



Til
BBU - Seksjon miljø og samfunn (Arbeidssted)

Fra
Bymiljøetaten

Fagnotat

Vår referanse: 2025/252333-2
Saksbehandler: June Alfheim Einen
Dato: 19. desember 2025

Fagnotat fra Bymiljøetaten datert 19.12.25 – Svar på innbyggerforslag om forbud av elsparkesykler på fortau og representantforslag om forbud i byrommet

Hva fagnotatet gjelder

Byrådsavdeling for byutvikling har i intern korrespondanse datert 14.10.25 bedt Bymiljøetaten om å utarbeide et fagnotat som besvarer innbyggerforslaget fra Sindre Sørensen om totalforbud av elsparkesykler på fortau i hele Bergen kommune (ref. 2025/252333-1).

Byrådsavdelingen har også bedt Bymiljøetaten i intern korrespondanse datert 11.11.25 om å utarbeide et fagnotat som besvarer representantforslaget fra Tom-Ove Koteng Monsen (PP) om forbud for elsparkesykler og elsykler i byrommet (ref. 2025/256573-7).

Bymiljøetaten fraråder at innbyggerforslaget og representantforslaget vedtas. Kommunen har per i dag ikke hjemmel innenfor nasjonalt lovverk til å innføre generelle forbud mot kjøring og parkering på fortau eller øke aldersgrensen. Endring i tidspunktene/dagene for nattestenging må gjøres gjennom en endring i den lokale forskriften. Kommunen har imidlertid handlingsrom innenfor dagens regelverk til å regulere og begrense bruken av elsparkesykler, blant annet gjennom sakesoner, forbudssoner, antallsbegrensning og krav om styrt parkering. Disse reguleringene har kommunen mulighet til å justere og skjerpe som en del av den løpende driften. Videre ble det i november 2025 innført flere nye tiltak for å redusere ulempene knyttet til utleie av elsparkesykler på offentlig grunn. Etter Bymiljøetaten sin vurdering bør disse tiltakene få virke over en periode før det vurderes ytterligere innstramminger.

Bymiljøetaten anbefaler derfor at man først ser effekten av tiltakene som allerede er innført. Videre at det gjøres en nærmere vurdering av hvilke ytterligere tiltak som kan innføres dersom de allerede innførte tiltakene ikke gir ønsket effekt.

Grunnlag for fagnotatet

Bystyrets kontor mottok 26.08.25 et innbyggerforslag som lyder slik:

«Vi er en voksende gruppe medlemmer i en gruppe på Facebook som føler at myke trafikanter ikke lenger har trygge steder å bevege seg på. Fortauene er blitt trafikkert vei, med lydløse kjøretøy der førerne (ofte 2 på ett kjøretøy) suser forbi i høy fart. Å se noen som kjører hensynsfullt i gangfart er en sjeldenhet. Uføre, blinde, eldre - som er spesielt utsatt for brudd med potensielt livstruende konsekvenser-hoppende og lekende småbarn, gravide, vi er alle blitt omgjort til "slalomstolper" i en løype for både svært unge og noen voksne som enten leker seg i "artig slalomløype" eller har det fryktelig travelt. For å bli kvitt et stort problem for mange må vi få et totalforbud mot elsparkesykler på fortau, og alle andre steder der fotgjengere tidligere var trygge. Det

er ikke slik at brukerne av disse kjøretøyene ville brukt bil i stedet, miljøfaktoren er lik null. Det er mer sannsynlig at de heller ville brukt beina eller offentlig transport. Elektriske sparkesykler har ingenting på fortauer å gjøre. Vi ber om at det snarlig vedtas et forbud, og at myke trafikanter dermed får fortauene tilbake som et trygt sted å bevege seg.

Motoriserte kjøretøy skal heller ikke parkeres på fortau. Bergen by har gått i retning av svært mye dårligere tilgjengelighet da elektriske kjøretøy står og ligger tilfeldig plassert på kryss og tvers av fortau i hele byen. Vi vil minne om at Bergen kommune vanligvis krever betaling fra egne innbyggere når de ønsker å bruke fortau til stillas og liknende, og at innbyggere blir bøtelagt dersom de selv plasserer objekter på fortau. Tilsvarende bør kommunen konsekvent bøtelegge elsparkesykler som ulovlig parkeres på fortau og annen kommunal eiendom. Appen Feilparkering og andre tiltak har ikke løst problemet. Vi vil ha de motoriserte "sparkesyklene" helt vekk fra fortauene!»

Bergen bystyre vedtok 24.09.25 at innbyggerforslaget skulle tas opp til realitetsbehandling, ref. sak 308/25.

Videre overleverte bystyrerepresentant Tom-Ove Koteng Monsen (PP) et representantforslag til bystyre og utvalgene i bystyremøte 22.10.25. Representantforslaget lyder slik:

«Forslag til vedtak:

- 1. Totalforbud mot bruk og parkering av el-sparkesykler på følgende områder:*
 - Festplassen*
 - Torgallmenningen*
 - Fisketorget*
 - Bryggen*
 - Byparkene i sentrum*
 - Områder rundt kollektivknutepunkter og helseinstitusjoner*
 - Deler av fortauene*
- 2. Innføring av økt aldersgrense for bruk av el-sparkesykler i Bergen kommune, med minimumsalder satt til 16 år.*
- 3. Tidsbegrensninger for bruk, med forbud i tidsrommet kl. 24:00-06:00 på fredager, lørdager og helligdager.*
- 4. Pålegg om teknisk GEO begrensning til alle aktører som tilbyr el-sparkesykler, slik at forbudssoner og tidsrestriksjoner håndheves automatisk gjennom teknologiske løsninger.*
- 5. Evaluering av tiltakene våren 2027, med påfølgende rapportering til bystyret om effektene på trafiksikkerhet og skadeomfang.»*

Forretningsutvalget vedtok 04.11.25 at representantforslaget skulle oversendes byrådet for videre utredning, ref. sak 317/25.

Byrådsavdelingen har bedt Bymiljøetaten om å utarbeide fagnotat som vurderer forslagene. Videre har byrådsavdelingen uttalt at i den grad forslagene sammenfaller, kan disse behandles samlet.

Selv om representantforslaget omfatter et bredere spekter av tiltak knyttet til reguleringen av elsparkesykler enn innbyggerforslaget, vurderer Bymiljøetaten at disse forslagene delvis sammenfaller og burde ses i sammenheng. Bymiljøetaten finner det derfor hensiktsmessig å svare ut bestillingene i samme fagnotat.

Fagetatens vurdering

1. Innledende bemerkninger

1.1. Kort om faktiske forhold

Det er nå like i overkant av 7000 elsparkesykler i Bergen fordelt på 7 bydeler (ikke Arna), med høyest antall kjøretøy registrert dette året på ca. 7700. Det har vært kjørt ca. 5,3 millioner turer hittil i 2025 (per 6. november). Til sammenligning var det 5,8 millioner påstigninger på Bybanens linje 2 i 2024.

1.2. Tiltak som nylig er gjennomført og pågående prosesser

Trygg ferdsel på fortau og gangveier er ett av formålene som forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Bergen kommune (utleieforskriften) skal ivareta. Dette er noe Bymiljøetaten fokuserer på gjennom vår oppfølging av tillatelsesordningen. I områder der konfliktnivået mellom gående og elsparkesykler er høyt har Bymiljøetaten derfor løpende innført sakesoner, kjøre- eller parkeringsforbud jf. utleieforskriften § 9, se:

[Kart over reguleringer for elsparkesykler i Bergen](#)

Bymiljøetaten gjør kontinuerlige vurderinger på om reguleringene bør justeres, og om det bør innføres flere reguleringer.

I brev fra Bymiljøetaten til byrådsavdelingen datert 11.11.25 sendte etaten forslag til flere tiltak som kunne gjennomføres for å redusere ulempene vi i dag ser med utleie av elsparkesykler¹. Det ble skilt mellom forslag til tiltak på kort sikt og lengre sikt, der sistnevnte ble vurdert som aktuelle dersom de kortsiktige tiltakene ikke gir ønsket eller tilstrekkelig effekt innen rimelig tid.

På denne bakgrunn har byrådet bedt om at Bymiljøetaten umiddelbart²:

1. Innfører langt flere og større sakesoner i sentrum, og senker farten i enkelte sakesoner.
2. Innfører tidsdifferensierte sakesoner der farten senkes ytterligere når det er mange gående i området (for eksempel Torgallmenningen, Byparken, Torget og Bryggen på lørdager).
3. Reduserer antall kjøretøy i sone 1 fra totalt 900 til 750, og vurderer reduksjon i sone 2.
4. Vurderer å gjøre Indre Sentrumssone til en sammenhengende sakesone.
5. Vurderer å innføre antallsbegrensning i sone 3 og 4.

I tråd med dette varslet Bymiljøetaten utleieaktørene om utvidelse av sakesonene i sentrum, samt opprettelse av nye sakesoner, fra 20.11.25, jf. utleieforskriften § 9. I tillegg ble det sendt brev til utleieaktørene om at antallsbegrensningen for kjøretøy i sone 1 ville bli redusert fra totalt 900 til 750 kjøretøy fra 28.11.25. Bymiljøetaten vurderer behov for ytterligere tiltak fortløpende.

¹ Bymiljøetatens ref. 2025/266529-1).

² Se for øvrig byrådets saksframstilling i behandlingen av forslag til endring av utleieforskriften for nærmere detaljer (ref. 2025/88967-80).

Kommunen skal også gjøre en større revisjon av utleieforskriften våren 2026. Der vil mer omfattende endringer vurderes i forbindelse med at vi ønsker å legge mer til rette for delte elsykler innenfor dagens tillatelsesordning. Dette som en erstatning for dagens bysykkelordning. Bymiljøetaten vil blant annet se nærmere på tillatelsenes lengde og antall tildelinger, hvilke krav som stilles til utleieaktørene for å få tillatelse, og hvilke vilkår som vil gjelde for de som tildeles tillatelse. Høringsrunden vil være åpen for alle som ønsker å gi innspill.

2. Rammer og momenter i vurderingen av totalforbud

2.1. Juridiske rammer

2.1.1. Vegtrafikkloven og trafikkreglene

Førerne av elsparkesyklene har selv et ansvar for å ferdes hensynsfullt og varsomt i trafikken, jf. vegtrafikkloven § 3.

Videre fremgår det av forskrift om kjørende og gående trafikk (trafikkreglene) § 20 nr. 3 at kjøring med elsparkesykkel er tillatt på fortau, gangveg og i gangfelt «*når gangtrafikken er liten og bruken ikke medfører fare eller er til hinder for gående*». Av bestemmelsens nr. 4 fremgår det også at elsparkesykler kan stanses eller parkeres på sykkelveg, gangveg, fortau, gågate eller gatetun «*dersom den ikke er til unødig hinder eller ulempe*».

Trafikkreglene er med andre ord klare på at elsparkesykler kan kjøre og parkeres på fortau, men at dette forutsetter at det tas hensyn til gående. Dette innebærer at kommunen ikke kan innføre et generelt forbud mot kjøring og parkering på fortau gjennom lokal forskrift.

2.1.2. Utleieforskriften og utleieloven

Kommunens handlingsrom til å regulere elsparkesykler følger av utleieforskriften, som igjen er hjemlet i lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn (heretter utleieloven). Disse regelverkene setter rammene for hvilke vilkår og krav kommunen kan stille gjennom tillatelsesordningen, i tillegg til øvrige nasjonale regelverk og EØS-rettslige forpliktelser. For ordens skyld påpeker vi at kommunen kun kan fastsette reguleringer med hjemmel i utleieforskriften og utleieloven for *utleide* elsparkesykler på *offentlig* grunn, jf. utleieforskriften § 3.

Utleieloven gir ikke hjemmel til at kommunen kan fastsette et generelt forbud mot kjøring og parkering på fortau gjennom den lokale forskriften. Et nasjonalt forbud mot kjøring på fortau ble vurdert i 2022, men ikke innført³. Trafikkreglene fastslår også som nevnt at elsparkesykler kan kjøre og parkeres på fortau, jf. pkt. 2.1.1. ovenfor.

Utleieloven § 3 gir imidlertid kommunene hjemmel til å fastsette parkering- og kjøreforbud på steder, soner eller områder gjennom de lokale forskriftene. Eventuelle begrensninger må være forankret i utleielovens formål om fremkommelige og trygge offentlige rom, effektiv forvaltning, klimavennlige løsninger og godt miljø og lokalmiljø.

Av utleielovens forarbeider⁴ uttales det at bruksforbud (og hastighetsbegrensninger) er en særskilt begrensning i ferdselsretten, og at bestemmelsen er ment for tilfeller der det er arealer hvor det av ulike grunner er behov for å sikre at slike kjøretøy ikke brukes, eller kun kan brukes i lav hastighet. Dette kan for eksempel være i tilknytning til spesielle bygg, eller det kan være områder med særlig mye trafikk eller ansamlinger.

³ Statens Vegvesen sendte forslaget på høring på vegne av Samferdselsdepartementet. Forslaget ble ikke innført da dette ville skape store trafikksikkerhetsutfordringer ved bruk i vegbanen.

⁴ Dok.nr.8:293 L (2020-2021).

Det påpekes videre i utleielovens forarbeider at en kommunal tillatelsesordning for utleie av elsparkesykler innebærer regulering av en tjenestevirksomhet, og derfor må vurderes opp mot EØS-retten og tjenesteloven. Dette innebærer at kommunale reguleringer må oppfylle kravene i tjenesteloven § 10.

Etter tjenesteloven § 10 første ledd kan krav om tillatelse og tilhørende vilkår bare stilles dersom de ikke direkte eller indirekte innebærer forskjellsbehandling på grunnlag av statsborgerskap, bosted eller etableringsstat, er begrunnet i *tvingende allmenne hensyn*, og er *egnet og nødvendig* for å oppnå formålet med reguleringen.

At et tiltak må være «*nødvendig*» innebærer et krav om forholdsmessighet mellom tiltaket og formålet som det skal oppnå. Tiltaket må ikke være mer inngripende enn nødvendig, og kan ikke opprettholdes dersom formålet kan ivaretas gjennom andre, mindre inngripende tiltak som er tilstrekkelig virkningsfulle. Vurderingen av nødvendighet og forholdsmessighet må foretas konkret og i lys av den faktiske situasjonen⁵.

Bergen kommune har i utleieforskriften § 9 fastsatt at kommunen blant annet kan regulere områder hvor det ikke er tillatt å plassere eller parkere elsparkesykler (bokstav a), og områder der det er hastighetsbegrensninger eller bruksforbud (bokstav c). Kommunen har dermed mulighet til å innføre forbudssoner for å begrense kjøring og parkering på fortau, allmenninger eller lignende. Slike reguleringer må likevel være i samsvar med utleielovens og utleieforskriftens formål, og begrensningen må kunne rettferdiggjøres etter tjenesteloven § 10.

Det er samtidig viktig at slike reguleringer ikke undergraver nasjonalt regelverk. Bergen kommune kan derfor ikke innføre et generelt forbud mot kjøring på fortau som i praksis setter trafikkreglene til side. Dette er imidlertid ikke til hinder for at kommunen kan fastsette målrettede og avgrensede reguleringer innenfor det handlingsrommet utleieloven og utleieforskriften gir.

2.1.3. Trafikkskilt

Kommunen kan også regulere ferdsel og bruk av elsparkesykler gjennom skilting på lokale strekninger eller i soner. Slike skilt vil gjelde for både private og utleide elsparkesykler, og kan benyttes til å innføre bruksforbud, parkeringsforbud og fartsreguleringer, både på veg og fortau.

Samferdselsdepartementet har i brev til Stortingets transport- og kommunikasjonskomité datert 17.11.25 redegjort for mulighetene for å regulere elsparkesykler gjennom skilting. Det finnes i dag ikke et normert skilt som kun gjelder kjøring på fortau. For å fastsette et slikt forbud må kommunen benytte skilt som forbyr kjøring med liten elektrisk motorvogn (elsparkesykkel), kombinert med underskilt med tekst som presiserer at forbudet kun gjelder fortau. Bruk av slike underskilt forutsetter at det søkes Statens vegvesen om fravik. Så langt Statens vegvesen kjenner til, er det ikke tatt i bruk slike løsninger i norske kommuner. Departementet peker videre på at lokale reguleringer som avviker fra de alminnelige trafikkreglene bør være godt synlige for brukerne, og uttrykker tvil om uskiltede forbud er en hensiktsmessig reguleringsform.

2.2. Tekniske rammer

Teknologien fastsetter også i stor grad rammene for hvilket handlingsrom og muligheter kommunen har til å fastsette reguleringer. Til dette viser vi hovedsakelig til vårt brev til

⁵ Jf. LB-2018-141762.

byrådsavdelingen datert 11.11.25 om forslag til tiltak for å redusere ulempene med utleie av elsparkesykler⁶. Av dette brevet fremgår det under pkt. 1.2. at:

«Den geografiske posisjonen til de små elektriske kjøretøyene som er til utleie bestemmes av GPS-enheten på kjøretøyet, noen ganger i kombinasjon med brukerens telefon. Det er likevel ikke mulig å fastslå elsparkesyklenes eksakte posisjon ved å nytte GPS. Spesielt i områder mellom høye bygninger eller under tak vil den viste posisjonen være mindre presis. Operatørene har også uttalt at de sliter med unøyaktige GPS-posisjoner i Bergen sammenlignet med andre byer pga. fjellene. Det er ofte en forsinkelse i signalenes responstid, fordi posisjonene kommuniseres med satellitt. Det kan føre til at kjøretøyene er et stykke inne i en sone før dette registreres. Signalforsinkelsen kan reduseres noe dersom operatørene lagrer informasjon om de geografiske sonene lokalt på kjøretøyene. Hvor kjapt og/eller presist kjøretøyene responderer på GPS-signalene varierer også ofte mellom kjøretøyer fra samme operatør. Bymiljøetaten opererer derfor ofte med en buffersone når det opprettes reguleringssoner.

Resultatet av GPS-signalenes unøyaktighet er at det i praksis er umulig å ha ulik regulering på fortau og i kjørebane langs samme vei. Dersom det for eksempel opprettes en sakte- eller forbudssone på et fortau for å flytte kjøringen av elsparkesykler til veibanen, vil dette ofte resultere i at:

- 1. sone-reguleringssignaler slår inn på kjøretøyet selv om det er i veibanen, og/eller*
- 2. sone-reguleringssignaler slår ikke inn på kjøretøyet når det er på fortauet.»*

Dette kan komme overraskende på brukeren og eventuelle biler slik at de leder til trafikkfarlige situasjoner.

I dag er det styrt parkering i den indre sentrumssonen (sone 1). Dette innebærer at det kun er tillatt å plassere eller parkere elsparkesykler på parkeringsareal som er dedikert til disse kjøretøyene, jf. utleieforskriften § 9 bokstav b. GPS-unøyaktighet i sentrumsområdene medfører imidlertid at systemet i mange tilfeller kan tillate at brukeren avslutter turen, til tross for at kjøretøyet i praksis står opptil flere meter unna oppmerket parkeringsareal.

2.3. Andre momenter i vurderingen

I vurderingen av et eventuelt forbud mot kjøring og parkering av elsparkesykler på fortau er det også nødvendig å se utover de juridiske og tekniske rammene, og vurdere hvordan ulike reguleringer vil virke i praksis.

Bymiljøetaten anerkjenner at mange fotgjengere opplever utrygghet og redusert fremkommelighet som følge av bruk av elsparkesykler på fortau, og at dette kan være særlig utfordrende for blant annet svaksynte og personer med nedsatt mobilitet. Disse hensynene er viktige og må tas på alvor i vurderingen av reguleringstiltak.

Samtidig kan et generelt forbud mot kjøring på fortau medføre økt risiko for brukere av elsparkesykler, ved at de i større grad må ferdes i vegbanen sammen med biler og andre tyngre kjøretøy. Dette gjelder særlig i områder der alternative, trygge traseer mangler eller er lite sammenhengende. Data viser at brukerne ofte foretrekker å kjøre i sykkelfelt eller på sykkelveier der dette er tilgjengelig. Mange steder i Bergen, også i sentrum, er imidlertid sykkeltilrettelegging mangelfull. Brukere må i praksis velge mellom å ferdes i vegbanen sammen med tyngre kjøretøy som busser og lastebiler, eller på fortau og gangarealer.

⁶ Bymiljøetatens ref. 2025/266529-1.

Bymiljøetaten erfarer videre at en andel av brukerne av elsparkesykler er unge. Selv om aldersgrensen for bruk er 15 og 16 år, tilsier erfaringer at også yngre brukere benytter tjenesten. Mange unge førere har begrenset erfaring med å ferdes i trafikken, og kan ha mangelfull kjennskap til trafikkreglene.

Et slikt forbud kan dermed bidra til flere og mer alvorlige ulykker, og vil etter etatens vurdering være vanskelig å forene med nullvisjonen for trafikksikkerhet.

Videre har et generelt forbud begrenset treffsikkerhet. Et slikt tiltak vil gjelde på steder og til tider av døgnet der det i dag ikke foreligger vesentlige utfordringer, for eksempel når antallet fotgjengere er lavt. Det kan også skape usikkerhet hos brukerne om hvor det er tillatt å ferdes. Dette skyldes blant annet at det i praksis ikke alltid er tydelig for brukerne hvilke gangarealer som er fortau, og hvilke som er gangveg eller gang- og sykkelveg.

Et forbud mot parkering av elsparkesykler på fortau vil medføre betydelige praktiske utfordringer knyttet til tilrettelegging og etterlevelse av alternative parkeringsløsninger. I sentrale deler av Bergen er det lite ledig areal som kan brukes til parkering av elsparkesykler. En stor andel av dagens parkeringsareal for disse kjøretøyene ligger enten på fortau eller har tilkomst via fortau. Dersom slik tilkomst ikke tillates, vil parkeringsmulighetene bli vesentlig redusert. Et parkeringsforbud på fortau vil i praksis innebære at kjøretøyene må parkeres i vegbanen eller på arealer som i dag brukes til bilparkering. Dette vil igjen redusere antall tilgjengelige bilparkeringsplasser og skape nye konflikter med andre trafikantgrupper, blant annet knyttet til fremkommelighet og tilgjengelighet for varelevering.

Et forbud på fortau vil i praksis medføre at kjøretøyene i større grad må benytte vegbanen til parkering, særlig i områder uten styrt parkering eller tilrettelagt parkeringsareal. Samtidig vil Bymiljøetatens mulighet til å sanksjonere ulovlig parkering bli mer begrenset enn i dag. Etter gjeldende regelverk har kommunen kun adgang til å ilegge gebyr til elsparkesykler «*ved overtredelse av skilt nr. 377 [parkeringsforbud], vegtrafikkloven § 3 og trafikkreglene § 20 nr. 4*», jf. forskrift om offentlig parkeringsgebyr § 2.

En generell forbudssone kan redusere brukervennligheten og gjøre tilbudet med utleide elsparkesykler mindre attraktivt. Tiltaket vil også kunne gjøre tilbudet mindre tilgjengelig for personer som bruker elsparkesykler som et praktisk hjelpemiddel i hverdagen, for eksempel på grunn av redusert forflytningsevne. Dersom det innføres svært inngripende reguleringer, kan det samlede restriktive trykket også føre til at det blir mindre attraktivt for utleieaktørene å tilby utleie av elsparkesykler i Bergen kommune.

Bymiljøetaten ønsker også å bemerke at det finnes nasjonale lovverk som regulerer mange av utfordringene knyttet til bruk av elsparkesykler, slik disse trekkes frem i innbygger- og representantforslaget. Bymiljøetaten erfarer likevel at etterlevelsen av regelverket er mangelfull blant mange brukere av elsparkesykler, noe som bidrar til opplevd utrygghet for gående. Etter etatens vurdering ville flere av utfordringene som beskrives blitt redusert dersom regelverket i større grad ble håndhevet, og det blant brukerne oppstod en tydeligere opplevelse av at brudd på reglene faktisk får konsekvenser.

3. Bymiljøetatens vurdering av innbyggerforslaget

Bymiljøetaten vurderer at Bergen kommune ikke har hjemmel til å innføre et totalforbud mot kjøring og parkering på fortau gjennom lokal forskrift. Vi viser til at et nasjonalt forbud ikke ble vedtatt etter høringen i 2022, og at utleieloven ikke åpner for at kommunen kan fastsette et slikt forbud.

Bymiljøetaten vurderer at det uansett er mer hensiktsmessig å benytte målrettede og differensierte reguleringer, for eksempel knyttet til utvalgte områder eller tider, enn å innføre et generelt forbud mot kjøring og parkering av elsparkesykler på fortau. Slike reguleringer gir bedre mulighet til å tilpasse tiltakene der utfordringene faktisk er størst, og til å ivareta både hensynet til fotgjengere og trafikksikkerheten for brukere av elsparkesykler.

Selv om kommunen ikke kan innføre et totalforbud, jobber vi også kontinuerlig med tiltak for å bedre situasjonen for gående. Erfaringene fra de siste årene viser at utleie av elsparkesykler har gitt økende utfordringer i byrommet, særlig på fortauene, etter hvert som antallet kjøretøy og brukere har økt. Derfor har Bymiljøetaten innført en rekke strengere reguleringer fra november 2025, blant annet med mål om å redusere feilparkering, bedre fremkommeligheten og øke tryggheten for fotgjengere. Etter vår vurdering bør disse tiltakene få virke over tid før vi tar stilling til om det er behov for ytterligere innstramminger. Dersom tiltakene ikke gir ønsket effekt innen rimelig tid, vil vi vurdere nye grep innenfor det handlingsrommet lovverket gir, slik at eventuelle tiltak både er forholdsmessige, rettslig forankret og uten utilsiktede konsekvenser.

For øvrig bemerker Bymiljøetaten at endringer i det nasjonale regelverket kan føre til nye muligheter til å innføre et totalforbud mot kjøring og parkering på fortau eller andre reguleringer. Bymiljøetaten vurderer likevel at det er viktig å få erfaringer med tiltakene som ble innført i november, før det innføres omfattende tiltak som kan ha utilsiktede konsekvenser.

Bymiljøetaten ønsker også å presisere at vi fortløpende følger opp feilparkerte elsparkesykler på offentlig grunn. Våre trafikkbetjenter legger gebyrer til kjøretøy som er til hinder for ferdseien, spesielt med fokus på myke trafikanter, barnevogner og rullestolbrukere. Etter at gebyr er ilagt flytter trafikkbetjentene kjøretøyet, eller kontakter utleieaktørene slik at de kan rydde opp. Hittil i år er det ilagt 5204 gebyrer.

4. Bymiljøetatens vurdering av representantforslaget

4.1. Totalforbud mot bruk og parkering i utvalgte områder

4.1.1. Generelt

Bymiljøetaten anerkjenner at et forbud mot bruk og parkering i utvalgte områder kan bedre fremkommeligheten og den opplevde tryggheten for fotgjengere. Videre kan et forbud forebygge skader på grunn av hensynsløs kjøring og færre hindringer, særlig for svaksynte og rullestolbrukere. Det vil også gjøre at byrommet oppleves ryddigere med færre negative inntrykk.

Bymiljøetaten vurderer likevel at det ikke bør innføres kjøre- og parkeringsforbud på stedene som foreslås i representantforslaget. Vi vurderer at slike forbud per i dag ikke er egnet eller nødvendig for å ivareta formålene i utleieforskriften, jf. tjenesteloven § 10. Som nevnt under pkt. 2.1.2. kan ikke tiltak/reguleringer vær mer inngripende enn nødvendig, og de kan ikke opprettholdes dersom formålet allerede kan ivaretas gjennom andre, mindre inngripende tiltak som er tilstrekkelig virkningsfulle. Etter Bymiljøetatens vurdering vil ikke kjøre- og parkeringsforbud på stedene som foreslås i representantforslaget være forholdsmessig på nåværende tidspunkt.

Kjøreforbud er et inngripende tiltak som bør begrunnes godt, spesielt når det foreslås innført i områder som ellers er åpne for alminnelig ferdsel, inkludert sykling. Det bør være en høy terskel for å innføre særskilte restriksjoner for én gruppe kjøretøy, som elsparkesykler, fra allmenningene og byrom i Bergen sentrum. De samme reglene om hensynsfull ferdsel og passering av fotgjengere i tilnærmet gangfart gjelder for begge grupper kjøretøy. Hastighetsreguleringer for elsparkesykler, som kan variere med for eksempel tiden på

døgnet, er et mindre inngripende og mer treffsikkert tiltak. Slik hastighetsregulering er allerede innført i områdene med høy fotgjengertrafikk, som nevnt ovenfor. I dag har de fleste sakesonene en maksimal hastighet på 12 km/t, og denne kan ved behov justeres ytterligere.

Bymiljøetaten har allerede innført en rekke kjøreforbudssoner i særlig sårbare områder, slik som mange parkområder, gravplasser, kunstgressbaner, skolegårder, IPS/havneområder, motorveier, tunneler, byfjellene og inne på selve Bryggen. Som nevnt ovenfor ble det også innført strengere reguleringer i november 2025, etter at representantforslaget ble fremmet. Disse tiltakene bør få virke over tid før vi tar stilling til om det er behov for ytterligere innstramminger. En nærmere beskrivelse av gjeldende regulering i de enkelte områdene følger nedenfor.

I alle de foreslåtte områdene er det i dag etablert styrt parkering med oppmerket parkeringsareal for elsparkesykler. Parkering i disse områdene er vurdert med sikte på å balansere hensynet til fremkommelighet, trafikksikkerhet og tilgjengelighet, og et parkeringsforbud vil kunne skape utfordringer for bruken av elsparkesykler i sentrale områder.

Bymiljøetaten vurderer også at kommunen bør være restriktiv med å innføre skilt som fastsetter kjøre- eller parkeringsforbud på fortau, og at skilting ikke er et egnet virkemiddel for å innføre et generelt forbud om dette. Skiltregulering er en statisk reguleringsform som er tidkrevende å etablere og lite fleksibel å endre ved behov. Skilting krever utarbeidelse av skiltplaner, uttalelse fra politiet og vedtak fra Statens vegvesen, samt kostnader knyttet til produksjon og montering. For tiden er behandlingstiden på skiltvedtak flere måneder.

I dag benytter kommunen en dynamisk reguleringsmodell gjennom digitale geosoner, som muliggjør rask etablering og justering av parkeringsforbud, hastighetsbegrensninger og kjøreforbud basert på konkrete behov. Bymiljøetaten administrerer per i dag et stort antall slike soner, som kan opprettes og endres løpende. Sonene iverksettes av utleieaktørene i løpet av kort tid etter at de er opprettet eller endret. Denne reguleringsformen gir større fleksibilitet og gjør det mulig å tilpasse tiltakene fortløpende, i tråd med utleielovens og utleieforskriftens formål.

Bymiljøetaten er samtidig enig med Samferdselsdepartementet i at lokale reguleringer bør være godt synlige for brukerne for å sikre forståelse, etterlevelse og håndheving. Skilting kan derfor vurderes i unntakstilfeller på steder der dette anses som både egnet og nødvendig. Slike tiltak forutsetter imidlertid tilstrekkelig informasjon og håndheving. Håndhevingen av trafikkregulerende skilt ligger til politiet, som per i dag har begrenset kapasitet til å prioritere denne typen oppgaver. På denne bakgrunn anbefaler Bymiljøetaten ikke en utstrakt bruk av skiltregulering som virkemiddel.

Utover dette vil Bymiljøetaten trekke frem noen konkrete momenter til de enkelte stedene som foreslås i representantforslaget.

4.1.2. Festplassen

I forbindelse med arrangementer fjernes parkeringsmulighetene, og det etableres en midlertidig forbudssone. Ved innføringen av tiltak i november ble det ikke vurdert behov for ytterligere regulering på Festplassen, da hele området disponeres frem til romjulen av Bergen Julemarked. Behovet for å innføre sakesone, tilsvarende reguleringene i øvrige sentrale byrom, vil bli vurdert etter dette.

Festplassen er et åpent og oversiktlig område, der kjøring store deler av døgnet i utgangspunktet burde være lite problematisk. Hovedfartsåren for sykkel ledes hit, og mange brukere av elsparkesykkel velger å bruke sykkelvei der dette er tilgjengelig. Et kjøreforbud vil

øke trafikkrisikoen for brukerne, ved at de i større grad må dele trafikkareal med biler og andre tyngre kjøretøy. Samtidig anerkjennes det at området i perioder kan ha høy fotgjengertrafikk.

4.1.3. Torgallmenningen

I dag er det innført tidsavgrensede hastighetsbegrensninger på Torgallmenningen. På hverdager mellom kl. 07:30-20:00 er maksimal hastighet 12 km/t. På lørdager mellom 09:00 og 18:00 er denne ytterligere redusert til 9 km/t. Etter Bymiljøetaten sin vurdering bidrar disse reguleringene til å ivareta hensynet til fotgjengere i perioder med høy aktivitet.

Torgallmenningen er et åpent og oversiktlig område, der kjøring store deler av døgnet i utgangspunktet burde være lite problematisk. Et ytterligere moment er at området i dag er åpent for ferdsel også for andre kjøretøygrupper, herunder bil og andre tyngre kjøretøy. Et forbud som kun retter seg mot elsparkesykler vil derfor måtte begrunnes særskilt.

4.1.4. Fisketorget

Det er i dag innført en sakesone her hver dag mellom kl. 07:30-20:00 med maksimal hastighet på 12 km/t.

Bymiljøetaten utelukker imidlertid ikke at det kan være hensiktsmessig å vurdere et tidsavgrenset totalforbud her i turistsesongen, dersom sakesonen ikke gir tilstrekkelig effekt. I denne perioden er Fisketorget i mindre grad egnet for gjennomkjøring, som følge av begrenset tilgjengelig/åpent areal og høy fotgjengeraktivitet på området. Et sesongbasert tiltak vil være mer treffsikkert enn et permanent forbud. Imidlertid må gevinstene ved et forbud avveies mot faren for mer kjøring i vegbanen, samt mer kjøring på fortauet på motsatt side, et fortau med mange bussholdeplasser og mye fotgjengertrafikk.

4.1.5. Bryggen

Det er i dag etablert kjøreforbud på deler av Bryggen, som vist på kartutsnittet til høyre. Dette innebærer at det heller ikke er tillatt å parkere kjøretøy i dette området.

Dersom det innføres et forbud på fortauet på den andre siden av vegen på Bryggen, vil dette også kunne slå inn i vegbanen på grunn av unøyaktighet ned GPS som tidligere beskrevet under pkt. 2.3. Dette kan skape trafikkfarlige situasjoner for brukerne. Store deler av året er det også åpent og god plass på de delene av Bryggen der det ikke etablert kjøreforbud. Bymiljøetaten vil vurdere om det kan være hensiktsmessig å innføre en sakesone her i turistsesongen.

4.1.6. Byparkene i sentrum

Bymiljøetaten forstår representantforslaget slik at det dreier seg om Byparken, Nordnesparken og Nygårdsparken.

I store deler av Byparken og området rundt Lille Lungegårdsvann er det allerede innført sakesoner hver dag hele døgnet, se blå markering kartutsnittet under. For øvrig viser vi til momentene om Festplassen, som også gjør seg gjeldende her.





I Nordnesparken og Nygårdsparken har det vært parkeringsforbud helt siden tillatelsesordningen startet. Det samme gjelder alle de andre sentrumsnære parkområdene. Bergenhus festning har i tillegg kjøreforbud. I Nordnesparken viser våre data at det er veldig liten trafikk av elsparkesykler, mens Nygårdsparken har mye gjennomfart, særlig til og fra Nygårdshøyden. For Nygårdsparken kan en saktetone være et aktuelt tiltak i deler av året med mye fotgjengertrafikk.

4.1.7. Områder rundt kollektivknutepunkter og helseinstitusjoner

Rundt bybanestopp og de fleste kollektivterminaler er det allerede innført parkeringsforbud, utenom på oppmerket parkeringsareal. For at elsparkesykler skal kunne fungere som en del av en kombinert reise med kollektivtransport, er det viktig å unngå unødvendige barrierer i tilknytning til holdeplasser og knutepunkter. Særlig ute i bydelene ser vi at en stor del av turene starter og slutter ved kollektivholdeplasser. Undersøkelser viser at slike kombinasjonsturer har større potensiale til å erstatte bilturer fordi kollektivtilbudet blir mer tilgjengelig. Det vurderes derfor ikke hensiktsmessig med kjøreforbud, eller et generelt parkeringsforbud, i tilknytning til kollektivholdeplasser. Bymiljøetaten vil vurdere forbud på kollektivholdeplasser dersom vi ser at dette skulle bli nødvendig.

Bymiljøetaten har i liten grad erfart utfordringer i tilknytning til helseinstitusjoner. Bruken av elsparkesykkel er generelt begrenset i disse områdene. Vi samarbeider med Haukeland universitetssjukehus om reguleringer knyttet til deres områder. Bymiljøetaten vurderer at det ikke er behov for å innføre et generelt totalforbud ved helseinstitusjoner, men at eventuelle utfordringer heller bør håndteres gjennom målrettede tiltak i de områdene der det faktisk oppleves problemer.

4.1.8. Deler av fortauene

Som nevnt under pkt. 2.3. setter de tekniske rammene begrensninger ved at det i praksis er umulig å ha ulik regulering på fortau og i kjørebane langs samme vei. Dette skaper trafikkfarlige situasjoner ved at forbud på fortau kan påvirke brukere som kjører i vegbanen. Et slikt forbud vil også øke trafikkrisikoen for brukerne, ved at de i større grad må dele trafikkareal med biler og andre tyngre kjøretøy.

Vi vurderer imidlertid at det i enkelte tilfeller kan være hensiktsmessig å innføre forbud langs hele gatestrekket. Dette må vurderes konkret for hvert enkelte, utvalgte område/gatestrek, for eksempel i smale gater eller der konfliktnivået mellom gående og elsparkesykler er særlig høyt.

Bymiljøetaten vurderer også at skilting kan vurderes i unntakstilfeller på steder der dette anses som både egnet og nødvendig for å sette kjøreforbud på utvalgte fortau. Vi bemerker likevel at manglende håndheving fra politiet sin side trolig vil gjøre at skilting får begrenset effekt.

4.3. Økt aldersgrense

Det fremgår av forskrift om førerkort m.m. § 12-1 tredje ledd at liten elektrisk motorvogn «kan føres av person som har fylt 12 år og har nødvendig ferdighet».

Bergen kommune har dermed ikke hjemmel til å fastsette en høyere aldersgrense, ettersom nasjonal lov fastsetter grensen til 12 år.

Til orientering har utleieaktørene i Bergen på eget initiativ fastsatt aldersgrensen for sine brukere til 15 og 16 år. Bymiljøetaten erfarer imidlertid at det i noen tilfeller forekommer bruk av tjenesten av barn under disse aldersgrensene, blant annet ved at foresatte eller andre oppretter brukerkontoer på vegne av barna. Som tidligere nevnt kan unge førere ha mangelfull kjennskap til trafikkreglene og de pliktene som følger av å være fører av et motorisert kjøretøy. Dette kan bidra til uønsket atferd og økt utrygghet for gående. Informasjonstiltak og holdningsskapende kampanjer kan derfor være et viktig supplement til regulering og håndheving, særlig rettet mot ungdom og foresatte.

4.4. Tidsbegrensninger for bruk nattestid

Av utleieforskriften § 10 fremgår det at:

«Utleie kan skje alle dager, hele dagen, unntatt i tidsrommet mellom kl. 23.00-05.00 natt til lørdag og natt til søndag og mellom kl. 01.00-05.00 natt til hverdager.

Kommunen kan oppheve nattestengingen midlertidig eller på ubestemt tid dersom det vurderes som forsvarlig.»

I tråd med bestemmelsen er utleietjenesten stengt i tidsrommet mellom kl. 23:00-05:00 natt til lørdag og natt til søndag. Dette har ikke vært endret siden utleieforskriften tredde i kraft.

Tidspunktene for når tjenesten kan være tilgjengelig eller stenges er eksplisitt fastsatt i forskriftsbestemmelsen, og kan derfor ikke justeres administrativt. Dette forutsetter en endring av forskriften. Som nevnt ovenfor skal Bymiljøetaten gjøre en større revisjon av utleieforskriften våren 2026, og det vil være mulig å komme med høringsinnspill til blant annet nattestenging i den sammenheng.

4.5. Pålegg om teknisk GEO begrensning

Alle aktører som tilbyr utleie av elsparkesykler i Bergen i dag er gjennom tillatelsesordningen pålagt å følge geosonene for parkering, parkeringsforbud, hastighetsreguleringer og kjøreforbudssoner som er definert av Bergen kommune, jf. utleieforskriften § 9. Løsningen innebærer at sonene håndheves automatisk – det vil si at kjøretøyene følger reguleringene som er definert for posisjonen de befinner seg i til enhver tid. En slik løsning har vært på plass siden starten i 2020, og ble formalisert gjennom forskrift og tillatelsesordning fra 2022. Det er derfor ikke behov for noe nytt vedtak om dette.

5. Økonomiske konsekvenser

Forslagene vil i hovedsak ha økonomiske konsekvenser for utleieaktørene. Etter utleieforskriften § 17 skal utleieaktørene dekke kommunens utgifter i tråd med

selvkostprinsippet. Dette innebærer at utleieaktørene i hovedsak vil måtte dekke kostnader som kommunen påføres som følge av forslagene.

Kommunen vil blant annet kunne få økt ressursbruk knyttet til oppfølging av operatørene, håndheving av feilparkeringer, samt arbeid med tilrettelegging av alternative parkeringsarealer. Det er per i dag vanskelig å tallfeste de samlede kostnadene knyttet til forslagene.

Forslagene kan også påvirke lønnsomheten til utleieaktørene, blant annet ved at de må bruke økte ressurser på rydding og oppfølging, og ved at svært restriktive reguleringer kan redusere etterspørselen i tjenesten. Dette kan igjen gjøre tilbudet mindre attraktivt for brukerne.

6. Fagetatens anbefaling

Bymiljøetaten fraråder at innbyggerforslaget og representantforslaget vedtas.

Vi anbefaler at det gjøres en nærmere vurdering av hvilke ytterligere tiltak som kan innføres dersom tiltakene som ble innført i november 2025 ikke gir ønsket effekt innen rimelig tid.

Med hilsen
Bymiljøetaten

Lise Reinertsen
etatsdirektør

Tord Honne Holgernes
avdelingsleder

Dokumentet er godkjent elektronisk.