



Saksbehandler:  
Jarle Krokeide, telefon: 33 40 61 33  
Folkehelse, klima og stedsutvikling

## **Evaluering av Pilot elsparkesykler. Retningslinjer for bruk av elsparkesykler i Tønsberg**

<b>Utvalg</b>	<b>Møtedato</b>	<b>Type</b>	<b>Saksnummer</b>
Råd for personer med funksjonsnedsettelse	14.02.2022	PS	010/22
Utvalg for miljø, teknikk og næring	16.02.2022	PS	013/22
Kommunestyret	09.03.2022	PS	020/22

### **Kommunedirektørens innstilling:**

1. Evaluering av Pilot elsparkesykler tas til etterretning.
2. Retningslinjer for utleievirksomhet av micromobilitet i samarbeid med Tønsberg kommune vedtas.
3. Retningslinjene evalueres innen utgangen av 2024.

Vedtak som innstilling fra Utvalg for miljø, teknikk og næring - 16.02.2022

1. Evaluering av Pilot elsparkesykler tas til etterretning.
2. Retningslinjer for utleievirksomhet av micromobilitet i samarbeid med Tønsberg kommune vedtas.
3. Retningslinjene evalueres innen utgangen av 2024.

### **14.02.2022 Råd for personer med funksjonsnedsettelse:**

#### **Møtebehandling:**

#### **Votering:**

Kommunedirektørens innstilling ble enstemmig vedtatt.

### **RPFN- 010/22 Vedtak:**

1. Evaluering av Pilot elsparkesykler tas til etterretning.
2. Retningslinjer for utleievirksomhet av micromobilitet i samarbeid med Tønsberg kommune vedtas.

3. Retningslinjene evalueres innen utgangen av 2024.

#### **16.02.2022 Utvalg for miljø, teknikk og næring:**

##### **Møtebehandling:**

##### **Votering:**

Kommunedirektørens innstilling ble enstemmig vedtatt.

##### **UMTN- 013/22 Vedtak:**

1. Evaluering av Pilot elsparkesykler tas til etterretning.
2. Retningslinjer for utleievirksomhet av micromobilitet i samarbeid med Tønsberg kommune vedtas.
3. Retningslinjene evalueres innen utgangen av 2024.

#### **09.03.2022 Kommunestyret:**

##### **Møtebehandling:**

Innstilling fra utvalg for miljø, teknikk og næring ble enstemmig vedtatt.

##### **KST- 020/22 Vedtak:**

1. Evaluering av Pilot elsparkesykler tas til etterretning.
2. Retningslinjer for utleievirksomhet av micromobilitet i samarbeid med Tønsberg kommune vedtas.
3. Retningslinjene evalueres innen utgangen av 2024.

**Sammendrag:**

I tråd med politisk vedtak er det i 2021 gjennomført en pilot med utleie av elsparkesykler i Tønsberg. Erfaringene har vært gode og det fremmes her forslag til retningslinjer for fremtidig ordning for utleie og delingsordning for elsparkesykler. Det er etter kommunedirektørens oppfatning ikke hjemmel for å nekte utleieordninger av elsparkesykler og annen micromobilitet.

Det anbefales en rekke tiltak for å regulere bruken, spesielt i sentrum. De mest sentrale er:

- Det åpnes for inntil to operatører
- Det settes et tak på maksimalt 300 utleiesykler i hele kommunen
- Det innføres parkeringsforbud på de mest sentrale gåaksene i sentrum
- Det innføres nedsatt hastighet i en rekke områder i sentrum
- Retningslinjene åpner opp for en rekke justeringer ved behov fra kommunens side.

**Vedlegg:**

Retningslinjer for utleievirksomhet av micromobilitet i samarbeid med Tønsberg kommune.

**Bakgrunn for saken:**

I tråd med politisk vedtak er det i 2021 gjennomført en pilot med utleie av elsparkesykler i Tønsberg.

Erfaringene har vært gode og det fremmes her forslag til retningslinjer for fremtidig ordning for utleie og delingsordning for elsparkesykler. Det er etter kommunedirektørens oppfatning ikke hjemmel for å nekte utleieordninger av elsparkesykler og annen micromobilitet.

**Fakta grunnlag:**

Pilotprosjektet startet opp 10. mai 2021 og har vært i full bruk fram til starten av desember 2021. Det er kjørt 26.000 turer totalt og 208 turer pr. elsparkesykkel i gjennomsnitt. Det kjøres ca. 1,5 turer pr. dag for hver elsparkesykkel. 7.300 brukere er registrert og det er 2.000 hyppige brukere. De resterende brukerne er varierende. Det har kun vært en registrert ulykke med utleiesyklene i Hvalenkrysset.

Det har vært hastighetsbegrensning med 12 km/t i de sentrale sentrumsgatene fra Hvalenkrysset over Farmandstorvet, i Torggaten og over torvet, ned Rådhusgaten og langs hele brygga fra Oseberg kulturhus til gjestehavna.

Under piloten i sentrum har det vært faste hente- og bringepunkter der turene må startes og stoppes ved bruk av elsparkesyklene. Man får ikke avsluttet turen dersom den plasseres utenfor disse hente- og bringepunktene. Det er registrert 1% ureglementert bruk ved ikke å levere elsparkesykkelen til et hente- og bringepunkt, men dette opptrådte mest i starten av pilotperioden. Det har vært noen utfordringer med støy fra elsparkesyklene ved skifte av batterier, men dette er nå justert slik at det ikke blir lyd ved skifte av batterier. Det er opplevd noe

slitasjeutfordringer, men dette har fortløpende vært reparert av operatøren. Det har fra operatør vært et serviceteam tilgjengelig 16 timer i døgnet for å plassert syklene riktig i forhold til behovet for brukerne.

### **Rettslig grunnlag:**

Tønsberg kommune er grunneier og veimyndighet for de fleste sentrumsgater. Vestfold og Telemark fylkeskommunen er veimyndighet for fylkesveiene.

Det har vært en noe uavklart rettslig situasjon for denne type utleievirksomhet fra kommunal grunn, og det pågår og har i siste tid vært en rekke justeringer av lovverket knyttet til bruk av elsparkesykler og adgangen til å regulere utleievirksomhet.

Det er slått fast gjennom en rekke juridiske vurderinger og kjennelser at kommunen ikke kan nekte utleievirksomhet av micromobilitet som elsparkesykler. Men det er gitt hjemmel til enkelte begrensninger og reguleringer.

### **Forholdet til kommuneplanen:**

Innføring av elsparkesykler som et tilbud for micromobilitet i Tønsberg vil bygge opp om kommunens fokus og målsetting for å redusere klimagassutslipp og bidra til bedre helse i befolkningen, og en attraktiv by å besøke, bo og arbeide i.

### **Vurderinger:**

Erfaringene med bruk av elsparkesykler i pilotperioden har vært meget gode i Tønsberg kommune og samarbeidet med Bovi Mobilitet har vært godt. Vi har kun hatt en ulykke og de forutsetningene vi laget for piloten med faste hente- og bringeplasser og hastighetsbegrensninger i sentrumsområdet har bidratt til en ryddig bruk av elsparkesykler i Tønsberg. Erfaringene vi har gjort i pilotperioden har gitt oss et verdifullt grunnlag for å lage «Retningslinjer for utleievirksomhet av micromobilitet i samarbeid med Tønsberg kommune».

De viktigste utfordringene som ble identifisert før oppstart av piloten i Tønsberg ansees fortsatt som viktige.

*«Basert på erfaringer fra andre byer har Rådmann identifisert følgende hovedutfordringer med elsparkesykler:*

- Aktiviteten får ofte brukerkonflikt, spesielt på fortau og andre steder hvor det er mange gående*
- Sykler plasseres vilkårlig og er til hinder når de er parkert*
- Det er noe høyere skadefrekvens enn vanlige sykler*
- Syklene benyttes av enkelte brukere på en uvøren måte, spesielt på kveld og nattestid.»*

De her anbefalte retningslinjer ansees å bidra til å imøtekomme disse utfordringer innenfor de hjemler kommunen har til å sette begrensninger.

#### Retningslinje eller forskrift?

Kommunedirektøren anbefaler her å innføre en retningslinje. Alternativet hadde vært å innføre en forskrift. Håndhevingsgrunnlaget ansees som sterkere ved en forskrift, men erfaringer fra andre byer er at de aktuelle operatørene er like lojale til retningslinjer – så lenge de er innenfor hjemmelsgrunnlaget en kommune har. En forskrift er både mer arbeidskrevende og tidskrevende å etablere, og evt. å justere på. Skulle Tønsberg oppleve at en retningslinje ikke gir ønsket effekt kan forskrift etableres på et senere tidspunkt.

Retningslinjen ansees å være et godt rammeverk for aktuelle utleieordninger, men tilstrekkelig grad av fleksibilitet for å justere etter behov.

#### Hastighetsbegrensning i sentrum

Erfaringene fra gjennomført pilot er at hastighetsbegrensning i viktige gråsoner og trafikkerte kryss har vært et godt bidrag til at el-sparkesyklene ikke gir konflikter i bybildet.

#### Krav til parkeringsordninger

I piloten gjennomført i 2021 har det vært faste hente og leveringssteder. Etter høyesterett sin kjennelse i desember 2021 – er det slått fast at kommunen ikke har hjemmel til å kreve dette. El-sparkesykler er likestilt som sykler mm. Kommunen har mulighet til å fjerne sykler som står til utilbørlig stengsel. Videre har kommunen myndighet til å definere enkelte områder hvor det ikke er anledning til å parkere. Det er foreslått i følgende område, pkt. 3.3: Deler av Farmandstorvet, Fayes gate, Torggaten, Tønsberg Torv, Rådhusgaten, Brygga (Kulturtorget/Oseberg Hotel til Honnørbrygga/Roar i Bua), Prestegaten, Kaldnes gangbro, sykkeltrase langs Kaldnes alléen opp til rundkjøring ved Kaldnes veien og fortau på Kanalbroen.

Dette er de mest brukte gangakser og ansees der hvor parkering av el-sparkesykler kan være mest forstyrrende.

#### Antall el-sykler

Det har i piloten for sentrum vært utplassert på det meste 100 sykler. Det har i lengre perioder

vært ca. 80 operative sykler utplassert, også i perioden hvor det har vært forsøk med plasseringer i enkelte bydeler.

Det er i retningslinjen anbefalt et øvre tak på 300. Dette for at det skal være mulig å dekke hele kommunen og at det for operatørene er et drivverdig volum. Det har fungert godt med en driver i Pilotperioden, men det har også ført til at prisene pr tur har vært noe høyere enn en del sammenlignbare kommuner.

Forslaget på 300 vurderes til å balanser de ulike behovene godt.

#### Drift på nattestid

Det er i mange kommuner pålegg og/eller frivillig innstilling av utleien på nattestid. Dette etter en klar økt skadefrekvens på nattestid. Det anbefales ikke pr nå et slikt pålegg. Dette begrunnet i ny lovgivning hvor det nå innføres promillegrense på el-sparkeysykkel, piloten i Tønsberg har ikke vist utfordringer med økt skadefrekvens på nattestid, og det er krav til at operatørene aktivt skal jobbe med å ekskludere leietakere med uvøren bruk. Videre er det tatt inn i retningslinjene at slike begrensninger kan innføres på kort varsel om dette blir et problem. Hvis slik pålegg blir iverksatt, anbefales kl. 24-05.

#### Antall operatører og utvelgelse.

I forslaget må en operatør for å være aktuell for avtale i Tønsberg kommune forplikte seg til å følge de retningslinjer som etableres. Det anbefales at det gis anledning til maks to operatører i Tønsberg. Erfaringer fra Piloten er at tett dialog er viktig for et godt resultat. Hvis flere melder interesse vil det bli foretatt en utvelgelse etter kriterier i tråd med praksis i andre byer som praktiserer dette. Anbefalte utvelgelseskriterier er: Klima og miljøvennlig drift og anskaffelser, Kvalitet på el-sparkeyyklene og Kvalitet på operatørs drift og organisering av ordningen.

#### **Effekt for klima:**

Det er positivt at det i de siste årene har kommet muligheter for bruk av micromobilitet i byer der elsparkeysykler er en del av dette tilbudet. Bruk av elsparkeysykler bidrar til flere miljøvennlige reiser som gir mindre klimagassutslipp og bilkjøring. Delingsordninger bidrar også til at ressursene blir

bedre utnyttet.

**Konsekvenser for barn og unge:**

Utleie av el-sparkesykler retter seg i liten grad mot barn og unge. De fleste operatører har en aldersgrense på 18, noen få på 16. år

**Alternative løsninger:**

Det kan være en rekke ulike tilnærminger til regler for utleie av el-sparkesykler, det vedlagte forslaget anses som godt tilpasset situasjonen i Tønsberg. Tønsberg kommune har ikke hjemmel til å nekte slike tilbud.

**Økonomiske konsekvenser:**

Ordningen medfører ingen direkte økonomiske utlegg for Tønsberg kommune. Det må påregnes noe administrativ oppfølging. Videre må det monteres skilting for å kunne håndheve forbudssoner for parkering.

**Konklusjon:**

Erfaringene fra gjennomført pilot av utleie el-sparkesykler i 2021 ansees som gode. Det anbefales å innføre vedlagte forslag til retningslinjer for kommende 2 års periode.

**Videre behandling:**

Saken sluttbehandles i kommunestyret.

Tønsberg, 28.01.2022

Egil Johansen  
kommunedirektør

Geir Martin Viksand  
kommunalsjef