



Statens vegvesen

Veikart for regulering av mikromobilitet

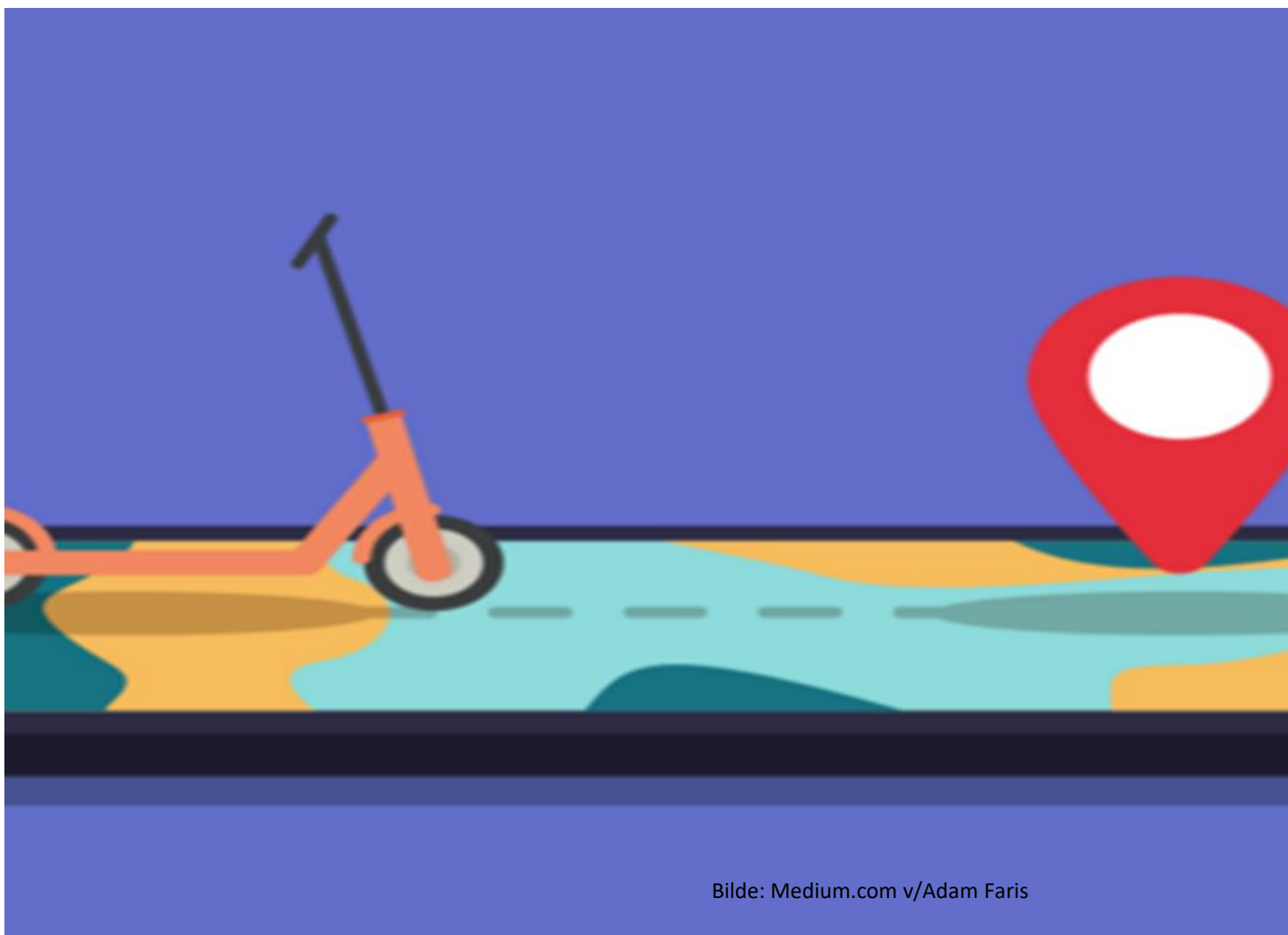
Kamilla Kjølberg & Arve Kirkevold,
Avdeling for Vegtransport, Myndighet & regelverk, Statens vegvesen



Foto: Los Angeles, Gary Kavanagh



Hvorfor et vegkart for mikromobilitet?



En massiv vekst i et relativt lite regulert marked

- Delte elsparkesykler har hatt en eksplosiv vekst i relativt lite regulerte markeder i Europa og Norge
- Det har gitt betydelige utfordringer knyttet til særlig forsøpling, svekket fremkommelighet og ulykker
- Samtidig er mikromobilitet fleksibelt og gøy!
- Markedet er preget av høy innovasjonstakt
- Mikromobilitet er et politisk ønsket marked i Norge

Det krever regulering å utnytte de positive mulighetene og begrense de negative effektene

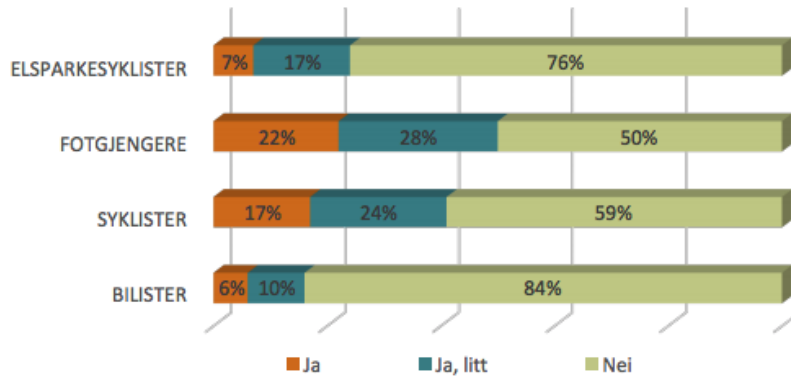


Status slik den var pr. mai 2020 (TØI)

En av fem fotgjengere opplevde at parkerte elsparkesykler gjorde det vanskelig å gå i sentrum

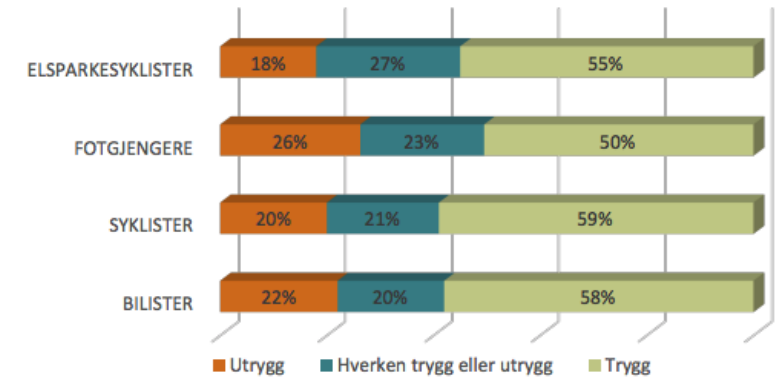
I Oslo er ulykkesfrekvens for elsparkesykler ca. 10 ganger høyere enn for sykkel

En av fire fotgjengere og syklister opplever at de føler seg utrygge i møte med elsparkesykkel



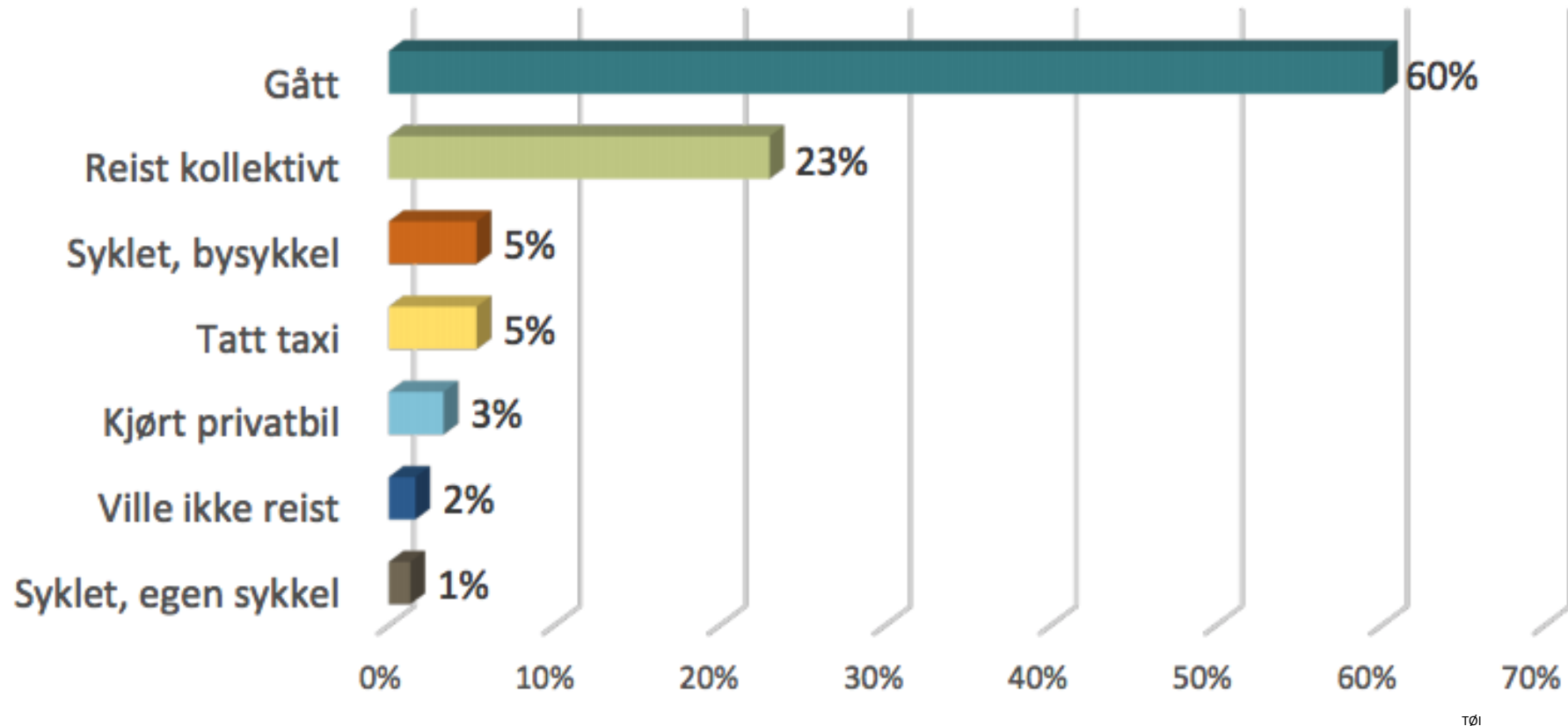
TØI

x 10



TØI

Status mobilitet uten elektriske sparkesykler pr. mai 2020 (TØI)



Figur S.2: «Hva ville du gjort på din siste elsparkesykkeltur hvis du ikke kunne brukt elsparkesykkel?» (n=549).



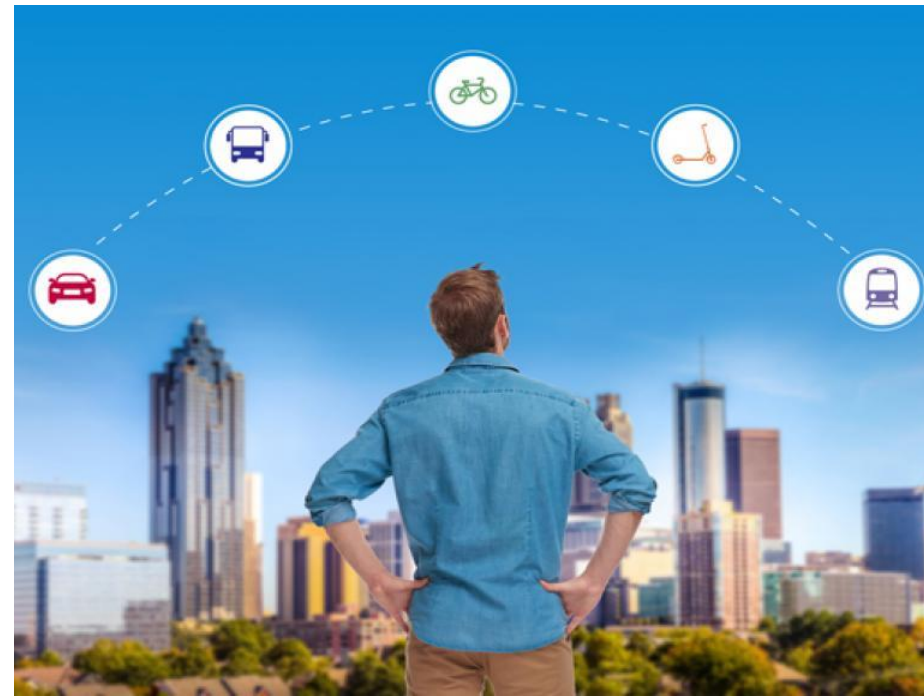
Visjon og mål



Statens vegvesen

Bilde: Heremobility blog

Emmanuel Cohen
February 25, 2020



Bilde:
Postal workers on
scooters in the
1910s. Underwood
Archives/Getty Image

Hovedmål 1: Sikre og ansvarlige rammer for bruk av mikromobilitet

- **Delmål 1: Ivareta hensyn til andre**

- Mikromobilitetskjøretøy skal ikke være til hinder for at gange og sykkel er attraktive reisemåte
- Befolkningen skal ha lik tilgang på byens arealer
- Mikromobilitet skal ikke være til hinder for effektiv og god arealbruk i byområder
- Sammenlignbare transporttilbydere skal sikres lik konkurranse

- **Delmål 2: Trafikksikkerhet**

- Redusere antall ulykker relatert til bruk av mikromobilitetskjøretøy
- Sikre lavest mulige helse- og skademessige konsekvenser av ulykker
- Gående og syklende skal oppleve det trygt å bevege seg i byen

- **Delmål 3: Ansvarlig forvaltning og bruk av data**

- Sikre at personvern ivaretas i henhold til GDPR (personopplysningsloven) og at det skal være mulig å ferdes anonymt, hvor informasjon i datasystemene beskyttes slik at kundenes data sikres mot misbruk

Hovedmål 2: Bærekraftig innovasjon og realisering av løsninger for mikromobilitet

- **Delmål 1: Løsninger som gir samfunnsgevinst**
 - Mikromobilitetstjenester skal være enkle og forutsigbare i bruk
 - Mikromobilitet skal øke attraktiviteten til reisekjeder med kollektivtransport
 - Mikromobilitet skal kunne erstatte korte bilturer
 - Mikromobilitetstjenester skal ha lavest mulig klimagassutslipp i et livsløpsperspektiv
 - Fremme grønn materialbruk og resirkulerbarhet
- **Delmål 2: Legge til rette for bruk av data**
 - Legge til rette for deling og tilgjengeliggjøring av samfunnsnyttig data
 - Data som samles inn fra mikromobilitetsleverandører skal ha en klar beskrivelse av eierskap, gjenbruk og kvalitet, jfr. fastsatte standarder for metadata
 - Bidra til interoperabilitet ved å benytte relevante formater for data der disse finnes



Satsingsområder og reguleringsbehov



- Prinsipp om næringsvennlighet
- Tilstrekkelig fleksibilitet
- Regulering i tråd med lokale behov og ønsker

Prioriterte utfordringer

- Stort volum delte elsparkesykler
- Uhensiktsmessig parkering
- Ulykkesrisiko
- Arealkonflikter med andre trafikanter



Mulige regulatoriske løsninger

- Avklare juridisk handlingsrom for kommuner og fylker (stengte gater for sykkel, parkering)
- Hastighetsbegrensninger (geofence-walkzones walkzones)
- Typegodkjenning
- Aldersgrense (16 år?)
- Hjelpåbud (>16år)
- Forbud mot hodetelefoner
- Begrensninger i kjøring på fortau og i soner for gange
- Begrensninger på antall kjøretøy
- Sanksjonering

Trygge og ansvarlige rammer for bruk av mikromobilitet

Kort sikt:

- Avklare juridisk handlingsrom for kommuner og fylkeskommuner
- Hastighetsbegrensninger og sertifisering/typegodkjenning
- Aldersgrense, hjelmpåbud og forbud mot mobiltelefon og «hodetelefoner»/øreplugger
- Begrensninger i kjøring på fortau og i soner for gange samt parkering og antall kjøretøy
- Sanksjonering

Lang sikt:

- Flere kategorier av mikromobilitet i lovverket
- Regulering og krav til brukeren og trygg dataforvaltning

Ikke-regulatoriske virkemidler:

- Kunnskap- og utredningsbehov
- Krav gjennom avtaler og opplæring av brukere

Bærekraftig innovasjon og realisering av løsninger for mikromobilitet

Lang sikt:

- Sikre handlingsrom for fylkeskommuner, kommuner og mobilitetselskaper
- Klima- og miljøkrav
- Krav til opplæring
- Økte krav til delt mikromobilitet:
- Deling av data fra delt mikromobilitet

Ikke-regulatoriske virkemidler:

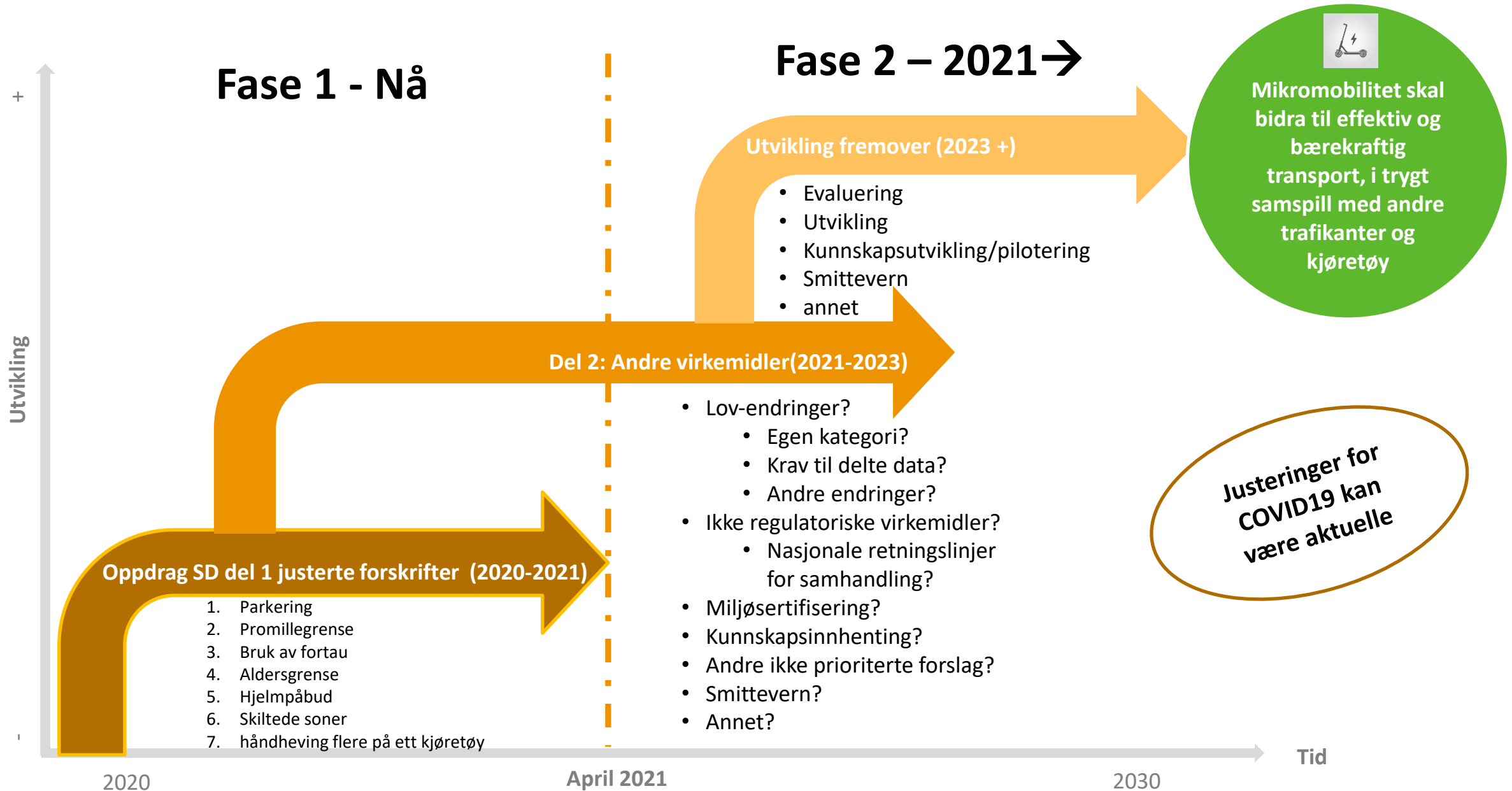
Kunnskaps- og utredningsbehov



Oppdrag fra SD og videre arbeid med regulering av mikromobilitet



Statens vegvesen





Takk for oppmerksomheten!

Arve.kirkevold@vegvesen.no

Kamilla.kjolberg@vegvesen.no