



Til
BKMB - Seksjon plan og transport (Arbeidssted)

Fra
Bymiljøetaten

Fagnotat

Vår referanse: 2019/80458-58
Saksbehandler: Lars Ove Kvalbein
Dato: 5. oktober 2020

Fagnotat - pilotprosjekt elektriske sparkesykler

Hva saken gjelder:

Regulering av kommersiell utleie av elsparkesykler har blitt en utfordring i flere norske kommuner. Utleievirksomheten har blant annet skapt store utfordringer for andre brukergrupper i offentlige gater og byrom. I Bergen har Bymiljøetaten arbeidet med spørsmålet over lengre tid. Spørsmålet ble særlig aktuelt etter at en utleieaktør etablerte seg i juni 2020. Utfordringen har blant annet vært at det har vist seg vanskelig å regulere markedet på en måte som ivaretar både innovasjon og næringsutvikling innen mikromobilitet og samtidig fremkommelighet for alle brukere av byrommene.

Bruk av offentlig grunn til utleie av elsparkesykler skiller seg fra annen kommersiell virksomhet i det offentlige rom, ettersom elsparkesyklene er i «fri flyt». Dette krever en annen type regulering enn f.eks. utleie av byrom til stands, food trucks og torghandel. Dagens regelverk for utleie av offentlig, kommunal grunn er ikke egnet for å regulere en slik dynamisk virksomhet. Det er behov for en moderne form for regulering som kan håndtere de utfordringene utleie av elsparkesykler representerer, og som samtidig setter kommunen i stand til å håndtere utleie av fremtidens mobilitetsløsninger.

I denne saken gjør Bymiljøetaten rede for et pilotprosjekt for regulering av kommersiell utleie av elsparkesykler. Med bakgrunn i anbefalinger fra Transportøkonomisk institutt, samt erfaringer fra ulike tilnærminger i andre byer, vil pilotprosjektet ta i bruk nye teknologiske løsninger for å etablere en dynamisk regulering av utleievirksomheten. Det er avholdt dialogmøte med utleiebransjen, samt en-til-en-møter med 13 aktører i bransjen. Det er også inngått en forsknings- og utviklingskontrakt med teknologiselskapet Nivel AS.

Bymiljøetaten ønsker nå å gå videre med et pilotprosjekt med mål om å legge til rette for god regulering av kommersiell utleie av elsparkesykler i hele Bergen kommune.

Anbefalt forslag fra Bymiljøetaten:

1. Bymiljøetaten viderefører pilotprosjekt for sentrum og Åsane, og etter hvert hele kommunen, i tråd med forutsetningene som beskrives i saksutredningen.
2. Ved pilotperiodens slutt, legger Bymiljøetaten frem en egen sak som oppsummerer erfaringer fra pilotperioden og foreslår en permanent ordning for regulering av kommersiell utleie av mikromobilitet i Bergen kommune
3. Saksutredningen tas ellers til orientering.

Med hilsen
Bymiljøetaten

Lise Reinertsen
Etatsdirektør

Frøydis Ones
Avdelingsleder

Dokumentet er godkjent elektronisk.

Saksutredning

Innledning

Ved lovendring i april 2018 ble elsparkesykler (som oppfyller visse krav) sidestilt med sykler i Norge. Konsekvensen av dette er at slike elsparkesykler kan brukes og parkeres på samme måte som vanlige sykler. I kjølvannet av dette etablerte flere utleiefirmaer seg, som spesialiserte seg innenfor kommersiell utleie av elsparkesykler. I Norge er utfordringene størst i Oslo kommune, hvor det er anslått at det er utplassert omkring 13.000 elektriske sparkesykler til utleie. I Bergen er det utplassert cirka 1000 elsparkesykler i bydelene Bergenhus og Årstad.

Status i andre byer

I dag drives det utleie av elsparkesykler i bl.a. Oslo, Stavanger, Trondheim og Drammen. Kommunene har reagert forskjellig på utleievirksomheten.

Oslo kommune har kommet til at de ikke har mulighet til å styre eller regulere utleiemarkedet, men kommunen har søkt dialog og har også utformet retningslinjer som de oppfordrer aktørene til å følge.

Trondheim kommune har innført lokale reguleringer og gitt konsesjon til 3 aktører, men opplever samtidig at ett firma likevel driver uten avtale med kommunen. Kommunen har en pågående rettslig prosess mot denne aktøren. I Stavanger kommune er det ikke inngått skriftlige avtaler, men kommunen har stilt begrensninger på antall elsparkesykler og antall utleieaktører. Stavanger har bl.a. valgt å begrense antallet elsparkesykler til 100 pr operatør, noe som ifølge utleiebransjen har ført til at få operatører finner det interessant å drive i Stavanger. Drammen kommune har ingen lignende begrensninger, men både Drammen og Stavanger tar leieavgift.

Samtlige kommuner virker å håndtere utleievirksomheten ulikt. Storbykommunene har samtidig etterlyst klarere hjemmelsgrunnlag for regulering, senest i et møte med Samferdselsministeren i august 2020. I etterkant av dette har Samferdselsdepartementet signalisert at det vil startes opp et slikt arbeid og det er sendt en bestilling til Statens vegvesen om å utrede strengere regulering for parkering og bruk av elsparkesykler. Dette arbeidet vil gjelde utredning av hjemmel til å regulere bruk og parkering, samt nasjonale regler om f.eks. påbudt bruk av hjelm, sykling på fortau med mer.

Elsparkesyklene i Bergen

Bakgrunn

Bymiljøetaten har siden høsten 2019 hatt en dialog med flere utleieaktører som ønsker å drive kommersiell utleie av elsparkesykler i Bergen. I samme tidsrom har etaten sett på muligheter for å regulere slik aktivitet på en måte som hensyntar at dette er en ny type virksomhet, som foregår «i flyt» og ikke på spesifikke plasser i byens byrom og gater. I dette arbeidet har etaten hatt et spesielt fokus på at reguleringen av utleievirksomheten også må ha tilstrekkelig fokus på fremkommeligheten og tilgjengeligheten for alle andre brukere av byrommene. Fra Oslo var det allerede på den tiden utfordringer knyttet til fremkommeligheten til flere brukergrupper. Gående og spesielt blinde og svaksynte ble hindret av parkerte elsparkesykler, det samme gjorde rullestolbrukere, syklistene og andre trafikanter. Det ble samtidig rapportert om lignende utfordringer fra andre europeiske byer.

I desember 2019 inviterte Bymiljøetaten, i samarbeid med Mobilitetslaboratorium for utvikling av smarte transportløsninger (MUST), til en workshop om bedre mobilitetsløsninger for de ytre bydelene i Bergen. MUST er et samarbeid mellom staten, fylkeskommunen og kommunen, hvor målet er å gjøre Bergen til en foretrukken testarena for innovative transportløsninger. På workshopen ble Åsane bydel brukt som et tenkt eksempel, fordi dette er en bydel som i dag har mangelfulle mobilitetsløsninger og i stor grad er bilbasert. Workshopen fikk god respons fra de mer enn 70 deltakerne, som representerte hele bredden av offentlige og private aktører innen transport (deriblant elsparkesykkelaktører). Innspillene fra workshopen gjorde at Bymiljøetaten ønsket å se nærmere på et pilotprosjekt for mobilitetsløsninger i Åsane.

Gjennom vinteren og våren ble det avholdt flere møter med sentrale samarbeidspartnere fra offentlig og privat sektor, for å avklare grunnlaget for et bredt samarbeid rundt prosjektet. Ideen var å rigge Åsane som et levende «mobilitetslaboratorium» hvor ulike nye mobilitetstjenester kunne testes ut i et privat-offentlig samarbeid.

Bymiljøetaten mottok 29. juni 2020 en bestilling fra Byrådsavdeling for klima, miljø og byutvikling (BKMB) om utrede muligheten for å gjennomføre et pilotprosjekt i Åsane, knyttet til utprøving av elektriske sparkesykler. I bestillingen fremgår det blant annet:

Kommunaldirektøren ønsker med denne bestillingen å styrke kunnskapsgrunnlaget i form av at det blir iverksatt et pilotprosjekt med fokus på læring og intelligent regulering. Erfaringene fra prosjektet skal kunne brukes til å gi et bedre beslutningsgrunnlag for om det kan åpnes for utleie av sparkesykler i andre bydeler og hvordan en eventuell fremtidig regulering av virksomheten kan utformes.

På bakgrunn av dette intensiverte etaten arbeidet med et pilotprosjekt for elsparkesykler i Åsane.

Ryde og rettslig prosess

Utleieselskapet Ryde startet 26. juni 2020 utleie av elsparkesykler i Bergen. Kommunen begjærte midlertidig forføyning 6. juli 2020 for å stanse utleievirksomheten fra kommunal grunn, fordi det ikke var gitt tillatelse til dette. Tvistetemaet var om Ryde måtte ha tillatelse fra kommunen når utleie av elsparkesykler til publikum skjer fra kommunal grunn og byrom. Som hjemmelsgrunnlag for kravet viste kommunen til grunneiendomsretten og regelverket for bruk av kommunale parker, friområder og byrom til kulturarrangement m.m., fastsatt av kommunen i kraft av eierrådigheten.

Rettsmøte til behandling av kommunens krav ble avholdt 28. juli 2020. Bergen tingrett forkastet kommunens begjæring om midlertidig forføyning i kjennelse av 31. juli 2020. Tingretten la til grunn at kommunen i kraft av sin eierrådighet har råderett over byrom, torg og gategrunn. I kraft av denne kompetansen har kommunen adgang til å oppstille krav om tillatelse og vilkår for bruk av grunnen. Retten konkluderte med at kommunens krav var sannsynliggjort.

Kommunen fikk likevel ikke medhold fordi retten kom til at tvistelovens krav om sikringsgrunn ikke var oppfylt. Retten la til grunn at selv om Ryde rettsstridig bruker kommunens eiendom, blir likevel ikke «kommunens rettigheter krenket dersom det ikke blir grepet inn».

Gjennomføringen av kravet ville ikke bli «vesentlig vanskeliggjort» ved å vente på endelig dom i saken. Med andre ord må kommunen, ifølge denne kjennelsen, vente til hovedsaken er endelig avgjort i rettssystemet, noe som etter all sannsynlighet kan ta år (dersom saken skal behandles i flere rettsinstanser).

Kommunen anket kjennelsen vedrørende midlertidig forføyning til Gulating lagmannsrett 6. august 2020. Kommunen har pekt på sterke samfunnsmessige interesser som knytter seg til hvordan rådigheten over byrom og gategrunn forvaltes. Ankesaken skal behandles i lagmannsretten 15. oktober 2020.

Det er Bergen kommunes oppfatning at kommunen har rett til å sette vilkår for kommersiell utleie av elsparkesykler på egen grunn, slik også Bergen tingrett foreløpig konkluderer med i sin kjennelse av 31. juli 2020. Dette er en grunnleggende forutsetning for å regulere utleie av elsparkesykler. Det er naturlig at prosjektet ser nærmere på hvordan andre grunneiere kan inngå i pilotprosjektet og det er allerede etablert dialog med Vestland fylkeskommune vedrørende dette.

Pilotprosjektet videreutvikles

Pilotprosjektet for Åsane ble videreutviklet gjennom sommeren 2020, men samtidig ble det tydelig at prosjektet ble for snevert. Utleie av elsparkesykler var allerede i gang i sentrum og et pilotprosjekt som kun tok for seg Åsane, ville antakeligvis ikke lenger være interessant for utleieaktørene. På bakgrunn av dette, vurderte Bymiljøetaten det som nødvendig at pilotprosjektet ble utvidet til å inkludere sentrum, men at man fortsatt ønsket å beholde Åsane som en viktig del av prosjektet. Samtidig begynte Bymiljøetaten å se på hvordan en slik utvidelse kunne anvendes for å gjøre Åsane-delen av piloten mer interessant for aktørene.

Dialogmøte

Bymiljøetaten inviterte i august hele utleiebransjen til et dialogmøte om regulering av mikromobilitet. Møtet ble avholdt 26. august, med deltakelse fra Byråd for byutvikling, sammen med representanter fra hele bransjen. Bymiljøetaten presenterte der sine prinsipper for regulering av mikromobilitet i Bergen, og presenterte hovedtrekkene i et pilotprosjekt som inkluderer både Bergens sentrale deler og Åsane-området. Møtet hadde deltakelse fra nær samtlige aktuelle utleieaktører, og disse ble oppfordret til å fremme sine synspunkter.

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

Føringer for pilotprosjektet

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

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

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

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

Smart regulering av mikromobilitet

Det skjer spennende teknologidrevne endringer innenfor mobilitetsfeltet. Delingsmodeller og nye fremkomstmidler åpner for større valgmuligheter for den enkelte, og medfører at byrom tas i bruk på nye måter. Velkjente modeller for deling av areal i urbane miljøer er dermed i

rask endring. Det klassiske skillet mellom private kjøretøy og kollektivtransport utfordres av et mer mangfoldig marked for mobilitetstjenester. Kommersiell utleie av elsparkesykler, bysykler og bildelingsordninger er eksempler på slike nye tjenester.

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

Grunnprinsippet er at fellesarealer i byen har en verdi og at private aktørers bruk av disse arealene må koste noe for aktørene. For å regulere en slik bruk må det anvendes digitale løsninger som bl.a. muliggjør geosporing (sporing av leieobjektene ved hjelp av GPS-signaler). Dette åpner for datadeling i sanntid mellom kommune og operatør, og data fra disse løsningene kan bli en vesentlig informasjonskilde når fremtidens mobilitetsløsninger skal planlegges.

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

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

Pilotprosjekt – nærmere beskrivelse

Bymiljøetaten har inngått en FOU-kontrakt med Nivel AS om utvikling og testing av et digitalt reguleringsverktøy. Så vidt vi vet er Bergen første by i verden som prøver ut en slik modell for regulering. Etter endt FOU-periode vil kommunen måtte lyse ut en ordinær konkurranse, dersom kommunen ønsker å benytte et slikt verktøy i det videre arbeidet.

Før oppstart, vil Bergen kommune kunngjøre vilkårene og beskrivelse av pilotprosjektet. Ut fra dette vil det bli gjennomført en kvalifiseringsprosess, der kommunen vurderer dokumentasjon sendt inn fra operatørene. Bergen kommune inngår deretter avtaler med et begrenset antall operatører, basert på kommunens retningslinjer for pilotperioden.

Forutsetninger for regulering

Bymiljøetaten legger følgende forutsetninger til grunn for reguleringen:

1. Operatørene må dele data med kommunen
2. Operatørene må motta data fra kommunen
3. Variabel gategrunnsleie (eller –subsidier)
4. Bruk av geosoner for smart regulering
5. Høy standard for miljøvennlig drift
6. God håndtering av feilparkering

I tillegg kommer andre tema som skal håndteres i piloten, slik som krav til vinterdrift, informasjon til brukere, innretning for dialog med kommunen mv.

1. Operatørene må dele data med kommunen

Operatørene skal dele data med Bergen kommune i et egnet format. Datasettene kan inneholde parametre som:

- Geografisk posisjon til parkerte elsparkesykler
- ID på sparkesyklene
- Batteristand
- Km kjørt siden sist parkering
- Tid kjørt siden sist parkering
- Antall unike brukere pr dag / uke / måned
- Antall turer pr bruker
- Om sparkesykkelen er stående eller liggende

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

2. Operatørene må motta data fra kommunen

Det er naturlig at kommunen fastsetter regler for bruk og parkering av elsparkesyklene. Operatørene skal kunne motta disse reglene gjennom et delt datasett. Dette inkluderer:

- Soner som det er tillatt å parkere i og hvor det ikke er tillatt å parkere. Disse sonene kan variere i utstrekning og tid og ha antallsbegrensninger og variabel gategrunnsleie. Sonene kan også kombineres med fysisk markerte områder hvor sparkesyklene skal parkeres.
- Soner som har hastighetsbegrensninger eller hvor det ikke er lov til å anvende elsparkesyklene. Disse reglene kan også variere over tid og utstrekning.
- Tidspunkter for når tjenesten kan være tilgjengelig gjennom døgnet og ved spesielle arrangementer.

Målet er at disse dataene skal kunne utveksles i tilnærmet sanntid mellom operatørene og kommunens reguleringsverktøy. På denne måten vil kommunen kunne regulere utleievirksomheten på en effektiv måte.

3. Variabel gategrunnsleie (eller subsidier)

Ordningen med gategrunnsleie for bruk av offentlig areal til kommersielle formål er velkjent og godt innarbeidet. Aktører som har arrangementer, boder, foodtrucks mv. i byrommene i Bergen betaler leie for dette til kommunen. Leieprisen varierer etter sesong, beliggenhet og type virksomhet/arrangement. Satsene for dette er en del av Bergen kommunes budsjett og er på denne måten lett tilgjengelige. Tilnærmingen med å betale leie per kvadratmeter areal eller per bod fungerer ikke for elsparkesykler som flyttes rundt, men det samme prinsippet kan benyttes dersom man har et verktøy som beregner leien på en rettferdig og forutberegnelig måte.

For pilotprosjektet legger Bymiljøetaten følgende til grunn:

- Bergen kommune krever en variabel gategrunnsleie for bruk av offentlig areal til kommersiell utleie. Gategrunnsleien vil bli innkrevd etterskuddsvis per måned basert på faktisk bruk.
- Bergen kommune kan gi en variabel, negativ gategrunnsleie, eller subsidier, for å plassere ut sykler der kommunen mener det er hensiktsmessig å plassere dem ut for å styrke mobilitetstilbudet. Subsidiene vil eventuelt bli utbetalt etterskuddsvis per måned basert på faktisk bruk.

Gjennom det digitale reguleringsverktøyet kan man la kommersiell verdi og samfunnsverdi spille på lag: Tjenestetilbyderne kan incentivere parkering av elsparkesykler i ønskede områder. Kommunen og leverandørene kan etablere en dialog som gir forutsigbarhet, bygger kultur for mikromobilitet. Dette øker også det kommersielle grunnlaget for operatørene.

Bymiljøetaten understreker at det *ikke* legges opp til at innkreving av gategrunnsleie for mikromobilitet skal bli en ny stor inntektskilde for kommunen. For pilotprosjektet vil gategrunnsleien først og fremst gå til å dekke utgifter med å legge til rette for at mikromobilitet skal fungere godt for hele byen.

4. *Bruk av geosoner for smart regulering*

Bymiljøetaten foreslår å definere fire ulike soner til oppstarten av pilotperioden.

- Indre sentrumssone
- Urban sone (bygatesone)
- Ytre urban sone
- Bydelssone (resten av kommunen)

Inne i alle disse sonene kan en definere dedikerte parkeringssoner / areal satt av til parkering, parkering forbudt-soner, soner med redusert hastighet og sonen kan ha begrensninger i antall elsparkesykler.

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

- Parkering av elsparkesykler skal **kun** foregå på areal som er dedikert til formålet. Parkeringsarealene vil være markert digitalt med geosoner, samt med visuell oppmerking.
- Sonen har en øvre begrensning i antall elsparkesykler. Antallet settes i samsvar med hvor mye dedikert parkeringsareal som til enhver tid er tilgjengelig.
- Sonen kan ha egne områder med hastighetsbegrensninger etter behov
- Egne parkering forbudt-soner
- Krav om tett oppfølging av brukeradferd

Elsparkesykler som er parkert utenom markerte parkeringssoner vil kunne få forhøyet gategrunnsleie.

Urban sone (bygatesone) omfatter områdene med bygater med kvartalsstrukturer, slik som Møhlenpris, Nygårdshøyden, Nordnes og deler av Sandviken. Her kan det etableres dedikerte parkeringssoner ved viktige målpunkter, og bruken av disse kan belønnes med redusert gategrunnsleie. I denne sonen er det også aktuelt å sette en begrensning i antallet elsparkesykler, men antallet søkes satt høyt nok til at det er rom for aktørene å tilpasse

tilbudet til etterspørselen, samtidig som fremkommeligheten ivaretas. Egne parkering forbudt-soner, soner med hastighetsreduksjon mv., er også aktuelle her.

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

Bydelssone omfatter resten av det aktuelle området for slik drift i Bergen kommune. Det legges spesielt til rette for en målrettet satsing med utprøving av elsparkesykler i Åsaneområdet, i samarbeid med næringsliv og befolkning der. Bydelssonen har i utgangspunktet ingen antallsbegrensning, men kan også inneholde egne «senter-soner» med egne regler, gjerne med utgangspunkt i sentrumskjernene som er definert i KPA 2018. I bydelssonen er det også aktuelt å opprette egne **subsidiersoner**, som kan gi insentiver (i form av negativ gategrunnsleie) til å opprette et tilbud i områder / på strekninger som kommunen ser som særlig interessante for å bidra til å løse lokale transportutfordringer.

5. *Krav til miljøvennlig drift*

Bymiljøetaten vil stille krav til miljøvennlig drift, slik som:

- Bruk av nullutslippskjøretøy i driften av tjenesten
- Krav om regelmessig miljørapportering med blant annet klimaregnskap, levetid på elsparkesykler og avfallshåndtering som viktige tema.

6. *Håndtering av feilparkering*

Håndtering av feilparkering er et viktig tema i reguleringen, og her er flere virkemidler tenkt tatt i bruk:

- gategrunnsleie til å insentivere god parkering
- ordning med felles gatepatrolje
- fjerning av kjøretøy med hjemmel i veitrafikkloven.

Det vil også bli stilt krav og gitt retningslinjer for **informasjon til brukere**, blant annet om parkeringskultur og tiltak mot kjøring i ruspåvirket tilstand.

Gjensidige retningslinjer for **varsling, kommunikasjon og dialog** mellom kommunen og operatørene vil også bli et tema.

Framdriftsplan for pilotprosjektet

Tidsrom	Milepæl
Uke 42 / 43	Planlagt publisering (offentlig kunngjøring i Doffin) av regulering og pilotprosjekt
Uke 46	Første frist for innsending av søknad fra operatørene
Uke 46 / 47	Utvelgelse av aktører til første pilotperiode
Uke 48	Planlagt oppstart av pilot. Kommunen er klar med parkeringsarealer og opplegget for regulering. Trinnvis oppstart i løpet av den første testperioden etter som operatørene blir klare.

Pilotprosjektet deles inn i fire testperioder:

- Fase 1: November 2020 – februar 2021: Trinnvis oppstart - beregning av gategrunnsleie men ingen fakturering så sant operatørene innretter seg etter reguleringsmekanismen. Evaluering etter ca. 3 måneder (februar). Maks 4 operatører i denne testperioden.

- Fase 2: Mars – mai 2021: “Live” test med fakturering av gategrunnsleie, evaluering før sommersesong 2021. Eventuelt med flere operatører.
- Fase 3: Juni – oktober 2021: Sommersesong 2021, videreutvikling og ytterligere testing av digitalt reguleringsverktøy. Evaluering i oktober 2021.
- Fase 4: November 2021 – april 2022: Siste testperiode før permanent regulering (etter behov – kan sløyfes / forkortes). Pilotprosjektet avsluttes seinest april 2022.

Dialog med berørte parter

Bymiljøetaten har opprettet dialog med Politiet om pilotprosjektet og tilhørende regulering, og med Vestland fylkeskommune om bruk av deres arealer. Det er også naturlig å etablere dialog med States Vegvesen om det samme for deres arealer der det er aktuelt.

Pilotprosjektet vil også etablere kontakt med representanter for særlig berørte grupper, eksempelvis Kommunalt råd for personer med nedsatt funksjonsevne (KRPF), Kommunalt råd for ungdom og Eldrerådet.

Avsluttende merknader

Pilotprosjektet som er beskrevet her, har mange faktorer som er ukjente på det nåværende tidspunkt. Pilotperioden vil by på overraskelser og uforutsette effekter som må håndteres raskt, med vilje og evne til improvisasjon og kreative løsninger. Prosjektet legger opp til løpende og dynamisk regulering og læring, basert på de funnene prosjektet gjør underveis. Det er derfor helt nødvendig at det f.eks. kan opprettes midlertidige parkeringsarealer uten omfattende saksbehandling, men som igjen kan endres raskt etter innspill og erfaringer. Dette betyr at kommunen må anta at det vil komme løsninger underveis som ikke er like populære hos alle brukergrupper, men det er da viktig at man har fokus på at også dette er en del av læringen frem mot en mer permanent og langsiktig regulering.

Pilotprosjekter er av natur også risikofylte. Det er en risiko for at denne måten å regulere utleie av mikromobilitet ikke fungerer etter intensjonen, men samtidig også gode muligheter for å lykkes. I tillegg vil prosjektet uansett bidra til viktig læring. Det er Bymiljøetatens oppfatning, basert på blant annet TØIs forskning, at Bergen kommune bør gå foran som første kommune med et pilotprosjekt som dette, for å sikre oss helt nødvendige erfaringer på veien mot permanent regulering.