



Til
BBU - Seksjon klima, miljø og samfunn
(Arbeidssted)

Fra
Bymiljøetaten

Fagnotat

Vår referanse: 2024/15608-27
Saksbehandler: June Alfheim Einen
Dato: 19. juli 2024

Fagnotat fra Bymiljøetaten datert 19.07.24 – Evaluering av forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Bergen kommune

Hva fagnotatet gjelder

Bergen bystyre vedtok 30.03.22 (sak 52/22) forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Bergen kommune (heretter utleieforskriften). Det ble også vedtatt at:

«3. Forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Bergen kommune skal evalueres årlig de første par årene og bystyret skal orienteres. Deretter skal forskriften evalueres en gang i perioden.»

Bymiljøetaten legger med dette frem vår andre evaluering av utleieforskriften. Målet med evalueringen er å synliggjøre styrker og svakheter med regelverket ut fra Bymiljøetatens erfaringer det siste året, og belyse i hvilken grad utleieforskriften fungerer etter formålet.

Anbefaling og oppsummering fra Bymiljøetaten

Bymiljøetaten erfarer at utleieforskriften i utgangspunktet fungerer godt med det hjemmelsgrunnlaget vi har i dag. Bestemmelsene fremmer i all hovedsak formålene om trygge og fremkommelige offentlige rom, effektiv forvaltning, klimavennlige løsninger og godt miljø og lokalmiljø.

Vi ser imidlertid at det er behov for å gjøre noen endringer i enkelte bestemmelser for å tilrettelegge for at utleie av små elektriske kjøretøy kan skje på en bedre måte til det beste for byen. Dette gjelder §§ 2, 5, 7, 8, 9, 10, 13, 15 og 17. For § 18 er det behov for å gjøre nærmere vurderinger for å kunne ta stilling til om en endring er nødvendig og hensiktsmessig. Bymiljøetaten anbefaler på denne bakgrunn at forskriften revideres, og at det gjøres en nærmere vurdering på hvordan alle disse bestemmelsene skal endres i forbindelse med revideringsarbeidet.

Det er også enkelte bestemmelser Bymiljøetaten ser behov for å endre dersom det gis hjemmel til dette i lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn. Dette gjelder §§ 1, 3 og 20.

Med hilsen
Bymiljøetaten

Lise Reinertsen
etatsdirektør

Arvid Heggstad
avdelingsleder

Saksfremstilling

1. Bymiljøetatens arbeid med evalueringen

Denne evalueringen tar utgangspunkt i evalueringen som Bymiljøetaten gjorde i 2023, se vedlegg 1 og 2. Bymiljøetatens erfaringer med å følge opp og tilrettelegge i tillatelsesperioden ligger også til grunn for utredningen, samt eventuelle tilbakemeldinger som vi har mottatt i løpet av perioden.

Som en del av evalueringsarbeidet sendte Bymiljøetaten ut tre spørreundersøkelser vinteren 2024 til: 1) utleieselskaper som har tillatelse fra kommunen, 2) andre utleieselskaper og 3) andre leverandører, offentlige myndigheter og aktører, samt interesseorganisasjoner og kommunale råd. Spørreskjemaene følger vedlagt, sammen med kontaktliste, se vedlegg 3-6. Kontaktlisten tok utgangspunkt i høringslisten fra desember 2021, og ble sendt til de som Bymiljøetaten vurderte at i størst grad har blitt påvirket av forskriften. Spørreundersøkelsen inneholdt spørsmål om ulike forhold i forskriften og den forrige tillatelsesperioden som varte fra 01.06.22 – 01.04.24.

Bymiljøetaten mottok totalt 12 svar/inns spill. Utleieselskapene som svarte var Voi Technology AS og Ryde Technology AS. Andre leverandører som kommunen har avtale med, og som har gitt innspill, er Nivel AS og UIP Drift AS. Sistnevnte er et underselskap av UIP Holding AS, og samarbeider med Bergen kommune om bysykkelordningen. Av offentlige myndigheter fikk vi tilbakemelding fra Vest politidistrikt, Statens vegvesen og Vestland fylkeskommune. Andre offentlige aktører som gav innspill, var Bergen Havn AS og Bybanen AS. Av interesseorganisasjoner og kommunale råd fikk vi tilbakemelding fra Norges Blindeforbund Hordaland (Blindeforbundet), Kommunalt råd for personer med funksjonsnedsettelse (KRPF) og Eldrerådet.

I pkt. 2 i saksfremstillingen vil vi gjennomgå innspillene fra spørreundersøkelsen som tar opp overordnede/generelle temaer som ikke er direkte knyttet opp til de enkelte paragrafene i utleieforskriften. I pkt. 3 vil vi redegjøre for hovedinnholdet i innspillene fra respondentene, og innspillene vil knyttes til de enkelte paragrafene i utleieforskriften. Dersom en av de aktuelle respondentene ikke er nevnt, er det fordi de ikke har gitt innspill til bestemmelsen. Svarene fra spørreskjema og eventuelle andre tilbakemeldinger er vedlagt i sin helhet i vedlegg 7-21.

Bymiljøetatens kommentarer til innspillene og våre egne erfaringer til bestemmelsene fremkommer i redegjørelsen.

2. Overordnede og generelle innspill

Innledningsvis i spørreundersøkelsen ba vi om en tilbakemelding på hva som fungerer godt eller mindre godt med den lokale utleieforskriften, og om respondentene ellers har forslag til forbedringer.

Innspill fra utleieselskaper som har tillatelse fra kommunen

Voi har svart at det er positivt at Bergen kommune fra starten av har hatt en tillatelsesperiode på 2 år og at forskriften er fleksibel. Det er en forutsigbar ordning for dem som næringsdrivende. Etter Voi sin oppfatning er det viktig at de lokale forskriftene ikke setter store begrensninger som hindrer teknologisk og operasjonell utvikling. De trekker frem lysforurensning som eksempel på et vilkår som er tolket for strengt, dersom man sammenligner med bruk av lys ellers i bybildet. Voi foreslår at kommunikasjonen og rapporteringen «strømlinjeformes» for å minimere ressursbehovet og dermed avgiftene. Utover dette opplyser Voi at de i alle år har satt pris på den uformelle og løpende dialogen med Bergen kommune.

Ryde trekker frem den fleksible antallsbegrensningen og inndelingen av byen i soner, som positivt. De viser til at dette har gitt flere fordeler, slik som at aktørene får mulighet til å konkurrere om å tilby den beste tjenesten i form av antall sparkesykler og dekningsområde. I

tillegg muliggjør det en satsing i ytre bydeler, uten at det går på bekostning av antall sparkesykler i andre deler av byen. Ryde synes også at det er positivt at de har fått mulighet til å teste å ha tjenesten åpen natt til hverdager. Begge disse tingene er forhold som Ryde mener fungerer bedre i tillatelsesordningen i Bergen sammenlignet med andre storbykommuner. Ryde opplyser at den lokale forskriften generelt har fungert bra. De opplever en god og effektiv dialog med kommunen via Slack (skybasert kommunikasjonsplattform for direktemeldinger), og de synes at reguleringen jevnt over er fornuftig.

Andre leverandører

Nivel mener at toveis datadeling og dynamisk regulering fungerer godt med den lokale forskriften.

UIP Drift har svart at det er vanskelig å drive med innovasjon av bysykkelordningen, herunder utvikling av elsykler, ettersom det etter utleieforskriften kun er aktørene med tillatelse gjennom ordningen som kan ha utleie av små elektriske kjøretøy. For at UIP Drift skal kunne opprettholde et attraktivt tilbud, er det viktig for dem at det åpnes for elsykler tilknyttet bysykkelordningen. De viser til at intensjonen med bysykkelordningen fra dag én har vært å utvide med elsykler. Ved å vedta den lokale forskriften har kommunen etter deres mening aktivt sperret muligheten for at Bergen Bysykel kan levere på intensjonen og selve grunnlaget for avtalen. I tillegg har utleieforskriften åpnet for at andre aktører kan drive direkte tilsvarende virksomhet, uten at bysykkelordningen har fått mulighet til å levere tilsvarende tjeneste.

Innspill fra offentlige myndigheter

Vest politidistrikt har svart at sonereguleringen i kombinasjon med antallsbegrensningene fungerer godt, ettersom det begrenser antallet små elektriske kjøretøy i Bergen sentrum. De mener også at nattestengingen i helgene, samt muligheten for å stenge andre netter i ukedagene, fungerer bra. Dette fordi det reduserer antallet uhell/ulykker på grunn av uaktsom kjøring eller kjøring i ruspåvirket tilstand. Etter Vest politidistrikts oppfatning fungerer § 19 om fjerning, flytting og rydding av de små elektriske kjøretøyene mindre godt, ettersom kjøretøyene ofte blir stående eller liggende lenge til hinder før de blir fjernet. Dette gjelder spesielt utenfor sentrumssonen.

Vestland fylkeskommune har vist til at de har hatt en prosess med Bergen kommune angående parkeringsareal i kommunen. Fylkeskommunen legger til grunn at revidert tillatelsesordning/forskrift sendes på høring til de aktuelle offentlige etatene for offisiell saksbehandling senere i saksbehandlingen. Det vises også til fylkeskommunens tilbakemelding ved den forrige evalueringen, der de ba om å bli inkludert i evalueringen i en mer direkte dialog med Bymiljøetaten. De ønsket å bli presentert hva Bymiljøetaten mener har vært positive og negative sider ved forskriften, og vurderinger knyttet til hvordan små elektriske kjøretøy utplasseres i tilknytning til fylkesveinettet. Fylkeskommunens interesser er særlig knyttet til tallet på kjøretøy som utplasseres, og hva som tillates som parkeringsareal.

Innspill fra offentlige aktører

Bergen Havn har svart at parkeringsarealene og begrensningen på antall kjøretøy innenfor de ulike sonene fungerer godt med den lokale forskriften. De synes likevel at det fortsatt er mye parkering utenfor parkeringsarealene, og at det fungerer mindre godt at det fortsatt er en frivillig ordning å være med på. Videre opplever Bergen Havn fremdeles en del elsparkesykler på avveie ved at de for eksempel havner i Vågen.

Bybanen ønsker at det skal være mulig å bruke elsparkesykler *frem til* deres holdeplasser. De har imidlertid innført geo-fencing for å hindre at elsparkesyklene kan brukes *på* holdeplassene.

Innspill fra interesseorganisasjoner og kommunale råd

Blindeforbundet har svart at det har blitt noe mindre elsparkesykler på kryss og tvers etter at den lokale forskriften trådte i kraft. Blindeforbundet opplever likevel at det fremdeles er elsparkesykler som står parkert der de ikke burde, på fortau og andre steder. De viser til at noen av de avsatte parkeringsarealene er plassert inntil vegger og andre steder der det er naturlig for svaksynte og blinde å gå. Dette er til fare og hinder for trygg ferdsel.

KRPF mener at den lokale forskriften har medført en reduksjon i antall kjøretøy og færre feilparkeringer, spesielt i indre sentrumssone. KRPF synes videre at det er positivt at det bare er to utleieselskap, og at tjenesten ikke er tilgjengelig nattestid i helgene. Etter KRPF sin oppfatning fungerer rydding av feilparkerte kjøretøy mindre godt, og det er fremdeles mye som kan forbedres knyttet til dette. For eksempel ser KRPF stadig at kjøretøyene blir satt midt på fortauet eller 10 meter fra oppmerkede parkeringsareal for slike kjøretøy. I tillegg blir det opphopninger enkelte plasser, spesielt i sone 2 (rett utenfor den indre kjernen) der det allerede er litt smalt. Dette gjør det vanskelig å passere både til fots, som rullende eller kjørende. KRPF opplyser at elsparkesyklene sjeldent eller aldri blir ryddet av utleieselskapene. Som regel er det andre som flytter de bort slik at de ikke er til hinder. Videre mener KRPF at gebyrene er for lave for de som slenger syklene fra seg. De opplever det også som problematisk/uheldig at brukerne kjører i for høy hastighet, og at de kjører forbi på fortauet uten at man er oppmerksomme på det. Som en generell kommentar bemerker KRPF at det ville vært kjærkomment med andre/bedre sanksjonsmuligheter for feilparkering, og større krav til rydding. De viser videre til at bysykkelordningen ser ut til å fungere, og de ønsker at kommunen vurderer mulighetene til å prissette bysyklene på et nivå som elsparkesyklene. Videre ønsker KRPF parkeringsareal der man må sette fra seg elsparkesyklene, slik at kjøretøyene kun kan deaktiveres på parkeringsarealet/stativet.

Eldrerådet har bemerkt at det er en ulempe for eldre fotgjengere at det er tillatt å sykle, samt benytte elsparkesykkel på fortau. Når syn, hørsel og kognitive reaksjoner blir svekket, er det en ulempe at lydløse fremkomstmidler i relativt stor fart bruke det samme arealet som gående. De viser til at det er et godt kjent prinsipp at det er viktig å skille de forskjellige trafikantgruppene for å minske faren for ulykker. Eldrerådet anmoder om at de som utformer nye forskrifter har dette med seg i tankene, og forsøker å redusere bruken av elektriske elsparkesykler mest mulig.

Bymiljøetatens vurdering av innspillene og egne generelle erfaringer

Bymiljøetatens egne generelle erfaringer er i hovedsak lik som ved forrige evaluering, se vedlegg 1 pkt. 3 (s. 31-33). Vi erfarer at situasjonen er bedret sammenlignet med før utleieforskriften trådte i kraft og første tillatelsesperiode startet opp. Samtidig ser vi at elsparkesyklene fremdeles hindrer fremkommelighet og skaper problemer for rullestolbrukere og barnevogner. Særlig i enkelte områder i grensen mellom sone 1 og sone 2 oppstår det til tider utfordringer med opphopning av kjøretøy. Bymiljøetaten mener dette skyldes at det er tvungen parkering i sone 1. Vi har vært i dialog med Voi og Ryde om dette, som har iverksatt tiltak for å avbøte på utfordringene her. Bymiljøetaten har også hatt en gjennomgang med Vestland fylkeskommune av parkeringsarealer på fylkeskommunal grunn, og vi opplever å ha en god dialog rundt dette.

Bymiljøetaten ser at det er vanskelig for UIP å drive med innovasjon av bysykkelordningen, herunder utvikling av elsykler, ettersom disse kjøretøyene er omfattet av utleieforskriften. Etter vår oppfatning kan det være hensiktsmessig å gjøre et unntak fra dette, se pkt. 3.1.2. nedenfor. Vi presiserer imidlertid at elsykler først vil være aktuelt etter at den nåværende bysykkelkontrakten er utgått. Vi viser til at Bymiljøetaten tidligere har vurdert og konkludert med at den nåværende kontrakten med UIP ikke kan utvides til å omfatte elsykler, som følge av anskaffelsesregelverkets begrensninger i adgangen til å gjøre endringer i inngåtte kontrakter.

Når det gjelder tidspunktet for når tjenesten kan være tilgjengelig, mener Bymiljøetaten at testingen av nattåpent i hverdagene har fungert bra. Vi er enige med Vest politidistrikt i at det fungerer bra å ha mulighet til å åpne/stenge tjenesten, se pkt. 3.3.3. nedenfor for nærmere informasjon om dette. Vi er for øvrig usikre på om Vest politidistrikt sikter til § 19 eller § 13 når det gjelder deres innspill om at kjøretøyene ofte blir stående eller liggende lenge til hinder før de blir fjernet. Uansett bemerker Bymiljøetaten at utleieselskapene har hovedansvaret for å fjerne, flytte og rydde kjøretøyene. Gjennom vår oppfølging av tillatelsesordningen har vi også dialog med operatørene om feilparkeringer. Vi ser likevel at det fortsatt er et forbedringspotensiale her, som vi har fokus på i vår oppfølging.

Bymiljøetaten er videre usikre på hva Bergen Havn sikter til med sitt innspill om at det er for mye parkering utenfor parkeringsarealene og at det er uheldig at det er en frivillig ordning å være med på. Vi bemerker at utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Bergen kommune bare kan skje med tillatelse fra kommunen, jf. utleieforskriften § 5. Det er kun tvungen parkering i sone 1. Utenfor denne sonen kan brukerne av kjøretøyene parkere der de ønsker, så lenge dette ikke er til hinder for fremkommeligheten osv. I forlengelsen av dette bemerker vi at GPS-posisjonering ikke er nøyaktig nok til at det vil være mulig å regulere via geofencing at kjøretøyene kun kan avslutte sine turer innenfor et parkeringsareal, jf. innspillet fra KRPF. Bymiljøetaten ønsker heller ikke å ha tvungen parkering overalt.

Bymiljøetaten er usikker på hva KRPF mener når de ønsker at kommunen skal vurdere mulighetene til å prissette bysyklene på et nivå som elsparkesyklene. Bymiljøetaten har bedt om en tilbakemelding fra KRPF på dette, uten å få en oppklaring.

Hva gjelder KRPF sitt innspill om at kjøretøyene kun burde kunne deaktiveres på parkeringsareal/stativ, så er dette også noe som fremgår av merknad 3 i vedtak fra Bergen bystyre datert 10.04.24 (ref. 103/24). Bymiljøetaten har bedt om innspill på dette fra Voi og Ryde, som har gitt følgende tilbakemelding:

Voi: *«Forstår at de ikke har lagt inn en begrensning til «sentrum» i denne merknaden. Altså hele kommunen.*

Da må vi ha stativer som er koblet til strøm for å ha nødvendig teknologi. Samt enheter på samtlige sykler for å koble sammen. Teknologien finnes, men krever strøm.

Svaret er derimot enklere. Dette kravet vil eliminere tilbudet i Bergen. Ingen kommer til å operere under det kravet. Så hvis dette er målet gi oss gjerne beskjed så snart som mulig.»

Ryde: *«Dette vil medføre en dramatisk endring for bransjen, og representere et fundamentalt skifte bort fra hvorfor tjenesten er så populær nemlig fleksibiliteten. TØI har forsket på bruk av parkeringsplasser og kommet til at det gjerne ikke skal være mer enn 70-100 meter mellom plassene for ikke å forringe kvaliteten av tjenesten. Kostnadene ved å tilby tjenesten vil videre øke betydelig. I sum vil dette trolig innebære at ingen er villige til å tilby delte el-sparkesykler i Bergen på kommersielle vilkår, og at subsidier vil være nødvendig. Merk at det kun var 2 kvalifiserte tilbydere ved forrige søknad om tillatelser, og at en tillatelse derfor ikke ble benyttet. Det viser at attraktiviteten til dagens løsning er vurdert som lav blant flere av de store aktørene som ikke søkte. Avslutningsvis har Ryde et driftsområde som dekker over 40 kvadratkilometer i Bergen, fra Åsane i nord til Rådal i sør. Det vil være praktisk umulig å dekke dette område med en stasjonsbasert løsning. Bergen bysykkel er som eksempel helt uten dekning i store deler av vårt driftsområde.»*

I likhet med Voi forstår Bymiljøetaten innspillet/merknaden fra KRPF og bystyret slik at det gjelder hele kommunen og ikke bare sentrumssonen. Uavhengig av dette mener vi at en slik

ordning vil være lite fleksibel og kreve mer ressurser av kommunen ved endring i parkeringsarealene, f.eks. hvis et parkeringsareal skal fjernes. Det er lettere å fjerne oppmerking enn å finne en ny plass til et stativ og deretter flytte stativet. Det vil også være mange stativ som skal fordeles i et allerede trangt bybilde, der mange ulike hensyn skal tas. Videre bemerker Bymiljøetaten at vi kun kan sette krav om parkering i stativ på offentlig grunn, og at dette ikke løser utfordringene ved feilparkeringer på privat grunn. Vi har ikke hjemmel til å pålegge andre grunneiere å anskaffe parkeringsstativer. Det er også svært lite sannsynlig at operatørene vil være villige til å bære kostnadene ved dette. Bymiljøetaten synes også at Voi og Ryde trekker frem gode poeng. Bymiljøetaten fraråder etter dette at det innføres krav om parkeringsstativ, dersom det fortsatt er ønskelig at utleie av elsparkesykler skal være et tilbud i Bergen.

Videre er Bymiljøetaten usikker på om Eldrerådet mener at revidert forskrift bør utformes for å mest mulig redusere bruk av elsparkesykler på fortau eller bruk generelt. Hvordan bruk av elsparkesykler skal foregå på fortau er bestemt i forskrift om kjørende og gående trafikk (trafikkregler) § 20 tredje ledd. Det er ellers utfordrende å få inn effektivt virkemidler mot kjøring på fortau, i forskriften. Vi observerer at brukerne ikke ønsker å kjøre i blandet trafikk hvor større kjøretøy passerer i relativt mye høyere hastighet, eller på ujevnt underlag som for eksempel på brostein. På strekninger med sykkelfelt blir disse i all hovedsak benyttet.

3. Gjennomgang av bestemmelsene i forskriften

3.1. Forskriftens kapittel I – Innledende bestemmelser

3.1.1. Formål

§ 1. Formål

Forskriften skal legge til rette for at utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Bergen kommune bidrar til fremkommelige og trygge offentlige rom, effektiv forvaltning, klimavennlige løsninger og godt miljø og lokalmiljø.

Innspill fra utleieselskaper som har tillatelse fra kommunen

Voi har svart at forskriften også bør legge til rette for formål om mobilitet og persontransport, ettersom det tross alt er det utleieselskapene driver med.

Ryde mener at det er noe begrenset hvilke flere formål forskriften kan legge til rette for, med tanke på hvordan loven er definert. Generelt mener Ryde at det gjerne i større grad bør vurderes hvordan aktørene klarer å tilby en tjeneste som er etterspurt av brukerne i byen.

Innspill fra interesseorganisasjoner og kommunale råd

Blindeforbundet mener at det må settes av plass til faste parkeringsareal i hele området der det drives med utleie av små elektriske kjøretøy. Videre må det tydeliggjøres at elsparkesyklene ikke kan parkeres på gangvei og fortau i det hele tatt, da vegtrafikkloven fastslår at de ikke kan parkeres slik at de er til hinder for gående. Blindeforbundet viser til at all parkering på gangveier og fortau vil være til hinder for svaksynte og blinde. For eksempel er det naturlig for mobilitetsstokkbrukere å følge ytterkantene, mens det for seende er vanlig å bruke hele bredden.

Bymiljøetatens vurdering av innspillene og egne erfaringer

Bymiljøetatens vurdering og anbefaling tilknyttet denne bestemmelsen er i det vesentlige den samme som i 2023, se vedlegg 1 pkt. 2.1.1. (s. 3-8). Vi ønsker likevel å komme med noen tilleggsbemerkninger, og kommentere til innspillene fra spørreundersøkelsen.

I likhet med Voi, ønsker Bymiljøetaten i større grad å kunne bruke utleieforskriften til å fremme mobilitet og miljøvennlig transport. I evalueringen fra 2023 vurderte Bymiljøetaten at utleieloven måtte endres dersom vi skulle ha mulighet til å fremme slike formål. Etter en ny vurdering ser vi imidlertid at det er rom for å konkludere i begge retninger. Vi viser til at det etter utleieloven kan legges til rette for «klimavennlige løsninger og godt miljø og lokalmiljø». Det kan argumenteres for at mobilitet og klimavennlig transport kan innfortolkes her. Bymiljøetaten mener likevel at det er en fordel om utleieloven er tydeligere på at dette omfattes, og at det kan være hensiktsmessig om utleieloven i større grad legger til rette for mobilitet. Fokuset i dag er hovedsakelig knyttet til kontroll for å ivareta hensynene til trygghet og fremkommelighet i det offentlige rom. Etter vår oppfatning bør mobilitet i større grad være fokuset fremover.

Det er ikke praktisk mulig å ha faste parkeringsareal for små elektriske kjøretøy i hele Bergen kommune. Hver enkelt plass må vurderes individuelt, og medfører kostnader å merke opp areal. Det er også flere hensyn som må tas i disse prosessene, og parkeringsareal for små elektriske kjøretøy vil da kunne komme på bekostning for andre typer parkering (bysykler, sykler, bil) og bruk av byrommene generelt. Etter Bymiljøetatens oppfatning fungerer dagens regulering av soner og områder bra, der det i hovedsak er oppmerkede parkeringsareal i sone 1 og 2. Vi har også et løpende arbeid med å finne nye parkeringsareal.

Bymiljøetaten ønsker også å klargjøre reglene om parkering av elsparkesykler på gangvei og fortau, jf. innspillet fra Blindeforbundet om at disse kjøretøyene ikke kan parkeres der. Etter forskrift om kjørende og gående trafikk (trafikkregler) § 20 fjerde ledd kan liten elektrisk motorvogn stanse eller parkere på sykkelvei, gangvei, fortau, gågate eller gatetun «dersom den ikke er til unødig hinder eller ulempe» (vår understreking). Dette omfatter elsparkesykler, som ble klassifisert som liten elektrisk motorvogn etter at utleieforskriften ble vedtatt, jf. forskrift om krav til liten elektrisk motorvogn § 3. Elsykler faller imidlertid utenfor definisjonen.

Trafikkreglene er med andre ord klare på at elsparkesykler kan parkeres på gangveier og fortau osv., forutsatt at det ikke er til unødig hinder eller ulempe. Det er ikke tilstrekkelig at parkeringen er til hinder eller ulempe, den må være unødig. Dette innebærer at ikke alle hindringer er ulovlige, det kommer an på den konkrete situasjonen.

Konklusjon

Bymiljøetaten anbefaler ingen endringer i § 1 med det hjemmelsgrunnlaget vi har per i dag.

3.1.2. Definisjoner

§ 2. Definisjoner

I forskriften menes med (...)

- b. Små elektriske kjøretøy: Små elektriske kjøretøy og sykkel med hjelpemotor (elsykkel).*

Innledningsvis bemerker vi at spørsmålet i spørreundersøkelsen ikke var rettet direkte mot denne bestemmelsen, men om et unntak i tillatelsesordningen for stasjonsbaserte elsykler eller elsykler som leies ut i regi av bysykkelordningen. Vi ba om en tilbakemelding på hva som var respondentenes tanker om dette. Innspillene som fremgår under er derfor ikke tilbakemeldinger på selve bestemmelsen, men hvordan respondentene stiller seg til et slikt

unntak i forskriften. Bymiljøetaten anser at bestemmelsen for øvrig fungerer hensiktsmessig slik den er i dag.

Innspill fra utleieselskaper som har tillatelse fra kommunen

Voi minner om at de er i direkte konkurranseflate med bysykkelordningen, og bemerker at det vil bli krevende for utleieselskapene dersom det blir vesentlig bedre vilkår for bysykler.

Ryde mener at frittflytende elsykler i regi av bysykkelordningen bør falle innunder den eksisterende tillatelsesordningen. De synes likevel at stasjonsbaserte elsykler fint kan holdes utenfor. Innspillet er ikke nærmere begrunnet.

Andre leverandører

Nivel synes at det er fornuftig om det åpnes for frittflytende elsykler i neste runde med bysykler. Innspillet er ikke begrunnet nærmere.

Som forvalter av bysykkelordningen, stiller UIP Drift seg positive til et unntak i forskriften for stasjonsbaserte elsykler, eller elsykler som leies ut i regi av bysykkelordningen. For at bysykler skal fortsette å være et reisemiddel folk benytter, mener UIP Drift at det er viktig at tilbudet utvikles i takt med teknologien. Flere av UIP Drift sine brukere har ytret ønske om elsykler, og de er sikre på at dette hadde vært et positivt tilskudd til bysykkelordningen. Samtidig mener UIP Drift at man bør vurdere trafikkgrunnlaget for elsykler, slik at det er mulig for aktørene å ha en bærekraftig drift. Dette særlig med tanke på at aktører har forsøkt seg før. Dette innebærer at det må vurderes om for eksempel kun bysykkelordningen skal være omfattet av unntaket. UIP Drift mener også at unntaket ikke kun bør gjelde stasjonsbaserte elsykler. Bysykkelordningen bør også ha mulighet for virtuelle stasjoner.

Innspill fra offentlige myndigheter

Vest politidistrikt opplever ikke de samme utfordringene med tilfeldig hensettelse av stasjonsbaserte elsykler eller elbysykler som med elsparkesykler. De mener likevel at det bør fortsette å være krav om at slike kjøretøy parkeres på angitte plasser, slik at de ikke hindrer ferdselen for andre trafikanter.

Innspill fra offentlige aktører

Bergen Havn synes at et unntak for stasjonsbaserte elsykler eller lignende kan være en god ide. Innspillet er ikke nærmere begrunnet.

Innspill fra interesseorganisasjoner og kommunale råd

KRPF har svart at det er avgjørende å vite om det vil være unntak for alt eller bare deler forskriften for å kunne svare på om de synes et slikt unntak er hensiktsmessig. De viser til at rydding og sikring av fremkommeligheten for andre også må gjelde for stasjonsbaserte elsykler / elsykler som leies ut i regi av bysykkelordningen. For eksempel kan de ikke bare settes fra seg overalt. Videre bemerker KRPF at slike kjøretøy kan komme opp i høy fart, og at verken disse kjøretøyene eller elsparkesykler bør være åpne for utleie natt til helger og røde dager, jf. grunnene som de har oppgitt under pkt. 3.3.3.

Bymiljøetatens vurdering av innspillene og egne erfaringer

Dagens utleieforskrift setter begrensninger på muligheten til å utvide Bergens bysykkelordning til å inkludere elsykler. Dette følger av at det som er regulert for små elektriske kjøretøy gjelder tilsvarende for sykkel med hjelpemotor (elsykkel), se utleieforskriften § 2 bokstav b, jf. lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn (utleieloven) § 2.

For å kunne videreutvikle bysykkelordningen og eventuelt ha mulighet til å innføre elektriske bysykler, ser Bymiljøetaten det derfor som hensiktsmessig å innta et unntak i utleieforskriften for stasjonsbaserte elsykler som leies ut i regi av en bysykkelordning. Vi bemerker at selv om

disse syklene skulle bli unntatt fra tillatelsesordningen, vil det fortsatt stilles krav til aktøren som leier ut kjøretøyene gjennom bysykkelordningen i en egen avtale. I denne avtalen kan det være aktuelt å ha flere av de samme kravene som stilles for utleieselskapene gjennom utleieforskriften.

Bymiljøetaten er usikker på om et unntak i forskriften for frittflytende elektriske bysykler er hensiktsmessig. Vi viser til at Oslo kommune har opplyst at deres erfaringer med frittflytende elsykler er at de førte til forholdsmessig flere hindringer enn det elsparkesyklene gjorde. På nåværende tidspunkt mener vi derfor at det bør være en form for stasjoner for elsyklene, som opprettes eller godkjennes av kommunen på forhånd. Vi vurderer at stasjonene ikke trenger å begrenses til fysiske stasjoner, men at det også kan være hensiktsmessig å bruke virtuelle stasjoner (geofencet område). Disse kan for eksempel være aktuelle når et område anses som passende for elektriske bysykler, men det ikke er stor nok etterspørsel til at et stativ er nødvendig. Vossabike har hatt dette implementert i sin ordning, og Bymiljøetaten mener at dette også vil være positivt for brukerne av bysykkelordningen. For øvrig bemerker Bymiljøetaten at frittflytende elsykler kan utplasseres i regi av tillatelsesordningen.

Etter Bymiljøetatens oppfatning er det nødvendig at utleieforskriften omfatter elsykler generelt, for å sikre hensynet til fremkommelighet osv. Dersom elsykler i sin helhet unntas fra tillatelsesordningen, kan det medføre de samme utfordringene for fremkommeligheten som det tidligere var med elsparkesykler, da det vil være «fritt frem for alle». Et unntak for stasjonsbaserte elsykler generelt kan også medføre at aktører definerer sine egne stasjoner og plasserer ut elsykler. Vi mener derfor at det er problematisk hvis ikke elsykler omfattes av tillatelsesordningen eller en egen avtale slik som bysykkelordningen e.l.

Bymiljøetaten mener også at det kan være aktuelt å se på muligheten for å innføre et unntak for pilotordninger der ulike transportløsninger testes. Slik forskriften er i dag stenger den for muligheten til å teste nye løsninger for hvordan små elektriske kjøretøy kan bidra til et bedre transportsystem. Hvordan dette skal kunne inkluderes vil vurderes nærmere i forbindelse med revidering av forskriften.

Konklusjon

Bymiljøetaten anbefaler at det tilføyes et unntak i § 2 bokstav b for stasjonsbaserte elsykler som leies ut i regi av Bergens bysykkelordning, og at det undersøkes om det kan legges til et unntak for pilotordninger som har som mål å teste ut ulike transportløsninger. Vi anbefaler at det gjøres en nærmere vurdering på hvordan § 2 skal endres i forbindelse med revisjon av forskriften.

3.2. Forskriftens kapittel II – Tillatelsesordning

3.2.1. Krav om tillatelse

§ 5. Krav om tillatelse for utleie av små elektriske kjøretøy

Utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Bergen kommune kan bare skje med tillatelse fra Bergen kommune.

Bergen kommune gir tillatelse til inntil tre utleiere. Tillatelsene varer i 2 år. Den første tillatelsesperioden varer likevel kun til 1. april 2024.

Innspill fra utleieselskaper som har tillatelse fra kommunen

Voi har svart at det ikke er et marked i Bergen for mer enn maksimalt to operatører, og at tillatelsesperioden bør være i minimum tre år. Dersom fem år er mye i neste runde, kan 3+1+1 år være en mulighet.

Ryde synes at det har fungert godt å være to operatører, og trekker frem at det har vært positivt med økt antall kjøretøy i sentrum når det bare har vært to. Ryde er likevel positive til at det utlyses mulighet for opptil tre aktører. Selv om markedet for tiden kun har gitt to aktører, mener Ryde at det i størst mulig grad legger til rette for konkurranse i Bergen at kommunen gir mulighet for tre aktører. Etter Ryde sin oppfatning virker en tillatelsesperiode med en varighet på to år fornuftig.

Andre leverandører

Nivel har svart at det i utgangspunktet har fungert bra å ha to operatører i Bergen. De mener imidlertid at antallsbegrensningen burde vært begrenset til sentrumsområdene. Etter deres oppfatning er det ingen grunn til at for eksempel andre/mindre utleieselskaper kan drifte i Arna, Fyllingsdalen eller Nesttun, så lenge de deler data og «forholder seg til reglene». Nivel synes også at betaling av gebyr kunne vært forbeholdt de innerste tre sonene. Nivel mener at tillatelsesperioden bør være i minimum to år, men med mulighet til å forlenge med 2+2 år dersom alle utleieselskapene følger kravene og har fornuftige priser.

UIP Drift har ingen innspill om antall operatører, men har svart at de anser en tillatelsesperiode på ett år som optimalt. De viser til at det er mye som kan skje på ett år, og at med en kortere tillatelsesperiode vil det være mulig å følge med på eventuelle endringer og snarlig rette seg etter disse. Etter deres oppfatning gjør dette at tillatelsesordningen vil holde seg aktuell og relevant. De mener at det er viktig at kommunen henger med på endringer som skjer innenfor mikromobilitet. Både fordi det gir aktører mulighet for videreutvikling, samtidig som kommunen beholder kontroll. Dersom kommunen oppdager at noe ikke fungerer vil det være lettere å innføre endringer og restriksjoner med en ettårig tillatelse enn en toårig.

Innspill fra offentlige myndigheter

Vest politidistrikt opplever at det har fungert fint å ha to operatører i Bergen. De mener at det ikke bør være flere enn tre operatører. Videre anser Vest politidistrikt 2-3 år som en passende varighet for tillatelsesperioden. Innspillet er ikke begrunnet nærmere.

Innspill fra offentlige aktører

Bergen Havn anser to år som en passende varighet for tillatelsesperioden. Innspillet er ikke begrunnet nærmere.

Innspill fra interesseorganisasjoner og kommunale råd

Blindeforbundet opplyser at de er opptatt av trygg ferdsel, og mener at areal som er avsatt til fotgjengere og fri ferdsel ikke burde bli brukt som salgsboder året rundt.

KRPF tror ikke at antall operatører har så mye å si, bortsett fra for utleieselskapene selv ved at det ikke blir økonomisk lønnsomt å drifte i Bergen dersom det er for mange og de får for få kjøretøy hver. KRPF mener at det bør være minst to års varighet for tillatelsesperioden, ettersom utleieselskapene også er avhengige av forutsigbarhet for å kunne drifte.

Bymiljøetatens vurdering av innspillene og egne erfaringer

I evalueringen fra 2023 vurderte Bymiljøetaten at det var for tidlig å konkludere på om det var hensiktsmessig å tildele tillatelser til to eller tre aktører. Vi så behov for å gjøre en nærmere vurdering på dette gjennom år to i innværende tillatelsesperiode. Vi så også grunn til å vurdere nærmere om det kan være hensiktsmessig om regelverket legger til rette for en viss fleksibilitet i om to eller tre aktører skal tildeles tillatelse. Hva gjelder varigheten på tillatelsen, så vurderte Bymiljøetaten at det burde tas en ny vurdering på dette om noen år når

utviklingstakten i teknologien i større grad hadde roet seg. Bymiljøetaten viser til den forrige evalueringen for nærmere detaljer tilknyttet vurderingene vi gjorde til § 5, se vedlegg 1 pkt. 2.2.1. (s. 11-14).

Bymiljøetaten er fortsatt usikker på om det er nødvendig å redusere antall operatører og endre varigheten på tillatelsene som tildeles. Vi har merket oss at det er ulike oppfatninger blant utleieselskapene om hva som vil være hensiktsmessig. Ryde mener at tre operatører vil være bra for konkurransen og at to års varighet er fornuftig. Voi på sin side mener at tre operatører er for mye slik som markedet har utviklet seg, og at tillatelsene minst bør vare i tre år.

Intensjonen med en begrensning på tre aktører var å sikre konkurranse i markedet, men dette forutsetter også at aktørene vil ha en lønnsom drift. Som nevnt i forrige evaluering fremstår det som at bransjen og markedet har endret seg de siste årene. Dette ser vi særlig ved at Bymiljøetaten bare mottok søknader fra tre utleieselskaper for den nye tillatelsesperioden, der bare to av disse var kvalifiserte. Etter Bymiljøetatens oppfatning kan en reduksjon i antall operatører gjøre Bergen til et mer attraktivt marked, ettersom det kan gjøre det mer lønnsomt for selskapene å drifte. Utleieselskapene kan da også legge mer ressurser i rydding og andre tiltak som fremmer formålene i forskriften. For øvrig bemerker Bymiljøetaten at det ikke fremstår som at Voi og Ryde har koordinert sine priser og tilbud etter at Bolt trakk seg ut fra den forrige tillatelsesperioden. Det har heller ikke vært noen særlig prisøkning hos utleieselskapene, og det har dermed ikke blitt nevneverdig dyrere for brukerne å gå fra tre til to operatører.

Dersom kommunen ønsker å redusere antall tillatelser til to eller lignende, må dette imidlertid kunne begrunnes som en nødvendig restriksjon iht. EØS-regelverket, og forskriften må endres på flere punkter. Dette innebærer blant annet at restriksjonen må være begrunnet ut fra tvingende allmenne hensyn, og være egnet og nødvendig til å oppnå formålet med tillatelsesordningen. I utgangspunktet kan ikke Bymiljøetaten se at en slik reduksjon vil være nødvendig for å oppnå formålene med forskriften om fremkommelige og trygge offentlige rom. Dette er likevel noe som må tas stilling til i forbindelse med revisjon av forskriften, og som Bymiljøetaten vil eventuelt vil be om innspill på i høringsrunden.

Hva gjelder varigheten på tillatelsene som tildeles, så er dette også noe vi vil ta stilling til i revideringsarbeidet.

Bymiljøetaten forstår innspillet fra Blindeforbundet slik at de mener at tillatelsesperioden bør være begrenset til kun deler av året, som følge av at arealene det kjøres på er avsatt til fotgjengere og fri ferdsel. Til dette vil vi bemerke at det er tillatt å kjøre og parkere små elektriske kjøretøy på disse arealene, jf. trafikkreglene § 20 tredje og fjerde ledd. Bymiljøetaten ser derfor ingen gode grunner for å begrense perioden utleietjenesten kan være tilgjengelig. Uavhengig av dette arbeider Bymiljøetaten kontinuerlig med å legge til rette for at det offentlige rom skal være trygge og fremkommelige.

Bymiljøetaten er skeptiske til Nivel sitt innspill om en tillatelsesperiode med mulighet for forlengelse, se vedlegg 1 pkt. 2.2.1 (s. 14). Vi ser også utfordringer med innspillet om at oppnåelse av minimumskrav burde være nok til å få tillatelse utenfor sone 3, og at betaling av gebyr burde være forbeholdt operatører med tillatelse i de tre innerste sonene. Vi er enige i at intensjonen er god, da det kan gjøre det lettere å få på plass et tilbud om elsparkesykler som et transportalternativ hvor de i dag ikke finnes. Slike steder vil det være færre turer og lavere inntjening for utleieselskapene, men det kan potensielt redusere privatbilisme i større grad. Flere operatører fører imidlertid til mer ressursbruk hos kommunen, og det kan oppleves som urettferdig at kostnaden for å følge opp én operatør skal tilfalle andre operatører. For mange operatører fører også til en oppdeling av markedet, noe som gjør det vanskeligere å få et integrert transportsystem. Videre er det større sannsynlighet for at en

operatør som ønsker å prøve drift i et område med lavere etterspørsel vil trekke seg ut etter relativt kort tid fordi det ikke er lønnsomt. Dette er ikke ønskelig fra vår side. Bymiljøetaten ser også at dette kan reise andre problemstillinger. For eksempel må det vurderes om det skal være mulig å kjøre inn i sone 3 fra utsiden, eller om kjøretøyet må slå seg av på grensen. Dette kan oppleves som en unaturlig grense for brukerne. Etter vår oppfatning må det undersøkes om det kan stimuleres til bruk som i større grad kan erstatte privatbilisme på andre måter. Vi vil likevel ta nærmere stilling til dette i forbindelse med revisjon av forskriften.

Konklusjon

Bymiljøetaten anbefaler at det gjøres en nærmere vurdering på om, og eventuelt hvordan, § 5 skal endres i forbindelse med revisjon av forskriften. Vi vil særlig be om innspill til denne bestemmelsen i høringsrunden.

3.2.2. Kunngjøring av tillatelser

§ 6. Kunngjøring av tillatelser

Kommunen kunngjør tillatelser annethvert år. I kunngjøringen fastsettes en søknadsfrist som skal være minst 4 uker. Kunngjøringen gir nærmere opplysninger om hvor og hvordan søknaden skal sendes, hvilke opplysninger den skal inneholde samt kommunens saksbehandlingsfrist. Kunngjøringen kan gi nærmere regler om saksbehandlingen.

Innspill fra utleieselskaper som har tillatelse fra kommunen

Voi har svart at kunngjøringen av tillatelsesordningen for perioden 2024-2026 var klar og lett å forstå. De synes at ordbegrensningen på søknadene, samt forholdet mellom søknad og vedlegg, fungerte bra. Voi har gitt innspill om at en markedsundersøkelse i forkant av kunngjøringen kunne spart alle for mye tid. De opplyser at de bruker mye ressurser på søknadsprosessen.

Ryde har også svart at kunngjøringen av tillatelsesordningen var klar og lett å forstå. De synes at det var en fornuftig lengde på ordbegrensningen på søknadene. De mener at det er bra med en begrensning på antall ord og ikke sider, da dette gir bedre mulighet til å illustrere søknader. Ryde har ingen innspill til hva som kunne bli gjort annerledes med kunngjøringen.

Bymiljøetatens vurdering av innspillene og egne erfaringer

Bymiljøetatens vurdering og anbefaling tilknyttet denne bestemmelsen er den samme som i 2023, se vedlegg 1 pkt. 2.2.2. (s. 14-15). Vi vurderer at bestemmelsen fungerer bra som den er, da den gir Bymiljøetaten fleksibilitet til å tilpasse kunngjøringen til markedssituasjonen. Slik bestemmelsen er utformet, kan det nærmere innholdet i kunngjøringen også endres eller forbedres for hver tillatelsesperiode.

Når det gjelder innspillet fra Voi om å gjennomføre en markedsundersøkelse i forkant av kunngjøringen, så forstår vi dette slik at de ønsker dette for å få en pekepinn på hvordan markedet er og hvem/hvor mange som er interessert i søke. Til dette vil vi bemerke at tilbakemeldinger i en markedsundersøkelse ikke er noen garanti på om de aktuelle respondentene kommer til å søke eller ikke. Bymiljøetaten har likevel forståelse for at det medgår store ressurser på å skrive søknader, og vi ønsker derfor å se nærmere på om vi kan gjøre søknadsprosessen enklere eller mindre omfattende.

Konklusjon

Vi mener at bestemmelsen i seg selv er hensiktsmessig og vi anbefaler derfor ingen endringer i § 6 per i dag. Vi anbefaler likevel at det ses nærmere på om søknadsprosessen kan forenkles i forbindelse med revisjon av forskriften.

3.2.3. Krav til søknaden og utvelgelseskriterier

§ 7. Krav til søknaden og utvelgelseskriterier

En søknad om tillatelse skal som minimum inneholde:

- a) Utleiers navn, adresse, organisasjonsnummer, epostadresse, telefonnummer og kontaktperson.*
- b) Bekreftelse på registrering i Enhetsregisteret.*
- c) Dokumentasjon på at utleier oppfyller gjeldende datastandard som muliggjør toveis datadeling.*
- d) Dokumentasjon på at kjøretøy som skal leies ut i Bergen vil respondere korrekt på reguleringer og geosoner som nevnt i forskriftens § 9.*

Dersom det er flere enn tre søkere som oppfyller minimumskravene, skal utvelgelsen skje etter følgende kriterier (vekting i parentes):

- a) Kvalitet på utleiers rutiner og virkemidler for å oppnå god parkeringspraksis, samt plan for hvordan utleier skal organisere fjerning, flytting og rydding av kjøretøy etter forskriftens § 13 (40 %).*
- b) Kvalitet på utleiers rutiner og virkemidler for å sikre trygge offentlige rom (30 %), herunder
 - 1. hvordan søkeren fremmer lovlig og hensynsfull ferdsel,*
 - 2. hvordan søkeren ivaretar sikkerheten til tredjepersoner, og*
 - 3. hvordan søkeren ivaretar sikkerheten til føreren av kjøretøyet.**
- c) Klima- og miljøvennlig drift, herunder levetid på kjøretøy, rutiner for håndtering av avfall/defekte kjøretøy og komponenter (30 %).*

Kommunen vil utdype innholdet i kriteriene og oppstille dokumentasjonskrav ved kunngjøring av tillatelsesordningen.

Selskapene som søker om tillatelse etter forskriften kan ikke ha samme eier og/eller tilhøre samme konsern, slik konsern er definert i aksjeloven § 1-3.

Innledningsvis bemerker vi at spørsmålene i spørreundersøkelsen tilknyttet denne bestemmelsen gjaldt respondentenes tanker rundt § 7. Vi ba om en generell tilbakemelding på om respondentene hadde innspill til utvelgelseskriteriene og den nærmere beskrivelsen av disse i kunngjøringen, samt om det kan være hensiktsmessig å slå sammen underpunkt 2 og 3 i § 7 andre ledd bokstav b.

Innspill fra utleieselskaper som har tillatelse fra kommunen

Voi har svart at det gir mening å slå sammen underpunkt 2 og 3 i § 7 andre ledd bokstav b. De bemerker at mange av kriteriene i anbudene til Oslo og Bergen overlapper hverandre. Voi har ofte utfordringer med å bestemme hvor ulike tiltak skal legges inn, og det blir mange referanser i søknadene. Voi opplevde at deler av kriterium C var uklar/utfordrende å svare på i årets kunngjøring. De mener likevel at dette blir bedre år for år, ettersom flere og flere

bransjestandarder kommer. Videre mener Voi at utleieselskapenes evne til å forbedre mobiliteten burde stilles som et miljøkrav i kunngjøringen. Voi har ingen andre innspill til utvelgelseskriteriene eller den nærmere beskrivelsen av kriterium A, B og C i kunngjøringen.

Ryde synes at det er fornuftig å slå sammen underpunkt 2 og 3 i § 7 andre ledd bokstav b. De viser til at disse forholdene henger veldig tett sammen, ved at for eksempel gode bremses er viktig for både brukerne og tredjepersoner. Basert på den underliggende loven, mener Ryde at utvelgelseskriteriene i forskriften er fornuftige. Ryde synes at det var bra med spesifikke punkter i den nærmere beskrivelsen av kriterium A og B i kunngjøringen. Dette gjør det tydelig for operatørene hva kommunen vurderer som avgjørende. Ryde viser også til at det kan være ulikt hva forskjellige kommuner mener er en god løsning. Det er da nyttig med klare kriterier. Videre trekker Ryde frem at manglende standarder kan gjøre det vanskelig å vite hva man skal rapportere på kriterium C. De synes likevel at det var positivt at Bergen kommune var relativt spesifikke i sine kriterier. Ryde har ingen innspill til om det kan/burde stilles flere eller andre miljøkrav i kunngjøringen for å oppnå formålene i forskriften.

Bymiljøetatens vurdering av innspillene og egne erfaringer

Bymiljøetatens vurdering og anbefaling tilknyttet denne bestemmelsen er den samme som i 2023, se vedlegg 1 pkt. 2.2.3. (s. 16-18). Vi ønsker likevel å komme med noen tilleggsbemerkninger, og kommentere til innspillene fra spørreundersøkelsen.

Voi og Ryde sin opplevelse av kriterium C knytter seg hovedsakelig til spesifiseringen (det utdypede innholdet) i kunngjøringen, ikke ordlyden i selve utleieforskriften. Vi ser det som en klar fordel at innholdet i kriteriene utypes nærmere ved hver enkelt kunngjøring. Særlig for kriterium C forsøkte Bymiljøetaten å gi en mer konkret beskrivelse i årets kunngjøring av hva som ville bli vektlagt i evalueringen og hvordan dette skulle dokumenteres. Vi ser likevel at det fortsatt er forbedringspotensiale her, og vi vil derfor se nærmere på formuleringene og kravene som stilles i forbindelse med den neste kunngjøringen. Bymiljøetaten er for øvrig enig med Voi og Ryde i at enkelte av utfordringene stammer fra manglende bransjestandarder, som gjør det vanskelig å fastsette det nærmere innholdet i kriteriene.

Hva gjelder Voi sitt innspill om at utleieselskapenes evne til å forbedre mobiliteten burde stilles som et miljøkrav, så tolker vi dette som at det knytter seg til utleieselskapenes evne/mulighet til å erstatte privatbilisme med turer på små elektriske kjøretøy, gjerne i kombinasjon med kollektivtrafikk og/eller gange.

Vi er enige med Voi om at evnen til å forbedre mobiliteten bør telle positivt, men ser utfordringer knyttet til dette på nåværende tidspunkt. Det finnes i dag lite forskning på hvordan bruk av utleide små elektriske kjøretøy påvirker bruk av privatbil, og hvert fall ikke på operatør-nivå. Vårt inntrykk er at det vil være utfordrende for operatørene å gjøre en beregning av hvordan deres utleie spesifikt påvirker privat bilbruk i de enkelte byene, og at operatørene vil måtte benytte generiske beregninger. Dette vil dermed ikke være et krav som vil kunne skille operatørene fra hverandre per i dag. Dersom dette er en beregning som blir vanlig blant operatørene, og hvor man enes om en utregningsmetode som gjør tallene sammenlignbare, er det imidlertid en faktor som Bymiljøetaten kan vurdere å ta med som et miljøkrav i fremtidige utlysninger.

Konklusjon

Bymiljøetaten anbefaler at underpunkt 2 og 3 i § 7 andre ledd bokstav b slås sammen, og at det gjøres en nærmere vurdering på hvordan bestemmelsen skal endres i forbindelse med revisjon av forskriften.

3.3. Forskriftens kapittel III – Vilkår for bruk av tillatelsen

3.3.1. Begrensning i antall kjøretøy

§ 8. Begrensning i antall kjøretøy

I sone 1 gjelder en antallsbegrensning på totalt 900 kjøretøy. Antallsbegrensningen i sone 2 er totalt 1500 kjøretøy. Kommunen kan i løpet av tillatelsesperioden øke antallsbegrensningen i sone 1 og 2 dersom kommunen vurderer det som forsvarlig. Kommunen kan i løpet av tillatelsesperioden redusere antallsbegrensningen i sone 1 og 2 dersom kommunen vurderer det som nødvendig for å ivareta hensynet til sikkerhet og fremkommelighet.

Kommunen kan i løpet av tillatelsesperioden innføre antallsbegrensninger i sone 3 og 4 dersom det som nødvendig for å ivareta hensynet til sikkerhet og fremkommelighet.

Totalt tillatt antall kjøretøy i sonene fordeles likt mellom utleierne som får tillatelse.

Utleier plikter å sikre at antallsbegrensningene overholdes basert på daglige gjennomsnittstall.

Ved eventuelle endringer knyttet til antallsbegrensninger skal utleierne gis en rimelig frist for å overholde de nye begrensningene.

Innledningsvis bemerker vi at spørsmålet i spørreundersøkelsen ikke var rettet direkte mot denne bestemmelsen, men om en mulighet for kommunen til å innføre antallsbegrensninger på mindre områder, som et spisset tiltak mot opphopning. Vi ba om en tilbakemelding på hva som var respondentenes tanker om dette. Innspillene som fremgår under er derfor ikke tilbakemeldinger på selve bestemmelsen, men hvordan respondentene stiller seg til en slik hjemmel i forskriften.

Innspill fra utleieselskaper som har tillatelse fra kommunen

Voi har svart at det er langt viktigere å stille krav til god parkering enn å innføre antallsbegrensninger på mindre områder. De viser til at opphopning ikke er noe problem dersom parkeringen er god. Videre opplyser Voi at sonetaket er krevende å overholde til enhver tid. I Oslo telles sonefordelingen én gang om dagen (kl. 5 om morgenen). Dette reduserer behovet for kontinuerlig rebalansering av flåten. Alternativet er å telle snitt eller telle en-to ganger i døgnet. Hovedpoenget er at det skal være flyt, og at syklene ikke blir stående for lenge. Dersom operatørene må rebalansere løpende, øker det både kostnadene og bruken av veinettet. Voi mener at dette kan være unødvendig dersom en bruker uansett ville flyttet sykkelen noe senere.

Ryde er positive til å innføre antallsbegrensninger på mindre områder, dersom disse defineres fornuftig. De mener at det bør være mulig dersom områdene ikke er svært små eller har få antall elsparkesykler, og dersom dette innføres i samråd med aktørene. De foreslår at dette testes gjennom en pilot.

Andre leverandører

Nivel synes at begrensningen på antall kjøretøy i sone 1 har fungert bra, da aktørene stort sett alltid ligger under antallsbegrensningen. Nivel mener at parkeringsrestriksjonene drar ned antallet, og at det strengt tatt kun er nødvendig med antallsrestriksjoner på p-plass-nivå. Nivel har ingen innspill om antallsbegrensningen i sone 2.

Innspill fra offentlige myndigheter

Vest politidistrikt mener at begrensningen i antall kjøretøy i sone 1 og 2 har fungert bra.

Innspill fra offentlige aktører

Bergen Havn har svart at det burde være færre antall kjøretøy i sone 1 og 2 enn det er i dag. Innspillet er ikke begrunnet nærmere.

Innspill fra interesseorganisasjoner og kommunale råd

Blindeforbundet har svart at elsparkesyklene står parkert flere steder i sone 1 og 2 der det er naturlig å ferdes, og at svaksynte og blinde blir tvunget til å snuble over dem før de kan forsøke å gå rundt. De mener at «innramming» må være tydeligere for brukere med mobilitetsstokker. Videre mener de at parkeringsarealene for elsparkesyklene må vike der det ikke er nok plass til å passere for flere fotgjengere og samtidig ha parkeringsareal. Dette gjelder spesielt inntil vegger langs bygg med fortau.

KRPF opplever at begrensningen på antall kjøretøy i sone 1 har gjort fremkommeligheten bedre, men at det fremdeles er en del å hente her. De opplyser at det har blitt litt mindre «villmannskjøring» på fortauene, men at det er en del å gjøre her ved at det fortsatt kan kjennes utrygt å gå i sentrum for den enkelte. Videre har KRPF svart at begrensningen i sone 2 har bidratt litt, men ikke mye, til reduksjon i feilparkerte kjøretøy. De opplever fortsatt regelmessig at kjøretøyene blir satt midt på fortauet eller lignende, og at det hopper seg opp i sone 2 rett utenfor grensen til sone 1. Disse stedene er det gjerne allerede litt smalt, slik at det er vanskelig å passere som fotgjenger, rullende og kjørende.

Bymiljøetatens vurdering av innspillene og egne erfaringer

Bymiljøetatens vurdering og anbefaling tilknyttet denne bestemmelsen er den samme som i 2023, se vedlegg 1 pkt. 2.3.1. (s. 19-21). Vi ønsker likevel å komme med noen tilleggsbemerkninger, og kommentere til innspillene fra spørreundersøkelsen.

I tråd med utleieforskriften § 8 fjerde ledd beregner Bymiljøetaten antallet kjøretøy i sone 1 og 2 ut fra daglige gjennomsnittstall. Utleieselskapene trenger derfor ikke å overholde antallsbegrensningene til enhver tid. Bymiljøetaten vurderer at det ikke bør gjøres endringer på når antallsbegrensningen skal regnes fra, se vedlegg 1 for vurderingen vi gjorde i 2023 på dette.

Bymiljøetaten forstår innspillet fra Nivel slik at sone 1 ikke burde ha en antallsbegrensning, fordi hvert parkeringsareal kan ha sin egen antallsbegrensning. I sone 1 er det obligatorisk å parkere på et dedikert område og den samlede kapasiteten kan fungere som antallsbegrensning. Bymiljøetaten synes at prinsippet til Nivel er fornuftig, men vi ser at det vil være vanskeligere for Bymiljøetaten å kontrollere at et slikt krav blir overholdt fremfor en sonebegrensning. For eksempel er GPS-teknologien ikke nøyaktig nok, slik at vi ikke med sikkerhet kan vite om et kjøretøy blir parkert innenfor et oppmerket parkeringsareal. Selv om det er liten sannsynlighet for at et kjøretøy vil stå til unødig hinder ved flere parkeringsareal som følge av at det står litt utenfor oppmerkingen, ønsker ikke Bymiljøetaten å tilrettelegge for dette ved å utvide oppmerkingen disse stedene. Et annet moment er de få sanksjonsmulighetene som kommunen har ved mislighold fra utleieselskapene, ved at kommunene per i dag kun har hjemmel til å trekke tillatelsen. Det vil oppleves uforholdsmessig strengt for utleieselskapene om tillatelsen trekkes tilbake fordi noen parkeringsareal flyter over noen ganger. Det vil også være betydelig vanskeligere for operatørene å sikre at det alltid er ledig plass på et parkeringsareal, fremfor å sørge for at de er under maksgrensen innenfor sonen. Det er imidlertid/heller ikke gitt at operatørene ønsker å stenge muligheten for å avslutte turen ved et fullt parkeringsareal, da dette gir et mer uforutsigbart tilbud og en dårligere opplevelse for brukerne. I tillegg er det vanskelig å fastsette et tall på når et parkeringsareal skal regnes som fullt. For eksempel kan et

parkeringsareal hvor operatørene ryddig utplasserer tolv kjøretøy oppleves som fullt etter at fem brukere har parkert med varierende kvalitet.

Bymiljøetaten mener fortsatt at det kan være en fordel å tilføye en mulighet for kommunen å innføre antallsbegrensninger på mindre områder innenfor sonene. Vi presiserer at utleieselskapene som har tillatelse vil få mulighet til å gi innspill hvis det blir aktuelt å opprette slike soner.

Bymiljøetaten forstår Blindeforbundet sitt innspill slik at de savner en tydeligere oppmerking eller markering av parkeringsareal slik at de er tydelige for brukere med mobilitetsstokker. Til dette vil vi bemerke at Bymiljøetaten planlegger å male parkeringsarealene på nytt. Utover dette er det utfordrende å markere parkeringsarealene i større grad, ettersom disse er midlertidige og kan endre seg. Enkelte steder har Bymiljøetaten plassert ut parkeringsbåser, men disse egner seg ikke alle steder grunnet mangel på plass e.l. Vi har likevel forståelse for utfordringen som Blindeforbundet viser til, og vi vil se nærmere på om det er mulig å gjøre dem tydeligere.

For øvrig bemerker vi at Bymiljøetaten tar løpende vurderinger på om parkeringsarealene fungerer der de er plassert/merket opp. I denne forbindelse er fremkommeligheten for myke trafikanter et sentralt moment.

Konklusjon

Bymiljøetaten anbefaler at det tilføyes et nytt ledd i § 8, som gir kommunen hjemmel til å innføre antallsbegrensninger på mindre områder innenfor sonene. Vi anbefaler at det gjøres en nærmere vurdering på hvordan bestemmelsen skal endres i forbindelse med revisjon av forskriften.

3.3.2. Regulering av soner og områder

§ 9. Regulering av soner og områder

Den nærmere reguleringen av soner og områder skal være fleksibel og styres gjennom et delt datasett (API). Utleierne skal kunne motta variabler og regler for disse reguleringene gjennom det delte datasettet. Dette inkluderer:

- a) Områder hvor det ikke er tillatt å plassere eller parkere små elektriske kjøretøy,*
- b) Soner eller områder hvor det kun er tillatt å plassere eller parkere små elektriske kjøretøy på areal som er dedikert til formålet. Parkeringsarealene vil være markert digitalt med geosoner, samt med visuell oppmerking.*
- c) Områder hvor det er hastighetsbegrensninger eller bruksforbud.*
- d) Tidspunkter for når tjenesten kan være tilgjengelig ved spesielle arrangementer.*

Regulering som nevnt i bokstav a-c kan være midlertidig eller permanent. Bergen kommune skal varsle utleierne om nye eller endrede reguleringer. Utleierne plikter å iverksette endringene innen utgangen av påfølgende arbeidsdag, med mindre det er satt en lengre frist i varselet.

Innledningsvis bemerker vi at spørsmålet i spørreundersøkelsen ikke var rettet direkte mot denne bestemmelsen, men om en mulighet for kommunen til å regulere ulike typer kjøretøy individuelt/ulikt (for eksempel elsykler og elsparkesykler). Dette for å gjøre reguleringen mer fleksibel, ettersom det ikke vil være nødvendig å ta hensyn til alle typer kjøretøy. Vi ba om en tilbakemelding på hva som var respondentenes tanker om dette. Innspillene som fremgår

under er derfor ikke tilbakemeldinger på selve bestemmelsen, men hvordan respondentene stiller seg til et forslag om en slik hjemmel i forskriften.

Innspill fra utleieselskaper som har tillatelse fra kommunen

Voi er usikre på hva de tenker om en bestemmelse som gir kommunen mulighet til å regulere ulike typer kjøretøy individuelt/ulikt. De minner om at Voi er i direkte konkurranseflate med bysykkelordningen og at det kan bli krevende å konkurrere dersom det blir vesentlig bedre vilkår for bysykler. Voi mener at plattformene til utleieselskapene ideelt sett bør være tilgjengelige slik at kommunen ikke trenger en fordyrende tredjepart til å håndtere dataen.

Ryde mener at så lenge hovedreguleringen er lik for de ulike typene kjøretøy, og at ulike typer mikromobilitet blir regulert likt, så er det ikke et problem at det gjøres visse justeringer for ulike typer kjøretøy. For eksempel kan det gjøres mindre justeringer av parkeringsmuligheter. Ryde bemerker at det er viktig at disse differensieringene er begrunnet i objektive krav, og ikke gir det ene eller det andre mikromobilitetstilbudet en konkurransefordel.

Andre leverandører

Nivel synes at det er fornuftig å tilføye en mulighet for å regulere ulike typer kjøretøy individuelt/ulikt. De mener også at man bør kunne ha ulike gebyr for ulike kjøretøy, og at Skyss eventuelt bør komme inn med «subsidiemuskelen».

UIP Drift har svart at det er negativt at det ikke kommer tydelig nok frem i forskriftens § 9 at de små elektriske kjøretøyene ikke skal parkeres i og rundt bysykkelstativ. De bemerker at dette ikke nødvendigvis må spesifiseres i selve forskriften, men at det må tydeliggjøres i kravene til tillatelsesordningen. Som forvalter av bysykkelordningen, opplever UIP Drift stadig problemer med elsparkesykler som plasseres i og rundt Bergen bysykkel sine stativer. Dette er til stor ulempe og hinder for både brukerne og deres operasjonelle team. UIP Drift mener at det må være forbud mot å parkere elsparkesykler i og rundt bysykkelstativene, i en radius på 2,5 meter. UIP Drift er positive til å tilføye en mulighet for at ulike typer kjøretøy reguleres individuelt/ulikt. De viser til at ulike kjøretøy har ulikt fotavtrykk og opptar derfor ulikt areal. De mener derfor at det er rettmessig å regulere disse ulikt.

Innspill fra offentlige myndigheter

Vest politidistrikt ønsker å ta stilling til et konkret forslag om å regulere ulike typer kjøretøy individuelt/ulikt i forbindelse med revisjon av forskriften.

Innspill fra offentlige aktører

Bergen Havn synes at ulike kjøretøy kan reguleres ulikt. De mener også at det bør settes begrensninger i ulike soner i forbindelse med arrangement eller ved andre behov. Innspillet er ikke begrunnet nærmere.

Innspill fra interesseorganisasjoner og kommunale råd

KRPF har svart at tanken bak en bestemmelse som gir kommunen mulighet til å regulere ulike typer kjøretøy individuelt/ulikt er god. Samtidig mener de at det åpner for problemstillinger som i så fall må utredes grundig først. Som eksempel nevnes elsykler i sykkelstativ:

- Er det nok sykkelstativ eller vil det da fortrenge bruk av vanlig sykkel?
- Skal det settes opp flere sykkelstativ? Hva da med plass, og hva går det på bekostning av?
- Hva med fremkommelighet?
- Dersom de skal kunne parkeres i sykkelstativ, hvordan vil det påvirke feilparkering?

Bymiljøetatens vurdering av innspillene og egne erfaringer

Frem til i dag har det hovedsakelig vært utleie av elsparkesykler i Bergen. Det har ikke vært andre typer kjøretøy i kommunen, bortsett fra en kort periode da Bolt hadde et begrenset antall elsykler til utleie. Bymiljøetaten vurderer det likevel som hensiktsmessig om kommunen har virkemidler til å håndtere en situasjon der det er flere ulike typer kjøretøy i kommunen. Vi viser til at forskjellige hensyn kan gjøre seg gjeldende for ulike typer kjøretøy, og at en slik hjemmel vil gjøre reguleringen mer fleksibel ved at kommunen ikke trenger å ta hensyn til alle typer kjøretøy. For eksempel kan det være aktuelt å åpne for parkering av elsykler i sykkelstativ, mens enkelte oppmerkede parkeringsareal kan være forbeholdt elsparkesykler. Elsyklene tar mer plass i bybildet enn elsparkesykler, og det er dermed ikke gitt at en parkering som fungerer for sistnevnte vil være egnet for førstnevnte.

Bymiljøetaten synes imidlertid at KRPF trekker frem gode poeng, og Bymiljøetaten presiserer derfor at en slik regulering vil være en læringsprosess på samme måte som det har vært med elsparkesykler. I denne forbindelse vil vi se nærmere på spørsmålene som KRPF stiller, og et sentralt element i vurderingene vil også være å sikre at de (mulige) ulike mikromobilitetstilbudene ikke får en konkurransefordel ovenfor de andre.

Når det gjelder innspillet fra Bergen Havn om at det bør settes begrensninger i ulike soner i forbindelse med arrangement eller ved andre behov, så bemerker vi at dette er noe Bymiljøetaten allerede gjør i dag.

Vi viser for øvrig til evalueringen vi gjorde i 2023 for våre vurderinger knyttet til denne bestemmelsen, se vedlegg 1 pkt. 2.3.2. (s. 21-22). For våre kommentarer til UIP Drift sitt innspill om parkering i og utenfor bysykkelstativene viser vi til vedlegg 1 pkt. 2.1.1. (s. 6).

Konklusjon

Bymiljøetaten anbefaler at det vurderes å tilføye et nytt ledd i § 9, som gir kommunen hjemmel til å regulere ulike typer kjøretøy individuelt/ulikt. Vi anbefaler at det gjøres en nærmere vurdering på hvordan bestemmelsen skal endres i forbindelse med revisjon av forskriften.

3.3.3. Tidspunkter for når tjenesten kan være tilgjengelig

§ 10. Tidspunkter for når tjenesten kan være tilgjengelig

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.

Innspill fra utleieselskaper som har tillatelse fra kommunen

Voi har svart at testperioden om å ha tjenesten tilgjengelig natt til hverdager har fungert utmerket. De mener at dette bør økes til helgedager og røde dager også, ut fra at man stadig får bedre erfaringer å vise til. Voi bemerker at promillegrensen skal ta ut lovbyrtere, og ikke være et generelt stengningsvedtak, akkurat som for bil. Videre mener Voi at ny teknologi hele tiden vil gjøre kontrolleringen av kjøring i ruspåvirket tilstand bedre. I tillegg blir brukerne mer og mer erfarne, og geofencingen setter også begrensninger.

Ryde har svart at testperioden har fungert bra. De er positive til å teste å ha tjenesten tilgjengelig natt til lørdag, søndag og røde dager gjennom en pilotordning, tilsvarende

testperioden som ble gjennomført natt til hverdager. Ryde foreslår at en slik pilotordning eventuelt kombineres med ytterligere tiltak, som for eksempel redusert hastighet. Ryde trekker også frem at det er stor forskjell på natt til røde dager. For eksempel er natt til 17. mai og natt til 1. juledag ganske ulike, og bør kanskje kunne vurderes individuelt i samråd med kommunen.

Andre leverandører

Nivel mener at promillegrensen er viktigere og mer målrettet enn nattestenging, og at det bør kunne åpnes igjen for at tjenesten kan være tilgjengelig natt til helger og røde dager.

Innspill fra offentlige myndigheter

Vest politidistrikt vurderer at testperioden om å ha tjenesten tilgjengelig natt til hverdager fungerer bra. De opplever relativt få uhell/ulykker, samt få tilfeller av kjøring i ruspåvirket tilstand. Vest politidistrikt ønsker likevel ikke å gjøre tjenesten tilgjengelig natt til lørdag og søndag, samt røde dager. Dette baserer seg på erfaringer «fra oppstarten» og ulykkesstatistikker i den perioden det var åpent natt til lørdag og natt til søndag. Politiet tror at forbudet mot ruspåvirket kjøring som har kommet i mellomtiden ikke vil ha tilstrekkelig preventiv effekt til å forhindre uhell/ulykker og forebygge kjøring i ruspåvirket tilstand.

Statens vegvesen mener at dersom mikromobilitet skal være en del av et sammenhengende transportsystem og være et tilskudd til kollektivtransporten, burde det være tilgjengelig i tidsrom der kollektivtransporten ikke går. De viser til at promillegrensen som ble innført var ment å ivareta den høye ulykkesraten på nattestid som man så de første årene.

Innspill fra offentlige aktører

Bergen Havn opplyser at testperioden om å ha tjenesten tilgjengelig natt til hverdager medfører til dels stor trafikkfare. De mener at politiet burde hatt flere kontroller tilknyttet rus og flere brukere på samme elsparkesykkel. Bergen Havn mener at det vil medføre stor trafikkfare dersom tjenesten også skal være tilgjengelig natt til lørdag og søndag, samt røde dager.

Bybanen har svart at dersom brukerne av elsparkesyklene er påvirket av alkohol, kan dette føre til uoppmerksomhet og komme i konflikt med Bybanen.

Innspill fra interesseorganisasjoner og kommunale råd

Blindeforbundet har svart at alle har rett til å ferdes trygt, og at kommunen må komme med en overbevisende plan for hvordan de har tenkt å unngå uvettig og ulovlig bruk av elsparkesyklene i potensielt ruset tilstand hvis tjenesten gjøres tilgjengelig nattestid i helger og ved røde dager.

KRPF tror at det at utleietjenesten har vært tilgjengelig natt til hverdager bidrar til en del av den feilparkeringen man ser på morgenen når man skal på jobb. KRPF ønsker ikke at tjenesten gjøres tilgjengelig natt til lørdag og søndag, samt røde dager. De viser til at politiet ikke har ressurser til å sjekke om alle kjører rusfritt, og at det vil bli mer uvøren kjøring. Videre mener de at det er stor sannsynlighet for det vil medføre ruspåvirket og farlig kjøring både for andre myke trafikanter og for brukerne selv. KRPF mener også at det er stor sannsynlighet for at en nattåpen utleietjeneste hele uken vil føre til flere ulykker og skader som kan gi permanent funksjonsnedsettelse eller i verste fall død.

Bymiljøetatens vurdering av innspillene og egne erfaringer

Bymiljøetatens vurdering og anbefaling tilknyttet denne bestemmelsen er i det vesentlige den samme som i 2023, se vedlegg 1 pkt. 2.3.3. (s. 22-24). Vi ønsker likevel å komme med noen tilleggsbemerkninger, og kommentere på innspillene i spørreundersøkelsen.

Bymiljøetaten er enig med Statens vegvesen i at et sentralt element for at mikromobilitet skal være en del av et sammenhengende transportsystem, samt være et tilskudd til kollektivtransporten, er at tjenesten er tilgjengelig i tidsrom der kollektivtransporten ikke går. I likhet med Vest politidistrikt mener vi likevel at det fortsatt er en relativt høy risiko for kjøring i ruspåvirket tilstand nattetid i helgene.

Bymiljøetaten har merket oss merknad 6 fra bystyrets vedtak datert 10.04.24 om at det skal innføres nattestenging fra kl. 23:00 hver dag. Forskriften må revideres dersom dette skal innføres, og vi vil derfor vurdere dette nærmere i forbindelse med revisjon av forskriften. Vi vil også be om innspill særskilt på dette i høringsrunden.

Videre informerer vi om at Bymiljøetaten åpnet for en testperiode for utleie av elsparkesykler natt til hverdager fra og med 01.11.22, i tråd med § 10 andre ledd. Testingen har blitt utført i samråd med Vest politidistrikt, på vilkår om at en form for reaksjonstest eller «evnetest» må bestås først. Bymiljøetaten har mulighet til å innføre flere vilkår for at tjenesten skal være nattåpent i hverdagene, slik som for eksempel at farten skal reduseres eller at det ikke er mulig å kjøre i sentrum. Vi presiserer at tjenesten alltid har vært stengt natt til helgedager fra kl. 23:00 etter at forskriften ble vedtatt.

Vi ønsker også å informere om at Bergen legevakt registrerte to skader på nattetid de første tre månedene etter at tjenesten var nattåpent i hverdagene. Slik vi forstår det, har ikke legevakten ført statistikk over skader på elsparkesykler etter dette. Fra 01.05.24 skal imidlertid legevakten, skadelegevakten og Haukeland Universitetssykehus delta i prosjektet «CYWALK» i regi av Transportøkonomisk Institutt. I denne forbindelse vil det bli gjort en omfattende registrering av skader på myke trafikanter, basert på egenrapportering.

Dersom det er ønskelig at Bymiljøetaten skal gjeninnføre nattestenging i ukedagene fra kl. 01:00 ber vi om en tilbakemelding på dette.

For øvrig er Bymiljøetaten enig med Ryde i at det i større grad bør differensieres mellom røde dager, da disse er ulike. Vi vil ha dialog med utleieselskapene, politiet og legevakten om dette.

Konklusjon

Bymiljøetaten anbefaler at det presiseres i § 10 at kommunen har mulighet til å gjeninnføre nattestenging dersom det skulle være behov/nødvendig. Vi anbefaler at det gjøres en nærmere vurdering på hvordan § 10 skal endres i forbindelse med revisjon av forskriften.

3.3.4. Bruk av lyd og lys

§ 15. Bruk av lyd og lys

Utleier skal forhindre sjenerende lyd og lys fra små elektriske kjøretøy.

Alarmfunksjoner med lyd skal være avslått i tidsrommet mellom kl. 20.00 - 07.00 natt til hverdager, og mellom kl. 20.00 - 09.00 natt til lørdager, søndager og helligdager.

Eventuelle statuslys på kjøretøyene skal lyse fast med en lysstyrke som ikke er sjenerende for omgivelsene.

Innledningsvis bemerker vi at spørsmålet i spørreundersøkelsen tilknyttet denne bestemmelsen gjaldt respondentenes tanker rundt et krav i § 15 om at kjøretøyene må

kunne flyttes et par meter uten at alarmfunksjoner aktiveres. Vi ba om en tilbakemelding på om dette er teknologisk mulig, og om et slikt krav kan være hensiktsmessig.

Innspill fra utleieselskaper som har tillatelse fra kommunen

Voi har svart at det høres fornuftig ut å tilføye et krav om at kjøretøyene må kunne flyttes et par meter uten at alarmfunksjoner aktiveres. Voi opplyser at de kommer til å utvikle en mulighet for at bypatrulje kan låse opp kjøretøyene og gjøre dette på en enkel måte.

Ryde har svart at det trolig kan utvikles en funksjon som gjør det mulig å flytte kjøretøyene et par meter uten at alarmfunksjoner aktiveres.

Andre leverandører

Nivel er positive til å innføre et krav om at kjøretøyene må kunne flyttes et par meter uten at alarmfunksjonene aktiveres. De mener at dette kanskje ikke bør være et absolutt krav, men at operatører som har denne funksjonaliteten kan premieres enten med å få tillatelsen eller med et lavere administrasjonsgebyr.

Fra UIP Drift sitt ståsted virker det fornuftig med et krav om at kjøretøyene må kunne flyttes et par meter uten at alarmfunksjoner aktiveres, fordi de anser det som positivt for driften av bysykkeldordningen. UIP Drift er i dag ofte nødt til å flytte parkerte kjøretøy fordi de står i veien, og på grunn av alarmfunksjonen kan dette fort bli uheldig både for deres ansatte og andre personer som oppholder seg i området.

Innspill fra offentlige myndigheter

Vest politidistrikt er positive til et krav om at kjøretøyene må kunne flyttes et par meter uten at alarmfunksjoner aktiveres. De mener at dette kan bidra til å bedre fremkommeligheten.

Innspill fra offentlige aktører

Bergen Havn mener også at et krav om at kjøretøyene må kunne flyttes et par meter uten at alarmfunksjoner aktiveres, vil gjøre det enklere å flytte kjøretøy om det er behov for det på grunn av feilparkeringer.

Innspill fra interesseorganisasjoner og kommunale råd

KRPF har svart at det vil være et godt tiltak om kjøretøyene kan flyttes et par meter uten at alarmfunksjoner aktiveres. Samtidig ser de at det generelt er veldig få som flytter feilparkerte kjøretøy så lenge de ikke er til hinder for dem. For eksempel kan det være mulig å gå eller sykle forbi et kjøretøy som står feilparkert på tvers av fortauet, men man kan ikke rulle forbi. Det er ingen som flytter disse, og de blir da til hinder for de som ruller.

Bymiljøetatens vurdering av innspillene og egne erfaringer

Bymiljøetatens vurdering og anbefaling tilknyttet denne bestemmelsen er den samme som i 2023, se vedlegg 1 pkt. 2.3.6. (s. 26-27). Vi vil inngå dialog med Voi og Ryde om de har innspill til hvor langt det vil være hensiktsmessig å kunne flytte kjøretøyene uten at alarmfunksjonene aktiveres.

Konklusjon

Bymiljøetaten anbefaler at § 15 omstruktureres, og at det undersøkes om det kan legges til et krav som gjør det mulig å flytte kjøretøyene et par meter uten at alarmfunksjonene aktiveres. Vi anbefaler at det gjøres en nærmere vurdering på hvordan § 15 skal endres i forbindelse med revisjon av forskriften.

3.4. Forskriftens kapittel IV – Gebyr

§ 17. Gebyr

Utleier skal betale gebyr for dekning av kommunens utgifter i forbindelse med administrasjon og tilrettelegging for, samt utgifter til tilsyn og kontroll med, utleievirksomhet regulert i denne forskriften i samsvar med selvkostprinsippet.

Kommunens utgifter for tillatelsesperioden gjøres kjent ved kunngjøringen. Gebyret fordeles forholdsmessig blant utleierne som får tillatelse, basert på antall kjøretøy hver utleier utplasserer i kommunen.

Gebyret forfaller til betaling forskuddsvis per år i tillatelsesperioden, med første innbetaling den dagen tillatelsesperioden starter. Innbetalt gebyr vil ikke bli refundert dersom utleier misligholder tillatelsen, ikke tar i bruk tillatelsen, eller avslutter sin virksomhet i løpet av tillatelsesperioden.

Utgifter som kommunen har hatt i forbindelse med fjerning og forvaring av små elektriske kjøretøy etter § 6 i lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn inngår ikke i beregningen av dette gebyret.

Innspill fra utleieselskaper som har tillatelse fra kommunen

Voi har svart at insentiver for bruk av elsparkesyklene er viktigere enn gebyr. Etter deres oppfatning bør det ikke lønne seg å ha mange elsparkesykler stående i gatene, men selve bruken bør belønnes.

Ryde synes at fordelingen av gebyr i Bergen kunne vært bedre. Som eksempel trekkes det frem at Stavanger har soner og fleksibel antallsregulering, men at de har en «fastpris» på gebyret som betales. Måten gebyret fordeles på i Bergen, med pro-rate basert på antall elsparkesykler, betyr at en elsparkesykkel plassert i utkanten koster like mye som en elsparkesykkel plassert i sentrum. Dette betyr også at valg en aktør gjør, påvirker kostnadsbasen til andre aktører. Ryde mener at den klart mest fornuftige og minst konkurransevridende måten å fordele gebyret på, er å fordele det likt mellom utleierne som får tillatelse. De viser til at det er tillatelsen i seg selv som har en verdi, og at det bør være opp til den individuelle aktøren selv hvordan man ønsker å benytte tillatelsen. Ryde trekker også frem at «lisenskostnadene» generelt er høye i Norge, og de oppfordrer kommunen til å begrense kostnadene i størst mulig grad for å holde kostnadene nede slik at aktørene kan tilby en bedre tjeneste til publikum.

Bymiljøetatens vurdering av innspillene og egne erfaringer

Bymiljøetatens vurdering og anbefaling tilknyttet denne bestemmelsen er den samme som i 2023, se vedlegg 1 pkt. 2.4. (s. 28-30). Vi ønsker likevel å kommentere til innspillet fra Voi om at intensiver for bruk av elsparkesyklene er viktigere enn gebyr.

Bymiljøetaten er positive til å belønne bruk av elsparkesykler som erstatter privatbilisme eller lignende. Etter vår oppfatning er dette imidlertid ikke mulig per i dag, ettersom utleieloven ikke gir hjemmel dette. Ifølge utleieloven § 5 kan kommunen kun få dekket utgiftene som kommunen har hatt med å administrere og tilrettelegge for tillatelsesordningen, samt utgifter til tilsyn og kontroll. Så lenge kommunen ikke kan kreve gategrunnsleie eller lignende, er det derfor ikke mulig å belønne bruken slik Voi skisserer. Dette er likevel noe vi ga innspill om i forbindelse med TØI sin evaluering av utleieloven i februar 2023, og som vi ønsker å legge til rette for dersom det gis hjemmel til det.

Konklusjon

Bymiljøetaten anbefaler at § 17 endres, både mtp. fordeling av gebyret og tidspunktet for når det skal innbetales. Vi anbefaler at det gjøres en nærmere vurdering på hvordan bestemmelsen skal endres i forbindelse med revisjon av forskriften.

3.5. Forskriftens kapittel V – Avsluttende bestemmelser

3.5.1. Mislighold

§ 20. Mislighold

Kommunen kan trekke tilbake tillatelsen ved gjentatte eller grove overtredelser av denne forskriften eller vilkår stilt i tillatelsen.

Særlig følgende overtredelser vil etter en konkret vurdering kunne anses som grove:

- *Manglende overholdelse av begrensningene i antall kjøretøy etter forskriftens § 8.*
- *Manglende implementering og overholdelse av sone- og områdereguleringer etter forskriftens § 9.*
- *Brudd på vilkår om nattestenging etter forskriftens § 10.*
- *Manglende overholdelse av vilkår om deling av data, jf. forskriftens § 11.*
- *Brudd på ryddeplikten etter forskriftens § 13.*
- *Brudd på miljøkravet i § 16.*
- *Manglende innbetaling av gebyr etter forskriftens § 17.*

Ved vurderingen av om en tillatelse skal trekkes tilbake, skal det særlig vektlegges om utleier har unnlatt å utbedre et forhold etter å ha fått et klart varsel om at forholdet må utbedres.

Det ble ikke stilt spørsmål tilknyttet denne bestemmelsen i spørreundersøkelsen.

Bymiljøetatens egne erfaringer

Utleieloven gir ikke hjemmel til å følge opp mislighold fra utleieselskapenes side, utenom å trekke tilbake tillatelsen ved gjentatte eller grove overtredelser av forskriften eller vilkårene stilt i tillatelsen. Bymiljøetaten ser likevel et behov for andre og mindre omfattende sanksjonsmuligheter. Slik det er i dag, har kommunen få muligheter til å følge opp selskapene ved brudd på vilkårene. Det vil for eksempel være for drastisk å trekke tilbake tillatelsen fordi alarmfunksjonene på kjøretøyene ikke var avslått én natt, eller fordi utleieselskapene hadde to sykler for mye i sone 1 én dag eller to. Dersom kommunen skal ha mulighet til å fastsette andre sanksjoner, er det likevel vår vurdering at hjemmelsloven må endres.

Konklusjon

Bymiljøetaten ser at det kan være nyttig om kommunen har anledning til å fastsette andre og mindre omfattende sanksjoner ovenfor utleieselskapene. Det er likevel ikke rom for dette i hjemmelsloven per i dag, og Bymiljøetaten anbefaler derfor ingen endringer i § 20.

Vedlegg:

1. Fagnotat fra Bymiljøetaten – Evaluering av forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy, datert 03.07.23.
2. Tilleggsnotat fra Bymiljøetaten til evaluering av forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy, datert 23.11.23.
3. Spørreundersøkelse til utleieselskap med tillatelse.
4. Spørreundersøkelse til andre utleieselskaper.
5. Spørreundersøkelse til andre leverandører, offentlige myndigheter, aktører, interesseorganisasjoner og kommunale råd.
6. Kontaktiliste til spørreundersøkelse.
7. Tilbakemelding fra Voi på spørreundersøkelse.
8. Tilbakemelding fra Ryde på spørreundersøkelse.
9. Tilbakemelding fra Nivel på spørreundersøkelse.
10. Tilbakemelding fra UIP Drift på spørreundersøkelse.
11. Tilbakemelding fra Vest politidistrikt på spørreundersøkelse.
12. Tilbakemelding fra Statens vegvesen på spørreundersøkelse.
13. Tilbakemelding fra Vestland fylkeskommune på spørreundersøkelse.
14. Vedlegg til Vestland fylkeskommunes tilbakemelding.
15. Tilbakemelding fra Bergen Havn på spørreundersøkelse.
16. Tilbakemelding fra Bybanen på spørreundersøkelse.
17. Tilbakemelding fra Blindeforbundet på spørreundersøkelse.
18. Tilbakemelding fra Kommunalt råd for personer med funksjonsnedsettelse på spørreundersøkelse.
19. Tilbakemelding fra Eldrerådet på spørreundersøkelse.
20. E-postkorrespondanse med Eldrerådet om spørsmål tilknyttet spørreundersøkelse.
21. E-postkorrespondanse med Bystyrets kontor om spørsmål tilknyttet spørreundersøkelse.