

# Etablering av el-sparkesykkeltilbud i Bodø

1

## **Andreas Ryan**

Juridisk rådgiver

Bygg og miljø

*Teknisk avdeling*

E-post: [andreas.ryan@bodo.kommune.no](mailto:andreas.ryan@bodo.kommune.no)

## **Thomas Schulzki**

Prosjektleder Digital Byutvikling

Teknisk avdeling

E-post: [thomas.schulzki@bodo.kommune.no](mailto:thomas.schulzki@bodo.kommune.no)



## Agenda

- Status og erfaring mikromobilitet i Bodø
- Aktørers Interesse for etablering i Bodø
- Nasjonal regulering
- Muligheter for lokal regulering
- Spørsmål



Foto: Ståle Grut / NIKbeta.no (CC BY-SA 4.0)

---

2

Dette er de tema vi gjennomgår i dag

Første del vil gjennomgås av meg, Thomas Schulzki, Prosjektleder for Digital byutvikling på Teknisk avdeling, andre del vil gjennomgås av Jurist Andreas Ryan

Vi tar spørsmål til slutt før vi avslutter.



## Status og erfaring mikromobilitet i Bodø

Det er i Bodø gjennom flere faser testet ut mikromobilitet

- Pilot for elektriske bysykler sommer 2019 (Bk)
- Vinterdrift av elektriske sykler for ansatt-mobilitet 2019/2020 (Bk)
- Multimobilitet – Pilot sommer 2020 – Sykler/Cargo/Sparkesykler (STB)
- Vinterdrift elektriske bysykler (STB/Bk)



foto: Bodø kommune

---

3

[Hva er Mikromobilitet: Med mikromobilitet mener man små kjøretøy, med eller uten motor, som er ment til å frakte mennesker innenfor et begrenset område, typisk en by. Det er ikke noen eksakt grense for hvor grensen for mikromobilitet, men mange benytter en grense på 500 kg for kjøretøyet. Den skal være miljøvennlig og drives fortrinnsvis av elektrisitet eller muskelkraft.]

Det har vært testet ut mikromobilitet-utleie i flere faser i Bodø – Først ute var de elektriske bysyklene Bodø kommune anskaffet, delvis med klimasatsmidler gjennom Nordvik Mobility sommeren 2019

Disse syklene ble tatt inn og brukt til mobilitet for ansatte i Bodø kommune med vinterdrift – Det var stativ for syklene på forskjellige kommunale sentrumsnære lokasjoner.

Sommer 2020 inngikk Smartere Transport Bodø et samarbeid med OTTO Mobility om en pilot på elektriske bysykler, elektriske lastesykler og elektriske sparkesykler. – Denne piloten vil fortsette sommersesongen 2021

Vinter 2020/2021 har Smartere Transport og Bodø kommune en pilot for vinterdrift av bysykler.



## Status og erfaring mikromobilitet i Bodø - Funn

Mikromobilitet løser et behov for mobilitet i Bodø

Elektriske bysykler har høy kostnad for anskaffelse og drift

Elektriske sparkesykler har mye høyere attraktivitet i «markedet»



Foto: Nordland Fylkeskommune

---

4

Pilotene har avdekket et behov for et mikromobilitets tilbud i Bodø – og da med utstrekning helt mot Mørkved.

Det er et ønske fra innbyggere og besøkende om flere stasjoner for utleie, og større geografisk spredning.

Kostnaden for stasjonsbasert utleie, og drift og vedlikehold av elektriske bysykler, og elektriske lastesykler overstiger det kommersielle potensialet i driften av disse mobilitetsformene i Bodø i dag.

Vedlikehold og drift av lastesykler viste seg å være mer ressurskrevende enn det Smartere Transport Bodø hadde forutsett, og det var en del driftsavbrudd for disse enhetene sommer 2020.

Elektriske bysykler og lastesykler var i drift «alene» en periode før el-sparkesyklene ble introdusert, og selv uten denne «konkurransen» var ikke tilbudet kommersielt drivbart uten støtte fra det offentlige.

Da de 12 stasjonsbaserte el-sparkesyklene ble introdusert på slutten av sesongen, ble tjenesten som helhet mye mer populær, men veldig mye av utleiet ble flyttet fra sykkel og til sparkesykkel.

De fire hele ukene alle 3 mobilitetsformene var i drift var det 13 utleie av lastesykler, 74 av sykler og 1187 utleie av elektriske sparkesykler.

Vinterdrift har vist seg å ikke være et behov som dekkes av bysykler, vintersykling er en aktivitet som krever en del ekstra personlig utrustning, som gjør at tilfeldig og spontan bruk ikke er aktuelt for de aller fleste.



## Status og erfaring fra andre byer

Ved piloteringen i Bodø – har Bk og STB prøvd å motvirke de negative sidene som introduksjon av elektriske sparkesykler har hatt i andre byer.

Erfaringer fra Stavanger/Bergen/Trondheim/Drammen er ulike fra de i Oslo – Størrelse og tetthet betyr noe.

---

5

Stasjonsbasert utleie av elektriske sparkesykler fjerner mye av risiko for de ulemper vi har sett fra andre norske byer, men dette er en «kostbar» driftsform, som i tillegg gir lavere fleksibilitet og tilgjengelighet for brukerne sammenlignet med «fri-flyt» elektriske sparkesykler.

Erfaringene og forskning så langt på elektriske sparkesykler's effekt er i stor grad basert på hvordan dette har påvirket Oslo – og selv om det er mindre systematisk informasjon rundt effektene i byer som er mindre enn Oslo, kan vi slå fast at utfordringene ikke er de samme fra byer som Stavanger, Bergen, Trondheim og Drammen.

Ikke at utfordringene ikke eksisterer, men det er andre utfordringer, og ikke alt kan overføres.

Funn fra Oslo sier at sparkesyklene erstatter kollektivt og gange, og ikke bil – altså at effekten ikke er «grønn» - men kortdistanse bilkjøring i Oslo er uansett lite aktuelt for de fleste, og kollektivtilbudet er betydelig bedre for mobilitet i sentrum av Oslo.

Denne effekten er ikke forsket på i mindre byer, men at det erstatter gange, er relativt åpenbart, men i hvilken grad de erstatter bil, eller kan være et supplement til kollektivt, slik at det er mer attraktivt å reise kollektivt inn til sentrum av Bodø, og bevege seg rundt i sentrum uten bil, har vi lite eller ingen tallmateriale på.

Skadestatistikk, både på fører og 3.person er også basert på Oslo – tettheten og trafikkkompleksitet i Oslo er betydelig høyere i Oslo enn i Bodø. Det ble ikke meldt om uhell med personskaade for de over 1000 turene med elektrisk sparkesykkel som ble gjennomført i Bodø sommeren 2020.

Det det har heller ikke kommet negativ tilbakemelding eller klage på løsningen fra personer med nedsatt funksjonsevne.



## Aktørers Interesse for etablering i Bodø

Bodø kommune har fått henvendelser fra flere kommersielle aktører for «fri flyt eklektisk sparkesykkel»

Bodø er kommersielt interessant

Ingen garanti for at en aktør melder sin ankomst

Tvilsomt med en oversvømmelse av aktører



6

Bodø kommune har fått henvendelser fra flere kommersielle aktører, deriblant Zvipp, Tier og Bird med signaler om planer for å etablere kommersiell stasjonsløs / fri flyt utleie av elektriske sparkesykler i Bodø.

Aktørene har signalisert en flåte på 50-200 enheter hver.

De aktørene som har tatt kontakt har signalisert et ønske om å samarbeide med Bodø kommune om dette. Samarbeidet består ikke i økonomisk tilskudd, men mer om erfaringsutveksling og tilpassing av tilbudet til Bodø

Også OTTO Mobility har tilbyd seg å utøke antallet sparkesykler i piloten som er gjennom Smartere Transport Bodø, uten å øke kostnaden for pilotprosjektet.

Dette viser at Bodø ansees som interessant for kommersielle aktører i denne bransjen.

Vi ser det som problematisk å subsidiere en aktør i konkurranse med aktører uten støtte, Det er i tillegg tvilsomt om en stasjonsbasert sparkesykkelaktør vil kunne konkurrere med en fri-flyt aktør, da tilgjengelighet har vist seg som attraktivitetsdriver, i mye større grad enn pris.

Slik regelverket er i dag, er det ingen garanti for at en aktør melder sin ankomst til et nytt marked, slik at det kan bli etablert tilbud fra aktører vi ikke har oversikt over i dag.

Vi vil likevel neppe se en oversvømmelse av aktører i Bodø, men selv med 2-3 aktører vil det kunne bli et tilbud som er større en etterspørselen i antall enheter. Det er heller ingen garanti for at noen av aktørene vil etablere et tilbud denne sommeren.



## Aktørers Interesse for etablering i Bodø

De aktører som har tatt kontakt i år har vi spurt om disse tema:

- Marin forsøpling
- Frivillig regulering
- Fremkommelighet for eldre, barnevogner og mennesker med funksjonsnedsettelse
- Lokal oppfølging og vedlikehold
- Trafikksikkerhet
- Levetid og bærekraft i livsløp til enheter



7

I dialog mer tilbydere har vi bedt om svar på disse spørsmålene:

- Hvordan kan man hindre at enhetene havner i havet, da Bodø har en lang hav/havnefront – og Bodø arbeider aktivt for å forhindre marin forsøpling
- Hvordan sikrer man fremkommeligheten til eldre, personer med funksjonsnedsettelse og småbarnsforeldre med barnevogn – Bodø har fokus på tilgjengelighet, og ønsker å være en by for fotgjengere
- Bodø har pr i dag ingen soner avsatt til parkering av små elektriske kjøretøy, eller definerte lavhastighetssoner – vil en frivillig regulering av dette bli respektert av leverandør – og hvor stor nøyaktighet kan man forvente at en elektronisk geo-fencing vil kunne være?
- Hvordan vil vedlikehold og oppfølging utføres lokalt?
- Hvordan hindres bruk av berusede, og andre som kan utgjøre en økt risiko for trafikkfarlig adferd?
- Hvor lang praktisk og økonomisk levetid har enhetene som dere opererer, og hvordan resirkuleres defekte, og utrangerte enheter?

Aktørene har forskjellige løsninger for dette, men mye som går igjen er GeoFencing og sensorikk for å hindre og detektere feilparkering, velting, og hærverk, mv. og brukeropplæring, tidsbegrensing og alderskontroll gjennom app for å redusere risiko for trafikkfarlig adferd.

Aktørene har også vist til videreutvikling og mer hardføre enheter enn de første driftsårene – og med 3-5 års estimert varighet for enheter som er aktuelle for Bodø.

Aktørene anslått at de vil sysselsette ca 2 personer for drift og vedlikehold av enhetene i Bodø i sesongen.

Med dette gir jeg ordet til juridisk rådgiver Andreas Ryan for gjennomgang av muligheter for regulering.



## Gjeldende nasjonale regler for små elektriske kjøretøy

- Klassifisering
- Trafikkregler
- Unntaksregler for sykler:
  - Ferdsel på fortau
  - Stans og parkering på fortau
  - Promille
  - Forsiring



---

### Gjeldende nasjonale regler for små elektriske kjøretøy

- Klassifisering
  - o I vegtrafikklovgivningen skilles det mellom kjøretøyer og motorvogner.
    - Små elektriske kjøretøyer, herunder elektriske sparkesykler, klassifiseres som hovedregel som sykler, som igjen er definert som kjøretøy.
- Trafikkregler
  - o Syklister er i trafikklovgivningen definert som kjørende. Reglene for kjørende gjelder som hovedregel også for syklister, men med enkelte unntak.
- Eksempler på unntaksregler for sykler
  - o Stans og parkering på fortau
    - Et eksemplene som gjør seg særlig gjeldende hva angår eklektiske sparkesykler er stans og parkering på fortau.
      - I utgangspunktet følger av trafikkreglene at det ikke er tillatt å parkere på fortau. For sykler er dette forbudet unntatt, forutsatt at de ikke er til unødig hinder eller ulempe.
  - o Ferdsl på fortau
    - Et annet eksempel er at det følger av trafikkreglene at kjørende skal benytte kjørebane, og det er forbudt å kjøre på fortau eller gangvei. Ferdsl på fortau for syklende er imidlertid unntatt, forutsatt at syklingen skjer etter nærmere vilkår.
  - o Promille
    - Det er videre ikke fastsatt en konkret promillegrense for bruk av små elektriske kjøretøy, men det følger av vegtrafikkloven at det ikke er tillatt føre kjøretøy når fører er i en slik tilstand at vedkommende ikke kan anses skikket til å kjøre på en trygg måte.
  - o Forsikring
    - Når det gjelder forsikring er små elektriske kjøretøyer unntatt eiers plikt til å tegne ansvarsforsikring etter bilansvarsloven.



- Små elektriske kjøretøyer er også unntatt forsikringsselskapenes kollektive ansvar for uforsikrede motorvogner.
  - Det er følgelig eier eller bruker selv som må dekke skader som oppstår ved bruk. Dette kan f.eks. gjøres gjennom personlige forsikringer.



## Forslag til endringer i reglene for små elektriske kjøretøy

- Aldersgrense
- Legitimasjon
- Hjelpåbud
- Promillegrense
- Ferdse på fortau
- Håndheving av forbudet om flere på en el-sparkesykkel
- Innretninger med ulovlig høy fart eller effekt



---

### Forslag til endringer i reglene for små elektriske kjøretøy

- Når det gjelder fremtidig nasjonal regulering av små elektriske kjøretøyer, har forslag til endringer i gjeldende regelverk nylig vært ute på høring.
- Formålet med endringsforslagene er å håndtere utfordringene tilknyttet fremkommelighet og ulykker i forbindelse med bruk av små elektriske kjøretøy. I tillegg søker forslagene å oppnå et bymiljø hvor mikromobilitet ivaretas, samtidig som det tas særlig hensyn til andre trafikanters rett til fremkommelighet og trygghet.

Eksempler på foreslåtte endringer er innføring av aldersgrense, krav om legitimasjon, hjelmpåbud og promillegrense.

- Aldersgrense
  - o 12-års aldersgrense for å kjøre små elektriske kjøretøy
- Krav om legitimasjon
  - o For at håndheving av en eventuell aldersgrense skal være mulig å gjennomføre, må føreren kunne fremlegge en form for legitimasjon.
- Hjelpåbud
  - o Krav om hjelm for bruk av små elektriske kjøretøy generelt, eventuelt begrenset til barn under 15 år.
- Promillegrense
  - o Promillegrense på 0,2 for små elektriske kjøretøy.
- Ferdse på fortau
  - o Mulig krav til "gangfart" ved passering av gående på gangveg, fortau eller i gangfelt presiseres til 6 km/t.
- Effektiv håndheving av forbudet om flere på en el-sparkesykkel
  - o Mulighet for å ilegge overtredelsesgebyr ved flere enn en person på små elektriske kjøretøy. Aktuelt å gi kommunen myndighet til håndheving, i tillegg til politiet og Statens vegvesen.
- Innretninger med ulovlig høy fart eller effekt

- o Mulighet for å legge overtredelsesgebyr for bruk av kjøretøy med toppfart eller effekt utover det som er tillatt for små elektriske kjøretøyer. Aktuelt å gi kommunen myndighet til håndheving, i tillegg til politiet og Statens vegvesen.



## Forslag til endringer i reglene for små elektriske kjøretøy forts.

- Klassifisering
- Parkering og håndheving
- Lokalt skiltede soner med bruksbegrensninger
- Trafikkreglene og kommunal eierrådighet
  
- Ikrafttredelse



---

### Forslag til endringer i reglene for små elektriske kjøretøy forts.

- Klassifisering
  - o Det er videre foreslått å endre klassifisering av små elektriske kjøretøy til en ny klasse motorvogn.
- Parkering og håndheving
  - o Det er i tillegg foreslått innført forbud mot å parkere små elektriske kjøretøy på fortau, samt innføre mulighet til å ilegge parkeringsgebyr for overtredelser av parkeringsreglene.
- Lokalt skiltede soner med bruksbegrensninger
  - o En annen endring som er foreslått er innføring av nye trafikkskilt som gir lokale myndigheter mulighet til å etablere skiltede soner for små elektriske kjøretøy, herunder soner med parkeringsforbud, soner med særskilt fartsgrense eller forbudssoner.
- Trafikkreglene og eierrådighet
  - o I tillegg er det foreslått inntatt en presisering i trafikkreglene at disse ikke begrenser den kommunale eierrådigheten.

### Ikrafttredelse av regelverksendringene

- Når det gjelder ikrafttredelse av de foreslåtte endringene er det ikke fastsatt en eksakt dato. Samferdselsministeren har imidlertid uttalt at det er en målsetning «[...] regelverksendringer skal være på plass [...] våren 2021.»



## Rettspraksis

- Gulating lagmannsretts kjennelse datert 23. oktober 2020.
- Sør-Trøndelag tingretts dom datert 26. november 2020.
- Foreløpig konklusjon
  - Regulering av utleie av elektriske sparkesykler er offentlig myndighetsutøvelse, som medfører at det må foreligge rettsgrunnlag for regulering.
  - Det foreligger ikke hjemmel i lov eller i forskrift til å regulere bruken av kommunal gategrunn til utleie av elektriske sparkesykler.
  - Eierrådighet ikke tilstrekkelig rettsgrunnlag.



---

## Rettspraksis

- Rettspraksis
  - o Når det gjelder rettspraksis på områder foreligger det en kjennelse fra Gulating lagmannsrett og en dom fra Sør-Trøndelag tingrett.
  - o Felles for disse er at kommunen, henholdsvis Bergen og Trondheim kommune, hevdet at de hadde tilstrekkelig rettsgrunnlag i kommunens eierrådighet til å kunne nekte virksomheter å drive utleie av elektriske sparkesykler på kommunal gategrunn uten kommunens tillatelse.
- Foreløpig konklusjon
  - o Domstolenes foreløpige konklusjon er at regulering av utleie av elektriske sparkesykler er offentlig myndighetsutøvelse, som medfører at det må foreligge rettsgrunnlag for regulering.
  - o Domstolene fastslår at det ikke foreligger hjemmel til regulering i gjeldende lover eller forskrifter,
  - o samt at kommunens eierrådighet ikke er et tilstrekkelig rettsgrunnlag for å kunne nekte virksomheter å drive utleie av elektriske sparkesykler på kommunal gategrunn uten kommunens tillatelse.



## Rettspraksis forts.

- Frostating lagmannsrett 19. og 20. april 2021

–Sør-Trøndelag tingretts dom datert 26. november 2020 er anket av Trondheim kommune.

- Bergen tingrett 8. og 9. november 2021

–Bergen kommune har tatt ut stevning mot Ryde Technology AS med krav om forbud mot ulovlig bruk av kommunal grunn til næringsvirksomhet for kommersiell utleie av elektriske sparkesykler.



---

## Rettspraksis forts.

- Årsaken til at jeg sier foreløpig konklusjon er at Trondheim kommune har anket Sør-Trøndelag tingretts dom. Ankeforhandlingen er berammet til Frostating lagmannsrett 19. og 20. april i år.
- I tillegg har Bergen kommune tatt ut stevning mot Ryde Technology AS med krav om forbud mot ulovlig bruk av kommunal grunn til næringsvirksomhet for kommersiell utleie av elektriske sparkesykler. Hovedforhandlingen er i den saken berammet til Bergen tingrett 8. og 9. november i år.



## Muligheter for lokal regulering

- Lokal forskrift om politivedtekt

- Kommunalt samtykke til ervervsvirksomhet
- Parkeringsfrie soner

- Inntauing

- Frivillige avtaler



---

## Muligheter for lokal regulering

- Når det gjelder muligheter for lokal regulering, nevnes det at Oslo kommune allerede i 2019 konkluderte med at det ikke eksisterte noen hjemmel, ut over veitrafikklovens bestemmelser, for å regulere parkering av elektriske sparkesykler.
- Lokal forskrift om politivedtekt
  - o Det vil imidlertid kunne være et alternativ å innarbeide bestemmelser om kommunalt samtykke til ervervsvirksomhet i lokal forskrift om politivedtekt, samt bestemmelser om parkeringsfrie soner.
    - Når det gjelder parkeringsfrie soner vurderes det imidlertid som lite hensiktsmessig å gi slik bestemmelse i lokal politivedtekt all den tid det er foreslått innført offentlige skilt for soner med parkeringsforbud for små elektriske kjøretøy.
    - I tillegg er prosessen med endring av politivedtekten er tidkrevende. For det første må eventuelle endringer følge forvaltningslovens saksbehandlingsregler for forskrifter, herunder krav om høring.
      - For det andre må eventuelle vedtatte forskriftsendringer oversendes Politidirektoratet for legalitetskontroll, stadfestelse og kunngjøring
        - o Det nevnes i den forbindelse av revisjonen gjeldende politivedtekt, som ble vedtatt av bystyret og oversendt direktoratet i juni 2020, per i dag ikke er stadfestet.
- Inntauing
  1. Et annet alternativ kommunen kan benytte seg av er å ta sykler, som er parkert til unødig hinder eller ulempe, i forvaring.
  2. Kjøretøy som er tatt i forvaring, står for eierens regning og risiko. Dette innebærer at dersom eieren krever en sykkel tilbake, må vedkommende først betale de utgifter som har påløpt i forbindelse med fjerningen og forvaringen.
- Frivillige avtaler
  1. Frivillige avtaler mellom utleievirksomheter og kommunen er også et eksempel på mulig lokal regulering.

1. Forhold som vil kunne reguleres i slike avtaler er blant annet parkeringssoner, lavhastighetssoner og parkeringssoner.
2. Likebehandlingsprinsippet taler for at bruk av frivillige avtaler forutsetter at samtlige utleievirksomheter signerer.
  1. Eksempelvis har Bergen kommune forsøkt å inngå frivillige avtaler med utleievirksomhetene i byen. En av virksomhetene har nektet å signere avtalen, noe som medfører at denne virksomheten får et konkurransefortrinn hva angår overholdelse av de forhold som kommunen søker regulert gjennom avtalene, f.eks. soner med parkeringsforbud.





Spørsmål?

