

Pilotprosjekt om elsparkesykler – smart regulering av mikromobilitet i Bergen

Prosjektbeskrivelse til offentlig publisering

Dette dokumentet beskriver Bergen kommunes pilotprosjekt for smart regulering av mikromobilitet, og er utarbeidet av Bymiljøetaten etter innspill fra samarbeidspartnere og møter med aktørene i bransjen. Dokumentet er først og fremst beskrivende og forklarende, og må ses i sammenheng med de andre dokumentene som publiseres samtidig, slik som retningslinjene som danner grunnlag for avtale med Bergen kommune, samt kravene til søknad fra operatørene om å delta i pilotprosjektet.

Innholdsfortegnelse

Bakgrunn.....	2
Forberedelser til pilotprosjekt	3
Møter med aktørene	3
Pilotprosjektet – nærmere beskrivelse	4
Hovedmål	4
Framdrift for kvalifisering og oppstart	4
Kvalifisering og utvelgelse - uke 46/47	4
Prinsipper for regulering.....	5
Deling av data.....	5
Variabel gategrunnsleie.....	6
Bruk av geosoner for smart regulering.....	7
Nærmere presentasjon av de enkelte sonene:.....	9
God parkeringspraksis.....	11
Håndtering av uønsket bruk	11
Varsling, kommunikasjon og dialog mellom kommunen og operatørene	12
Nærmere beskrivelse av forløpet i pilotprosjektet.....	12

Bakgrunn

I vårt arbeid med pilotprosjektet har Bymiljøetaten lagt til grunn kommunens overordnede planer og mål for blant annet:

- Grønn transport og delemobilitet (Grønn strategi for Bergen)
- Universell utforming
- Kommunens transportpyramide (gående prioriteres høyest)

Vi har også sett hen til de kommende strategiene *Gåstrategi for Bergen 2020-2030* og *Sykkelstrategi for Bergen 2020-2030*, som er oversendt til politisk behandling. De to strategiene inneholder store ambisjoner for hvordan Bergen skal tilrettelegges bedre for både gående og syklende.

Videre har Bymiljøetaten hentet informasjon, kunnskap og erfaringer fra ledende, nasjonale forskningsmiljøer, internasjonale nettverk og Norges andre storbyer.

Smart regulering av mikromobilitet

Det skjer spennende teknologidrevne endringer innenfor mobilitetsfeltet. Delingsmodeller og nye fremkomstmidler åpner for større valgmuligheter for den enkelte, og medfører at byrom tas i bruk på nye måter. Velkjente modeller for deling av areal i urbane miljøer er dermed i rask endring. Det klassiske skillet mellom private kjøretøy og kollektivtransport utfordres av et mer mangfoldig marked for mobilitetstjenester. Kommersiell utleie av elsparkesykler, bysykler og bildelingsordninger er eksempler på slike nye tjenester.

Dette har mange positive sider, men skaper også utfordringer - fordi dagens reguleringer ikke er tilpasset en situasjon med mange ulike transportmidler og tjenestetilbydere. Bergen kommune ønsker å legge til rette for en mer dynamisk regulering av offentlig grunn, samtidig som man styrker hensynet til ulike brukergrupper. Målet er å stimulere til at mikromobilitetstjenester beriker hele byen, samtidig som vi unngår brukskonflikter og opphopning av kjøretøyer i uønskede områder.

Grunnprinsippet er at fellesarealer i byen har en verdi og at private aktørers bruk av disse arealene må koste noe for aktørene. Dette har byen praktisert i årtier med egne satser for leie av kommunal grunn til f.eks. uteservering, torgboder og matvogner. For å regulere bruk til frittflytende mikromobilitetstjenester må det anvendes digitale løsninger som bl.a. muliggjør geosporing (sporing av leieobjektene ved hjelp av GPS-signaler). Dette åpner for datadeling i sanntid mellom kommune og operatør, og utvikling av felles spilleregler rundt kompensasjon for bruk av gategrunn. Data samlet inn fra disse løsningene kan bli en viktig informasjonskilde når fremtidens mobilitetsløsninger skal planlegges.

Bymiljøetatens tilnærming baserer seg både på forskningen som er gjort om temaet så langt og erfaringer fra andre byer. Transportøkonomisk institutt (TØI) er det forskningsmiljøet i Norge som har fulgt denne utviklingen tetttest. TØI har også samlet ulike interessenter til et forskningsprosjekt og poengterer følgende i sin situasjonsbeskrivelse:

- For å kunne vite hvordan man best skal regulere, er det nødvendig med testing og pilotering for å se hvilke tiltak som virker og som kan håndheves.

- Tradisjonell regulering og kontroll av trafikkatferd for elsparkesykler vil være veldig ressurskrevende og ikke økonomisk bærekraftig. Kostnadseffektiv regulering vil si metoder og verktøy som i større grad kan automatisere håndhevelse av reguleringer og derved gjøre effektiv regulering praktisk mulig.
- Data om hvor og hvor lenge en elsparkesykkel er parkert, samt om den står eller ligger, kan gi grunnlag for:
 - Dynamisk fakturering av gategrunnsleie
 - Intensiv oppfølging av feilparkerte elsparkesykler
 - Innføring av insentiver som premierer god brukeropplevelse
- For utleieaktørene og deres brukere vil det være en fordel med felles, kostnadseffektiv regulering. Det kan også effektivisere driften for operatørene da man kan samordne ryddetiltak på tvers av utleiere med et felles datagrunnlag.
- Kommunene har ikke tidligere inngått avtaler om kommersiell bruk av kommunal grunn for fri-flyt aktivitet. Derfor er det behov for innovasjon i kontraktsinngåelse og betingelser som kan inngå i denne i like stor grad som innovasjon i form av selve reguleringen.

Dette prosjektet søker å svare på de fleste av disse utfordringene, og har derfor stor innovasjonshøyde. Lykkes kommunen og samarbeidspartnerne med dette, vil Bergens posisjon som smartby styrkes.

Selv om en del problemer med feilparkering, forsøpling og ulykker er kjent, er det fortsatt lite kunnskap om hvilke tiltak som motvirker de uønskede sidene ved utleie av sparkesykler. Ulike tiltak er foreslått, som stativer og parkeringssoner, dynamisk gategrunnsleie, nattestenging, hjelpåbud, rus-test på mobil, forbud mot kjøring på fortau og sakesoner – for å nevne noen. Gjennom et pilotprosjekt kan vi teste noen av disse virkemidlene og lære mer om hvordan vi kan ta disse i bruk i en regulering til det beste for næringsliv og innbyggere.

Forberedelser til pilotprosjekt

Bymiljøetaten har siden høsten 2019 hatt dialog med flere utleieaktører som ønsker å drive kommersiell utleie av elsparkesykler i Bergen. Det ble blant annet arrangert en egen workshop i samarbeid med MUST-prosjektet om bedre mobilitetsløsninger for de ytre bydelene i Bergen.

Bymiljøetaten mottok 29. juni 2020 en bestilling fra Byrådsavdeling for klima, miljø og byutvikling (BKMB) om å utrede muligheten for å gjennomføre et pilotprosjekt i Åsane, knyttet til utprøving av elektriske sparkesykler. Pilotprosjektets hovedfokus er i ettertid flyttet til Bergen sentrum, men Åsane er fremdeles en viktig del av prosjektet.

Møter med aktørene

Bymiljøetaten inviterte hele utleiebransjen til et dialogmøte 26. august om regulering av mikromobilitet. Her deltok Byråd for byutvikling, og nær samtlige aktuelle utleieaktører. Bymiljøetaten presenterte pilotprosjektet, og aktørene ble oppfordret til å fremme sine synspunkter.

Etter å ha bearbeidet innspillene i dialogmøtet, gjennomførte Bymiljøetaten en serie med en-til-en-møter med alle aktørene som ønsket dette. Det ble gjennomført 13 slike møter. Samlet sett ga dette verdifulle innspill som har vært viktige i det videre arbeidet med pilotprosjektet.

Pilotprosjektet – nærmere beskrivelse

Hovedmål

- Å ivareta trygghet, ryddighet og framkommelighet for alle i gater og byrom
- Finne ut mer om hvordan mikromobilitet kan bidra positivt i byens transportsystem

For å oppnå disse to overordnede målsettingene, ble det tidlig klart at et pilotprosjekt som legger til rette for testing og læring sammen med aktørene var helt nødvendig.

Elsparkesykkeloperatørene har sofistikerte systemer som hjelper operatørene med å optimalisere driften med tanke på lavest mulig utgifter og høyest mulig inntekter. Disse er basert på blant annet geosoner og GPS-teknologi. Til nå har byene stort sett møtt denne innovative bransjen med tradisjonelle, analoge regler og anbudsprosesser. For i større grad å kunne matche operatørene, har Bymiljøetaten inngått en FOU-avtale med Nivel AS om utvikling og testing av et digitalt reguleringsverktøy for mikromobilitet.

Prosjektet innebærer en del endringer, som utfordrer begge parter. *Kommunen* må endre sin rolle som ofte har handlet om å si ja eller nei til tiltak, og definere generelle betingelser. *Operatørene* må både teknisk og operasjonelt tilpasse seg et nytt sett av regler som reguleres av data. Både operatørene og kommunen selv trenger altså tid til å lære og omstille seg, og derfor er det ønskelig med en gradvis innføring. Det er viktig at kommunen og operatørene kan etablere en dialog som gir forutsigbarhet og bygger kultur for mikromobilitet.

Framdrift for kvalifisering og oppstart

Tidsrom	Milepæl
Uke 44	Publisering av regulering og pilotprosjekt
Uke 46	Frist for innsending av søknad fra operatørene, til første kvalifiseringsrunde. Det vil være mulig å sende søknad lenger ut i pilotperioden også.
Uke 46/47	Utvelgelse av aktører til første testperiode. Avtaleinngåelse og oppstartsmøter.
Uke 48	Planlagt oppstart av pilot. Trinnvis oppstart i løpet av den første testperioden etter hvert som operatørene blir klare.

Videre framdrift og faser i selve pilotperioden fra uke 48 beskrives lenger nede i dette dokumentet.

Kvalifisering og utvelgelse - uke 46/47

Alle operatører som følger kommunens retningslinjer kan i utgangspunktet inngå avtale om å delta i pilotprosjektet. Kommunen må imidlertid ha mulighet til å begrense antall operatører som man inngår avtale med dersom det er nødvendig. I den første testperioden anses det

som nødvendig å begrense antallet operatører til fire. Bymiljøetaten vil gjennomføre en kvalifiseringsprosess dersom det er flere enn fire operatører som ønsker å delta i den første testperioden.

I kvalifiseringsprosessen benyttes følgende vurderingskriterier (vektning i parentes):

- Kvalitet på rutiner og virkemidler for å oppnå god parkeringspraksis (30%), herunder:
 - Informasjon til brukere
 - Funksjoner i app for å fremme god parkeringspraksis
 - Insentiver til brukere for å fremme god parkeringspraksis
- Miljøvennlig drift (20%), herunder:
 - Nullutslipp fra driftskjøretøy
 - Kvalitet på miljørapportering
 - Åpenhet i operatørkjeden, spesielt for batterier
 - Opplegg for økt levetid på elsparkesykler, reparasjoner, lading/ batteribytte og håndtering av avfall /defekte elsparkesykler
- Kvalitet på data som leveres (20%)
 - Posisjonsnøyaktighet på elsparkesykler
 - Andre data, som for eksempel om elsparkesykler ligger eller står
- Om operatørene vil drive utleievirksomhet i Åsane-området (20%)
- Kvalitet på elsparkesykler (10%)
 - Herunder ekstra sikkerhetsfunksjoner

Søknadene fra operatørene må inneholde dokumentasjon på at operatørene kan og vil følge retningslinjene for pilotprosjektet, samt tilstrekkelig dokumentasjon til at kommunen kan foreta en kvalifisering ut fra de ovennevnte vurderingskriteriene.

Prinsipper for regulering

I det følgende vil det redegjøres nærmere for prinsippene for regulering, slik de fremgår i retningslinjene for pilotprosjektet.

Deling av data

Operatørene skal dele data med Bymiljøetaten i et egnet format. For nærmere spesifikasjoner, se punkt 7 i retningslinjene.

Alle opplysninger som kan spores tilbake til enkeltpersoner, samt regulære personopplysninger, skal ikke deles.

Etter drøftinger i dialogmøtet og i de påfølgende en-til-en-møtene med aktørene, innfører Bergen kommune formatet MDS som standard for deling av data. Mobility Data Specification (MDS) er en standard for utveksling av data mellom operatører av mobilitetstjenester og kommuner eller andre reguleringsmyndigheter. Operatører som trenger tid til å tilpasse seg levering på MDS-format kan gå i dialog med kommunen om overgangsordninger.

Utleiere av sparkesykler har løpende oversikt over posisjonene til parkerte sparkesykler. Dette er også teknisk sett allment tilgjengelig informasjon for de fire utleieselskapene som

per i dag deler informasjon med Entur. Bymiljøetaten vil kreve deling av data fra alle aktører som ønsker å operere i Bergen gjennom pilotprosjektet, inn i det digitale reguleringsverktøyet som utvikles og leveres av Nivel AS. På denne måten kan vi sikre en effektiv og fleksibel regulering.

Hvis man eksempelvis har data om hvor og hvor lenge en sparkesykkel er parkert et sted, samt om den står eller ligger, kan man følge antallet sykler som finnes i definerte soner, fakturere dynamisk for gategrunnsleie og målrettet rette opp eller flytte liggende og feilparkerte sparkesykler. Man kan også innføre insentiver for brukerne som premierer riktig parkering eller omplassering. Med utvidet bruk av sensordata kan man også premiere god kjøreadferd.

Operatørene skal kunne **motta** variabler og regler for disse retningslinjene gjennom et delt datasett som kontinuerlig oppdateres. For nærmere spesifikasjoner, se punkt 5 i retningslinjene. Målet er at disse dataene skal kunne utveksles i tilnærmet sanntid mellom operatørene og kommunens reguleringsverktøy.

Variabel gategrunnsleie

Ordningen med innkreving av gategrunnsleie for bruk av offentlig areal til kommersielle formål er velkjent og godt innarbeidet. Aktører som har arrangementer, boder, foodtrucks, mm i byrommene i Bergen betaler leie for dette til grunneier Bergen kommune. Leieprisen varierer etter sesong, beliggenhet og etter type virksomhet / arrangement. For nærmere spesifikasjoner av ordningen med gategrunnsleie, se punkt 6 i retningslinjene.

Kombinasjonen av 1) data om hvert transportmiddel og 2) data om optimalt antall transportmidler i et område åpner for en modell der kommunen bruker leiepris som et aktivt regulatorisk virkemiddel. Eksempelvis kan man strukturere det slik.

- Antallet sykler er lavere enn ønskelig - prisen er lav, gratis eller negativ
- Antallet sykler er innenfor det ønskelige - prisen er normal
- Antall sykler er over det anbefalte - prisen er høy

Bymiljøetaten foreslår følgende satser som utgangspunkt for første testperiode. Disse kan bli endret underveis etter behov:

Sone	Sats	Merknad
Indre sentrumssone	Startsats: 4 kr pr sykkel / dag	Nivå på gategrunnsleie brukes aktivt for å styre antall sykler i sonen. Parkering utenom dedikert p-areal kan medføre fjerning for operatørens regning og eventuelt forhøyet gategrunnsleie.
Urban sone (bygatesone)	Startsats: 3 kr pr sykkel / dag	Parkering på dedikert p-areal i sonen kan medføre lavere sats.
Ytre urban sone	Startsats: 1 kr pr sykkel / dag	Parkering på dedikert p-areal i sonen er i utgangspunktet gratis.

Bydelssone (resten av Bergen)	0 kr pr sykkel / dag	I utgangspunktet ingen gategrunnsleie, men kan innføres dersom nødvendig i pressområder.
Rabatterte soner	Minus 1-100 kr pr sykkel /dag	Soner eller strekninger der elsparkesykler etter kommunens vurdering løser lokale transportutfordringer. Satsen kan etter hvert også variere med tiden på døgnet.

I forbindelse med innføring av konsept for dynamisk gategrunnsleie i Bergen er det viktig å legge til grunn følgende:

- Det legges *ikke* opp til at innkreving av gategrunnsleie for mikromobilitet skal bli en ny, stor inntektskilde for kommunen. For pilotprosjektet vil innkrevd gategrunnsleie gå til å dekke utgifter med å legge til rette for at kommersiell utleie av elsparkesykler skal fungere godt for byen. Dette inkluderer blant annet:
 - Utgifter til etablering, skilting og oppmerking av parkeringsareal
 - Eventuelt utgifter til fellesfunksjoner, slik som felles ryddepatrulje (i samråd med operatørene)
 - Eventuelt utgifter til felles stativløsninger på p-areal (i samråd med operatørene)
 - Eventuelt utgifter til videreutvikling av det digitale reguleringsverktøyet
 - Eventuelt utgifter til ny, felles funksjonalitet, slik som app/tjeneste for registrering av feilparkering, felles kognitiv test for bruk på nattestid i helger, mm.

Den eksakte innretningen og prismodellen for den dynamiske gategrunnsleien er det umulig å definere ferdig på forhånd. Den må utvikles basert på erfaring - både fra operatørene, fra kommunen og fra borgerne, og kan på sikt også mer eller mindre automatiseres. Derfor har kommunen lagt opp til en gradvis innfasing via et pilotprosjekt sammen med selskapet Nivel AS som leverer den digitale reguleringsløsningen.

Bruk av geosoner for smart regulering

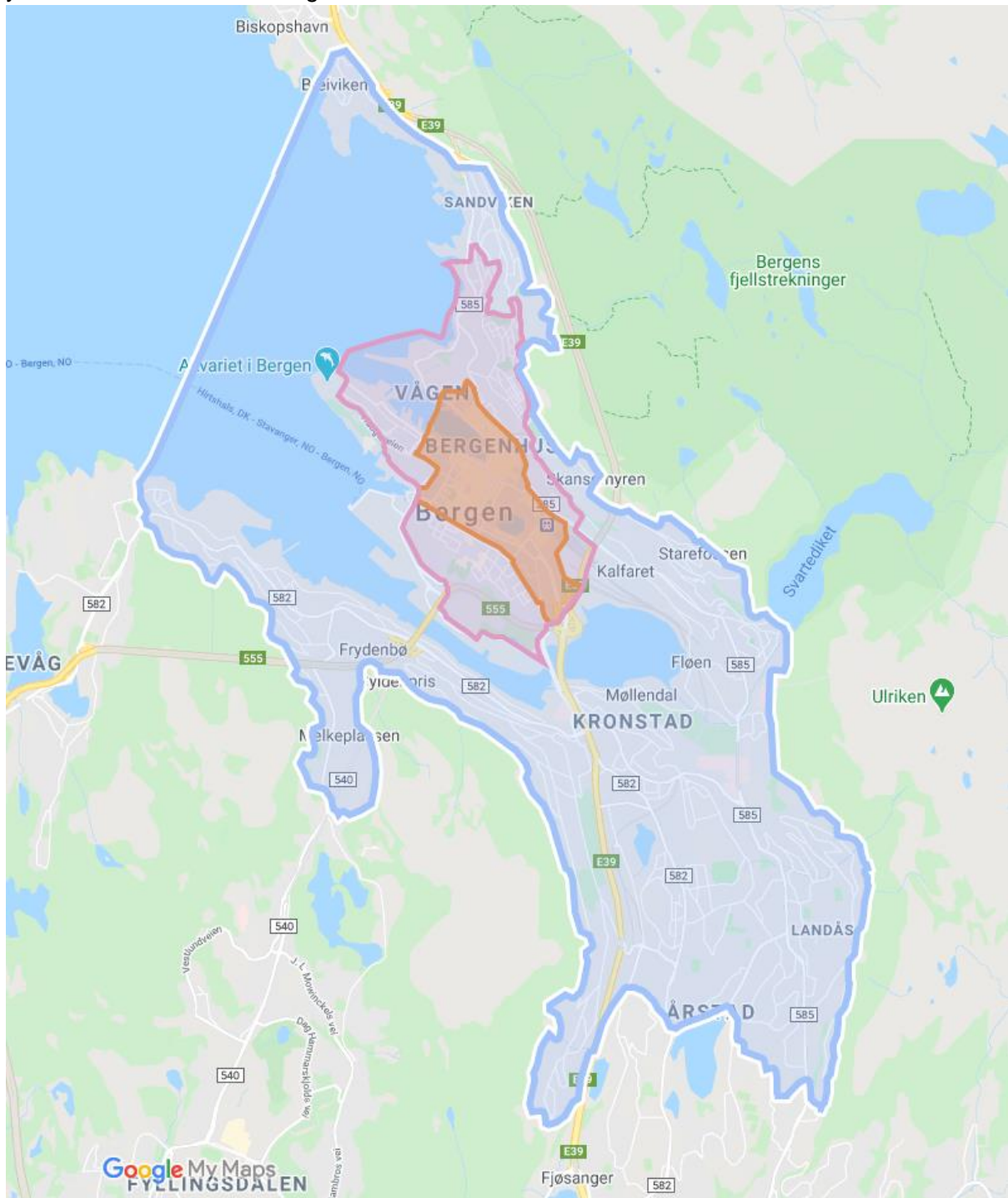
Bymiljøetaten vil ta i bruk ulike typer geosoner som kan variere i utstrekning. For eksempel vil soner til dedikert parkering typisk være små, soner med parkering forbudt eller hastighetsbegrensninger kan ha varierende størrelse, mens soner for antallsbegrensninger og ulike satser for gategrunnsleie omfatter større områder. Soner med hastighetsbegrensninger eller kjøreforbud kan også variere i tid, både gjennom døgnet (typisk rushtid) og knyttet til spesielle arrangementer.

Bymiljøetaten har valgt å dele byen inn i fire hovedsoner til oppstarten av pilotperioden. Disse fire sonene har hver sine regler for antall, parkering, og kan ha ulik sats for gategrunnsleie.

1. Indre sentrumssone
2. Bygatesone
3. Ytre urban sone
4. Bydelssone (resten)

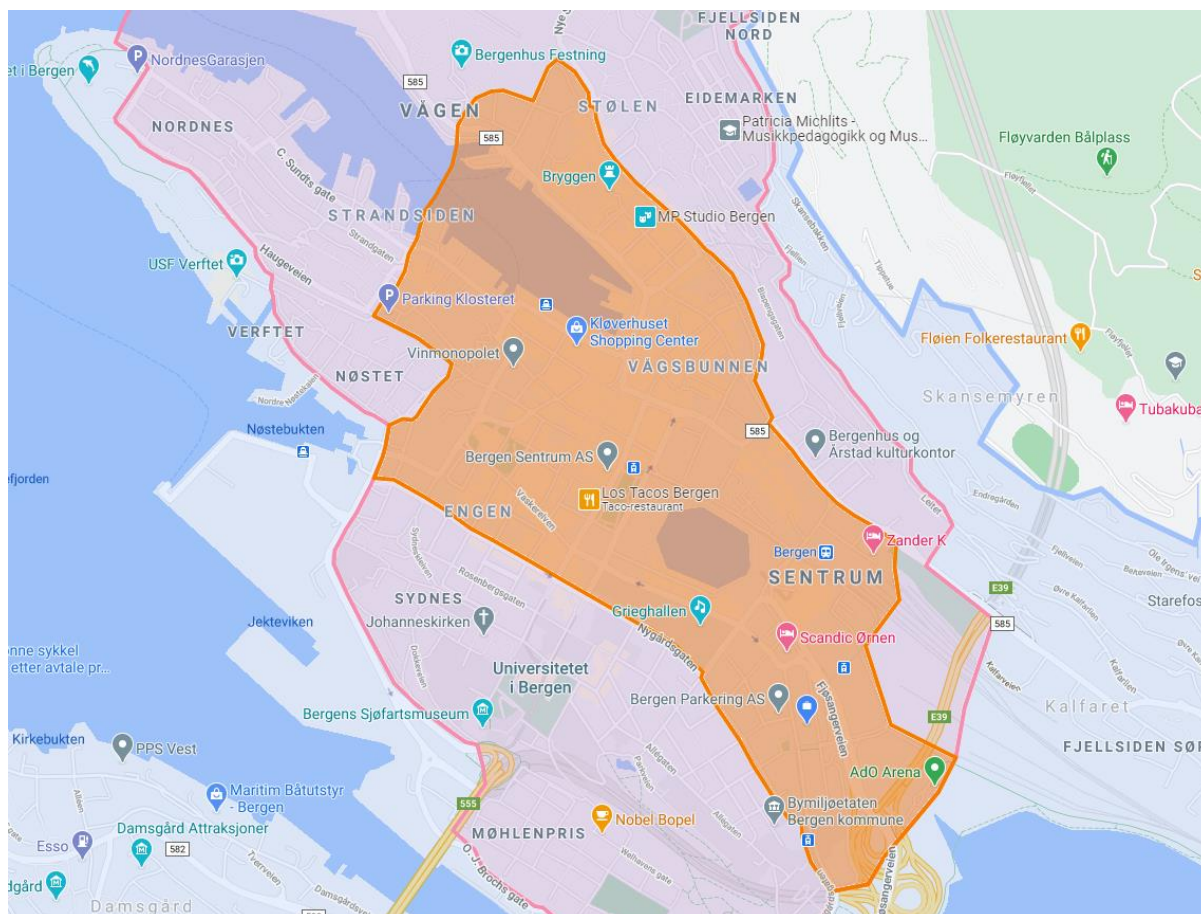
Alle disse sonene kan inneholde mindre, dedikerte parkeringssoner / areal satt av til parkering, parkering forbudt-soner, soner med redusert hastighet og antallsbegrensninger.

På kartet er indre sentrumssone vist med oransje farge, bygatesonen med rosa farge, og ytre urban sone med blå farge.



Kart som viser utkast til de tre urbane sonene (sone 4 er alt utenom disse sonene). De nøyaktige grensene må kunne justeres før oppstart og underveis i piloten.

Nærmere presentasjon av de enkelte sonene:



Indre sentrumssone

Indre sentrumssone omfatter de aller mest sentrale områdene i Bergen, og har de strengeste begrensningene for å sikre trygghet og fremkommelighet. For denne sonen gjelder følgende regler:

- Parkering av elsparkesykler skal **kun** foregå på areal som er dedikert til formålet. Parkeringsarealene vil være markert digitalt med geosoner, samt med visuell oppmerking. Parkering utenfor disse arealene er forbudt, og feilparkerte elsparkesykler vil kunne fjernes for operatørens regning dersom de ikke ryddes vekk av operatørene innen rimelig tid. Et høyt antall feilparkeringer over tid vil kunne utløse forhøyet gategrunnsleie.
- Sonen har en øvre begrensning i antall elsparkesykler. Antallet settes i samsvar med hvor mye dedikert parkeringsareal som til enhver tid er tilgjengelig. Et foreløpig mål er å ha minst 100 slike parkeringsareal tilgjengelig. En legger til grunn at hver kvadratmeter kan romme 2-3 elsparkesykler i gjennomsnitt. For å sikre fleksibilitet og flyt av sykler bør det tilgjengelige p-arealet kunne romme minst det dobbelte av faktisk antall sykler. Maksantall for sonen settes til 1000 sykler fra start, men det er et mål å øke antallet i takt med etablering av mer parkeringsareal. Målet med å sette et maksantall for sonen koblet til parkeringsareal er å ivareta trygghet, ryddighet og fremkommelighet, og samtidig sikre operatørene handlingsrom til å tilpasse tjenesten til etterspørselen.

- Sonen kan ha egne områder med hastighetsbegrensninger etter behov
- Tett oppfølging av brukeradferd

Hvis kommunen og aktørene blir enige om en ordning for en felles ordenspatrulje, vil denne kunne ha som oppgave å rydde feilparkerte sparkesykler på plass i parkeringssonene og veilede publikum i riktig parkering. En slik ordning vil drøftes nærmere med operatørene som deltar i pilotprosjektet.

Bygatesone

Denne sonen omfatter områdene med bygater med kvartalsstrukturer, slik som Møhlenpris, Nygårdshøyden, Nordnes og deler av Sandviken.

- Parkering: Det etableres dedikerte parkeringssoner ved viktige målpunkter, og bruken av disse kan medføre redusert gategrunnsleie. Det er et mål å styre mest mulig av parkeringen mot dedikerte arealer ettersom flere av disse opprettes i løpet av pilotperioden.
- Antall: I denne sonen er det også aktuelt å sette en begrensning i antallet elsparkesykler, men antallet søkes satt høyt nok til at det er rom for aktørene å tilpasse tilbudet til etterspørselen, samtidig som trygghet og fremkommelighet ivaretas.
- Egne parkering forbudt-soner, soner med hastighetsreduksjon mv., er også aktuelt å opprette her.
- Tett oppfølging av brukeradferd

Ytre urban sone

Denne sonen omfatter etablerte områder med gateparkering, grovt sett resten av Bergenhus og Årstad bydel. De fleste av disse områdene har utfordringer med trange gater og gateparkering. Antallsbegrensning kan vurderes også i denne sonen, samt andre begrensende tiltak etter behov.

Bydelssone

Denne sonen omfatter resten av det aktuelle området for slik drift i Bergen kommune. I bydelssonen er det også aktuelt å opprette egne soner som kan gi insentiver (i form av negativ gategrunnsleie) til å opprette et tilbud i områder / på strekninger som kommunen ser som særlig interessante for å bidra til å løse lokale transportutfordringer. Bydelssonen har i utgangspunktet ingen antallsbegrensning, men kan også inneholde egne «senter-soner» med egne regler, gjerne med utgangspunkt i sentrumskjernene som er definert i Kommuneplanens arealdel (KPA 2018).

Det legges spesielt til rette for en målrettet satsing med utprøving av elsparkesykler i **Åsaneområdet**, i samarbeid med næringsliv, organisasjonsliv og befolkning der. Bymiljøetaten ønsker å komme i dialog med operatører som vil satse i Åsane, og vil kunne tilby bistand med følgende:

- Tilgang på relevante data fra reisevaneundersøkelser, trafikktegninger, data om befolkning, kjøretøybestand mm.
- Innføringsmøte om Åsaneområdet, fakta, status, planer og utfordringer
- Formidling av kontakt med relevante samarbeidspartnere (offentlige og private)

- Samarbeid om forsøk med elsparkesykler som del av integrerte mobilitetstjenester (Mobility as a service, MaaS)

Samarbeidet her vil være knyttet opp mot MUST-prosjektet, hvor de offentlige partnerne Bergen kommune, Vestland fylkeskommune, Skyss og Statens Vegvesen samarbeider med private mobilitetsaktører om testing og utvikling av fremtidens mobilitetstjenester.

God parkeringspraksis

Det viktigste virkemidlet for å minimere dårlig parkering av elsparkesykler er at operatører og kommunen sammen bidrar til å lære opp brukerne til å parkere riktig. For indre sentrumssone gjelder egne regler om parkering kun på anviste, merkede parkeringsarealer. Denne praksisen må kommuniseres tydelig til brukerne av operatørene og kommunen, og vil kreve en del oppfølging og veiledning i starten for å innarbeide en god praksis. I tillegg til kommunikasjon i apper og i felt, kan disse virkemidlene benyttes:

- Incentivmodell basert på gategrunnsleie. Et stort antall registrerte feilparkeringer over tid kan føre til økt gategrunnsleie for operatørene. Det lønner seg for operatørene å oppmuntre sine brukere til god parkeringspraksis.
- Elsparkesykler som parkeres utenfor avtalt område kan bli fjernet for operatørens regning dersom de ikke ryddes vekk av operatørene innen rimelig tid.
- Organisering av felles «gatepatrolje» for rydding og oppfølging av parkeringsregler om veiledning av publikum. Det må vurderes om kommunen kan ta et ansvar for å organisere en slik patrolje på vegne av operatørene, eventuelt finansiert av gategrunnsleie.
- Elsparkesykler som parkeres i strid med vegtrafikkloven og trafikkreglene kan bli fjernet for operatørens regning, med hjemmel i vegtrafikkloven § 37 og § 3.

Bruk av stativløsninger (med og uten lading)

Flere aktører jobber med å utvikle ulike innovative stativløsninger med innebyggede funksjoner som induktiv lading, sensorer og kommunikasjon med elsparkesyklene. Stativer og sensorer som verifiserer korrekt parkering kan bidra til ryddige parkeringsforhold. Forsøk med stativer i Oslo viser lovende resultater, men stativene bør ha en felles profilering som gjør det tydelig at de kan benyttes av alle elsparkesykler uavhengig av operatør.

Stativer med ladeløsninger og ulike former for innebygget intelligens krever et stort arbeid innen bransjen med standardisering før det kan rulles ut i stor skala. Bymiljøetaten åpner imidlertid for at ulike løsninger kan testes ut i løpet av pilotperioden dersom aktørene kan samarbeide om dette.

Håndtering av uønsket bruk

En stor del av ulykkene på elsparkesykler har skjedd ved kjøring i ruspåvirket tilstand. Bymiljøetaten ønsker å jobbe sammen med operatørene for å finne løsninger som bedrer sikkerheten. Aktuelle tiltak kan være nattestenging i helgene eller eventuelt et krav om å ta en kognitiv test for å kjøre elsparkesykkelen på de mest utsatte tidspunktene i helgene. Bymiljøetaten krever at operatørene motiverer sine kunder til ansvarlig kjøring og bruk av hjelm. Soner med hastighetsbegrensninger kan også bidra til å unngå ulykker.

Flere byer i Europa har innført obligatorisk registrering av elsparkesykler, med synlig registreringsnummer på syklene. Dette kan være knyttet til regler om ansvarsforsikring og oppfølging av uønsket eller ulovlig adferd. Dette er et tiltak som må ses nærmere på dersom kommunen finner det nødvendig for å følge opp uønsket bruk av elsparkesyklene.

Varsling, kommunikasjon og dialog mellom kommunen og operatørene

Et pilotprosjekt der kommunen og operatørene skal samarbeide om en ny type regulering krever hyppig og god dialog mellom samarbeidspartnerne, spesielt i startfasen.

Bymiljøetaten og operatørene må utvikle gode rutiner for ulike typer avklaringer. Dette kan omfatte:

- Løpende kontakt mellom operatører og kommunen ved behov.
- Ukentlige rapporter fra Nivel til operatørene.
- Månedlige møter mellom kommunen og operatørene.
- Egen kontaktperson i kommunen følger opp kontakten med operatørene.

Bymiljøetaten anerkjenner at toveis integrasjoner som det legges opp til her kan være komplisert. Kommunen skal tilgjengeliggjøre data og muligens forretningskritiske varslinger, og operatørene skal levere data tilbake til reguleringsverktøyet. Det er derfor viktig å avklare forventninger til driftsstabilitet for systemene, og utvikle noen enkle kjøreregler for hva som gjelder når digitale systemer er ute av drift. Eksempler på noen slike regler kan være:

- Nivel er nede og kan ikke motta data: Gategrunnsleie leveres som tilsvarende tidspunkt uken før (evt. med litt bedre betingelser)
- Aktør sitt system er nede: Gategrunnsleie leveres som tilsvarende tidspunkt uken før

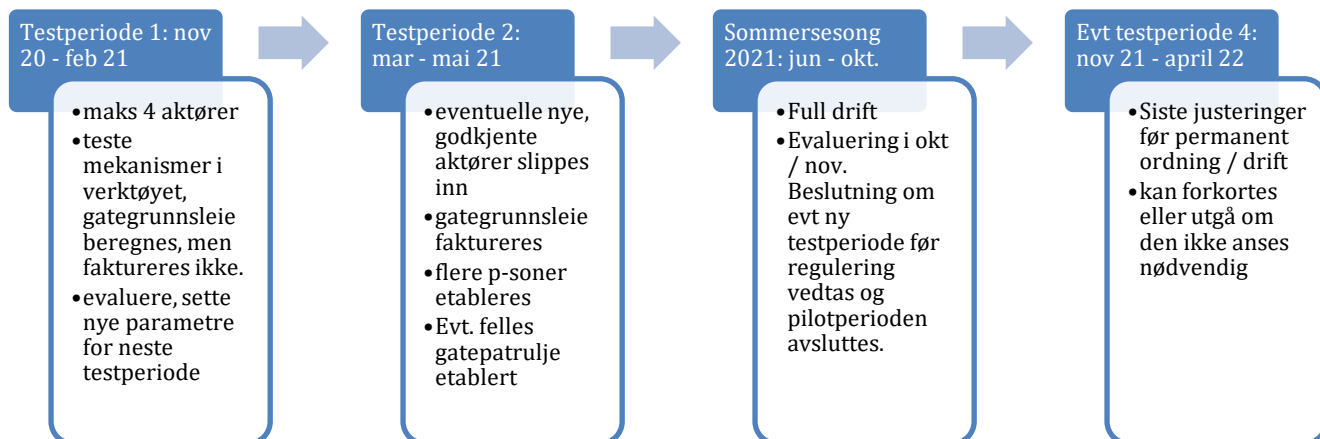
Nærmere beskrivelse av forløpet i pilotprosjektet

Beskrivelsen her er å betrakte som et utkast, som vil bli drøftet nærmere med operatørene som deltar i pilotprosjektet.

Pilotprosjektet deles inn i fire testperioder:

- Fase 1: November 2020 – februar 2021: Trinnvis oppstart - beregning av gategrunnsleie, men ingen fakturering så sant operatørene innretter seg etter reguleringsmekanismen. Evaluering etter ca. 3 måneder (februar). Maks 4 operatører i denne testperioden.
- Fase 2: Mars – mai 2021: "Live" test med fakturering av gategrunnsleie, evaluering før sommersesong 2021. Eventuelt med flere operatører.
- Fase 3: Juni – oktober 2021: Sommersesong 2021, videreutvikling og ytterligere testing av digitalt reguleringsverktøy. Evaluering i oktober 2021.
- Fase 4: November 2021 – april 2022: Siste testperiode før permanent regulering (etter behov – kan sløyfes / forkortes). Pilotprosjektet avsluttes seinest april 2022.

De ulike testperiodene i pilotprosjektet kan framstilles på denne måten:



Bymiljøetaten har valgt å legge til rette for oppstart av første testperiode i vintersesongen. Dette gir selvsagt noen ekstra utfordringer, og for mange operatører kan det være mindre attraktivt å lansere sin tjeneste på denne tiden. Samtidig gir det noen muligheter:

- Det er mer sannsynlig at de fleste operatørene velger å starte med et begrenset antall sykler, slik at oppstarten kan skje mer gradvis, med større mulighet for læring underveis.
- Vinteren i Bergen er som regel mild, med bare veier. Samtidig vil en få testet tjenesten under skiftende forhold.
- Større muligheter for å kunne få luket ut «barnesykdommer» og gjort justeringer i kommunens reguleringsverktøy og opplegg for drift, før en vår / sommersesong med full drift.

Det er viktig at man gir seg tid underveis til å utforske sammenhenger, oppdage uforutsette effekter - samt at man har tilstrekkelig tid til å sikre at tjenesteutviklingen hos operatør svarer til tekniske krav hos kommunen.

Eventuelle endringer i Nivels APIer/grensesnitt må også varsles operatører i rimelig tid, og man må etablere et testmiljø der nye tjenester kan utprøves før lansering.

En nærmere beskrivelse av utkastet til de ulike testperiodene finnes i vedlegg 3.