vurderes i sentrum, bydeler, på kollektivholdeplasser og rundt større arbeidsplasser og andre målpunkt. Ved å samle delingsordningene vil brukerne lettere kunne velge reisemiddel ut fra hva som er tilgjengelig på den enkelte lokasjon. Samtidig bør det også sees på behovet for parkeringsareal i områder utenfor sentrum, der det er naturlig å sette fra seg en sparkesykkel, som i de ytre bydelene.

Næringslivet

Innføring av en delingsordning vil kunne endre handelsmønsteret fordi innbyggerne blir mer mobile.

Vurdering

Stansing av utplassering av el-sparkesykler - rettssaker

Formålet med loven er å legge til rette for at utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn bidrar til fremkommelige og trygge offentlige rom, effektiv forvaltning, klimavennlige løsninger og godt miljø og lokalmiljø. Utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn kan bare skje med tillatelse fra kommunen, med hjemmel i en lokal forskrift. Valget pr. i dag vil da være å regulere utleie gjennom en forskrift, eller ha fri flyt av el-sparkesykler.

Både Bergen og Trondheim kommuner har forsøkt å stanse utplassering av el-sparkesykler i en delingsordning, der saken i Trondheim skal opp i Høyesteretten.

Trondheim: [Frostatting lagmannsrett - Dom: LF-2020-185261 - Lovdata](#)

Bergen: [Gulating lagmannsrett - Kjennelse: LG-2020-117009 - Lovdata](#)

Etablere løyveordning med hjemmel i en lokal forskrift

Kommunale forskrifter og tillatelser må følge en del grunnleggende regler og prinsipper, i tillegg til forvaltningsloven. Kravene i forskriften må være generelle regler som gjelder for alle som driver med utleie. Forskriften skal legge til rette for at utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn skal bidrar til fremkommelige og trygge offentlige rom, effektiv forvaltning, klimavennlige løsninger og godt miljø og lokalmiljø.

Operatører vil måtte søke om tillatelse til leie av offentlig grunn. Det settes kriterier og vilkår i forskriften. Kommunen kan stille krav til operatør; krav til utstyr på sparkesykkel, geo-fencing av parkeringsareal og hastighetsbegrensninger, parkering, instruere brukere, ombæring, deaktiveres om natten (eller tas inn), ikke utplasseres under forhold med snø og is, forplikter seg til å følge avgrensninger for utleie og bruk mv.

Det kan være aktuelt å søke et samarbeid med andre kommuner i Rogaland om en felles forskrift for utleie, om dette kan være formålstjenlig for Haugesund kommune. Det vil være lettere for operatører å forholde seg til en forskrift som gjelder for hele fylket. Dersom dette ikke lar seg gjennomføre, vil det være naturlig å søke et samarbeid med Karmøy kommune om en felles forskrift for begge kommuner, dersom Karmøy ønsker å delta i dette arbeidet.

Eksempler fra andre kommuner:

Forslag til forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Stavanger kommune:
<https://opengov.360online.com/Meetings/STAVANGER/File/Details/3337474.PDF?fileName=Vedlegg%20-%20Forskrift%20om%20utleie%20av%20sm%C3%A5%20elektriske%20kj%C3%B8ret%C3%B8y%20p%C3%A5%20offentlig%20grunn%20i%20Stavanger%20kommune%20H%C3%B8ring&fileSize=678210>

Høringsnotat om forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Trondheim kommune
[høringsnotat-forskrift-utleie-el-sparkesykler-pa-offentlig-grunn-trondheim.pdf](https://opengov.360online.com/Meetings/TRONDHEIM/File/Details/3337474.PDF?fileName=Høringsnotat-forskrift-utleie-el-sparkesykler-pa-offentlig-grunn-trondheim.pdf)

Prøveprosjekt/pilot 2 år

En vellykket strategi for å styre el-sparkesykkemarkedet, er tidsbegrensede forsøksordninger. En delingsordning for el-sparkesykler vil være et supplement til kollektivtilbudet og til bysykkelordningen. I tillegg vil en del kortere turer kunne tas med el-sparkesykler i stedet for bil. Fordelen med et prøveprosjekt vil være å høste erfaringer fra en delingsordning, lik den vi har med bysykkelordningen. Vi vil kunne erfare bruk av el-sparkesykler, se på bevegelsesmønstre, sammenlikne bruk av sykler, bilbruk, gåing og sykling, samt kollektivtransport opp mot denne delingsordningen.

I utgangspunktet er det anbefalt å inngå avtale med en operatør i en prøveperiode, både med tanke på arbeidsmengde for administrasjonen og antall sparkesykler som settes ut. Erfaringer fra andre kommuner viser at ordningen må være regningsverdig for operatøren og uten en for stor konkurranse fra andre, med tanke på et stort antall sykler som ikke vil bli leiet ut. Dette vil også være til fordel for kommunen: ingen andre operatører vil inn på markedet der en operatør har dekket behovet i med tanke på antall sykler. For brukerne vil det også være enklere å forholde seg til en operatør så lenge det ikke er laget noen felles app for alle operatører.

Andre kommuner har gjennomført 2-årige prøveprosjekt med tanke på å få et godt kunnskapsgrunnlag rundt mikromobilitetsprosjektet. Her foreligger det evalueringsrapporter og spørreundersøkelser, både før og etter etablering. Innholdet i et prøveprosjekt vil kunne presenteres for PMU i løpet av våren 2022. Da vil kommunen ha tid til å etablere et eventuelt samarbeid med andre om innhold i en forskrift og et samarbeid om en delingsordning.

For at en ordning skal gi en ryddighet i gatebildet, sikkerhet og drift på veiene, anbefales en stasjonsbasert løsning som krever at brukerne av sparkesyklene setter fra seg kjøretøyet på definerte plasser, der markering av plassene gjøres digitalt med geo-fencing og enkel fysisk tilrettelegging på plassen. Etter en prøveperiode vil en kunne justere antall plasser og lokasjoner, alt etter behov og bruk. Områder med hastighetsregulering må også kartfestes.

Det må rettes et fokus på trafiksikkerhet og gis god informasjon om bruk av sparkesykkel og informere og minne om trafikkregler, som igjen kan bidra til bedre trafiksikkerhet for alle trafikanter.

Det er naturlig å etablere en faggruppe med blant annet politiet, teknisk drift, samferdsel og parkeringsselskapet, som kan bistå i arbeidet.

Kolumbus som en eventuell samarbeidspart i en delingsordning

Rogaland fylkeskommune har utarbeidet en strategi for mobilitetspåvirkende tiltak i Rogaland 2021-2027. Rogaland fylkeskommune og Kolumbus har allerede flere prosjekter som relaterer seg til arbeidet med mobilitet og mobilitetspåvirkning.

Det har vært ulike prosesser og dialoger mellom Stavanger kommune, Sandnes kommune og Kolumbus siden 2019. Det ser ut til at det utkrystalliserer seg en samarbeidsretning nå. Inntil videre har Kolumbus foreslått at Stavanger, Sandnes og Haugesund (evt Karmøy) kommuner og Kolumbus

(om ønskelig) går i dialog om en prosess som kanskje kan gi en felles forskrift i Rogaland, noe som kan gjøre det enkelt for operatørene og for innbyggerne å forholde seg til.

Karmøy kommune som eventuell samarbeidspart i en delingsordning

I forbindelse med arbeidet i Sykkkelbyen Haugesund-Karmøy (som nå er lagt ned som prosjekt), ble det tatt kontakt med Karmøy kommune i forhold til et samarbeid om en delingsordning på tvers av kommunegrensen (fastlandet), slik det er gjort med bysyklene. I dialog med administrasjonen i Karmøy kommune er det signalisert at kommunen er positiv til et samarbeid her, men saken har ikke vært til politisk avklaring pr i dag. For brukerne av delingsordningen vil det i så fall kunne åpnes for en bruk på tvers av kommunegrensen og da på fastlands-Karmøy. Et samarbeid med Karmøy kommune om en felles forskrift for utleie på offentlig grunn vil da også være aktuelt.

Forslag til tidsramme

Forslag til prøveordning og høringsnotatet om forskriften legges frem for Utvalg for plan og miljø i løpet av 1. kvartal 2022. Høringsnotatet legges ut på offentlig høring og forskriften vedtas i Bystyret. Underveis vil avklaringer rundt eventuelle samarbeidsformer og -parter være på plass. Målet må være å kunne starte en prøveordning/pilot i løpet av sommeren 2022 og med en prøveperiode fra april til oktober 2023. En evaluering av ordningen gjennomføres snarest etter avslutning av prøveperioden.

Kommunedirektøren sin konklusjon

Det har vært en utvikling i mikromobilitetsløsninger og henvendelser fra operatører som gjør at Haugesund kommune må ta stilling til hva slags tilbud en ønsker lokalt.

Basert på erfaring fra andre kommuner og i samtale med Kolumbus som mobilitetsaktør i Rogaland, ser kommunedirektøren at det kan være fordel med et samarbeid med andre og å vurdere en prøveordning. Området er i kontinuerlig utvikling og underveis i et prøveprosjekt vil det komme erfaringer fra andre kommuner i Norge. En prøveordning på to år vil gi kommunen et erfaringsgrunnlag i forhold til et samarbeid med andre og med operatør, antall sparkesykler som plasseres ut og en oversikt over behovet for parkeringsarealer, i tillegg til trafikksikkerhetsaspektet. Det bør også lages en spørreundersøkelse før og etter etablering av en delingsordning, for å kunne evaluere konkurransen med andre transportformer mv. Rent geografisk vil det være aktuelt å se på en ordning i Haugesund kommune og på fastlands-Karmøy, lik den ordningen vi i dag har med bysykler.

Det bør etableres en tverrfaglig gruppe som kan arbeide med innholdet i et prøveprosjekt, med tanke på en etablering av en deleordning i 2022. De økonomiske konsekvensene for kommunen vil avdekkes gjennom arbeidet med rammen for en prøveordning.

Samtidig med å sette rammene rundt en prøveordning, foreslås det å utarbeide et høringsnotat om forskrift for utleie av små elektriske kjøretøy, for å kunne regulere en delingsordning. Det kan være aktuelt å se nærmere på en felles forskrift for flere kommuner, for at operatører skal kunne forholde seg til en forskrift og at kommunene kan ha en stordriftsfordel med et samarbeid.

Aktuelle lover, forskrifter, avtaler m.m.

1. [Lov om vegtrafikk \(vegtrafikkloven\) - Lovdata](#)
2. [Lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn - Lovdata](#)
3. [Forskrift om kjørende og gående trafikk \(trafikkregler\) - Lovdata](#)
4. [Forskrift om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikklyssignaler og anvisninger \(skiltforskriften\) - Lovdata](#)
5. [Forskrift om bruk av kjøretøy - Lovdata](#)
6. [Forskrift om offentlig parkeringsgebyr - Lovdata](#)

7. [Forskrift om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen - Lovdata](#)