



## Handlingsplan for regulering av mikromobilitet

STATENS VEGVESENS RAPPORTER

Nr. 939



## ● Mobilitet til lunsj

- Onsdag 24.01
- Arve Kirkevold og Karolina Aaland
- Vegtransport, Statens vegvesen
- [Brage - Statens vegvesen: Handlingsplan for regulering av mikromobilitet \(unit.no\)](#)

# Regulering av mobilitetsformer i rask endring

- Regulering av mobilitet i rask endring, krever en innovativ tilnærming ift den tradisjonelle metoden:
  - Zoom out –zoom in (backcasting)
  - 4-helix - førersetet av kunnskap
  - Brukerperspektiv i sentrum

Bilder: Jon Opseth og Gencraft AI





## Veikart for regulering av mikromobilitet

## Handlingsplan for regulering av mikromobilitet

STATENS VEGVESENS RAPPORTER

ORTER

Nr. 939



Innsatsområder	Tiltak	Målbilde
 <p>Sørge for at sektoren forplikter seg til målbildet</p>	<p>Samarbeid mellom brukere, næringsliv, myndigheter og akademia</p> 	 <p>Et bærekraftig samfunn – mikromobilitet er en del av løsningen</p>
 <p>Integrere nye mobilitetsformer i infrastruktur og arealbruk</p>		 <p>Et sammenhengende og fleksibelt transportsystem – mikromobilitet på rett plass</p>
 <p>Fremme delemobilitet og sammensatte reiser</p>		 <p>Trygge og sikre trafikanter – fysisk, psykisk også digitalt</p>
 <p>Etablere nødvendig dataflyt</p>		

2022

2033

**Veikart:**  
Målbilde og innsatsområder

**Portefølje av tiltak**





[Brage - Statens vegvesen: Kartlegging: nasjonal regulering av mikromobilitet \(unit.no\)](#)

## Kartlegging: nasjonal regulering av mikromobilitet

STATENS VEGVESENS RAPPORTER

Nr. 931



### Mikromobilitet og styringsdokumenter

- Fordi nullvekstmålet eksplisitt omhandler «kollektiv, sykkel og gange» ekskluderes andre små og lette kjøretøy og delte mobilitetstjenester som kan erstatte bilturer.
- Omtalen av mikromobilitet oppleves som umoden. Det er ingen tydelig definisjon og etterlatt inntrykk er at den representerer en utfordring, mer enn en løsning.

### Mikromobilitet og tekniske krav

- De tekniske kravene for de forskjellige kjøretøyene har ulik historikk, og kravene er derfor ulike for kjøretøy som brukes ganske likt.
- Det bør med jevne mellomrom vurderes om eksisterende kjøretøyskategorier og gjeldene krav er dekkende og mest hensiktsmessige gitt både trafiksikkerhet og andre formål.

### Mikromobilitet og hvordan den brukes

- Der ulike trafikantgrupper deler arealet må det være godt tilrettelagt for dette, og det er ønskelig at mikromobilitet og delte mobilitetstjenester i større grad tas hensyn til i planlegging.
- Fleksible måter å utnytte arealet på, der samme areal brukes ulikt til ulike tider på døgnet eller legger til rette for sambruk vil kunne være et virkemiddel for å fremme mikromobilitet og delte mobilitetsformer.

### Mikromobilitet og subsidiering

- Det eksisterer ingen nasjonale støtteordninger for sykkel, elsykkel eller liten elektrisk motorvogn.
- Til sammenligning finnes nasjonale og regionale støtteordninger i flere andre europeiske land.

## Ingen avhengigheter

## Få avhengigheter

## Flere avhengigheter

- Et bærekraftig samfunn
- Et sammenhengende og fleksibelt transportsystem
- Trygge og sikre trafikanter

### Tiltak 1

Mikromobilitet som virkemiddel for å nå nullvekstmålet

### Tiltak 2

Økonomiske virkemidler for bærekraftige transportvalg

### Tiltak 5

Et sammenhengende regelverk for mikromobilitetskjøretøy

### Tiltak 4

Sektordialog som forum for mikromobilitetsregulering

### Tiltak 3

Helhetlige mobilitetsplaner i by

### Tiltak 9

Vilkår for bærekraftig varelevering

### Tiltak 10

Regelverksbehov for selvkjørende roboter?

### Tiltak 6

Sykkelinfrastruktur tilrettelagt for mikromobilitet

### Tiltak 7

Kampen om fortauet – rett areal til rett mobilitetsform

### Tiltak 13

Digital kommunikasjon med privateid mikromobilitet

### Tiltak 11

Dynamisk regulering av gategrunn

### Tiltak 15

Reisevaner for elsykkel og elsparkesykkel

### Tiltak 16

Virkningen av mikromobilitet på bærekraft

### Tiltak 8

Samleterminaler for varelevering med mikromobilitet

### Tiltak 12

Datadeling på tvers av transportformer

### Tiltak 14

Hvordan redusere ulykkesrisiko for delte elsparkesykler?



Pågående: **Nei**



# Tiltak 1

## Mikromobilitet som virkemiddel for å nå nullvekstmålet

### Hva er problemet?

For mange reiser kan mikromobilitet og delte mobilitetstjenester være et bærekraftig, sikkert og kostnadseffektivt alternativ som kan bidra til nullvekstmålet og fremme god folkehelse. På tross av dette er denne transportformen ikke beskrevet som et virkemiddel i Nasjonal Transportplan (NTP) og/eller gjeldende styringsdokumenter for sektoren.

### Hva ønsker vi å oppnå?

For å utnytte potensialet til mikromobilitet og delte mobilitetstjenester transportform, er det viktig at det blir en del av den politiske samtalen om mikromobilitet og delte mobilitetstjenester, vil legge til rette for at vi personbiltransporten i by, ved at flere velger å benytte mikromobili privatbil.



**Byvekstavtalen**

Vi får mer enn vi gir

### Beskrivelse av tiltaket

De overordnede styringsdokumentene for transportsektoren legger rammene for utviklingen av sektoren. I Nasjonal Transportplan (NTP) blir imidlertid ikke mikromobilitet og delte mobilitetstjenester nevnt som en del av løsningen for å oppnå de transportpolitiske målene. Dette skaper en slags "følgefeil" i de underordnede dokumentene, da de alle refererer tilbake til NTP. Selv om mikromobilitet har fått konkrete knagger i gjeldende NTP mener vi at utfordringen er større «nedover», der de overordnede målene skal omsettes til konkrete oppgaver og prioriteringer.

For at mikromobilitet og delte mobilitetstjenester skal bli prioritert og være et aktivt virkemiddel må det få en tydeligere - og mer konsistent - omtale i styringsdokumentene. NTP burde omtale mikromobilitet som en integrert del av transportsystemet, investering i infrastruktur som fremmer bruk av mikromobilitet og oppmuntre til integrasjon med andre mobilitetsformer. Mikromobilitet må også synliggjøres i malen for byvekstavtalene som en integrert del av løsningen.

### Hvem har ansvaret?

Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen



Pågående: **Ja**

# Tiltak 4

## Sektordialog som forum for mikromobilitetsregulering

### Hva er problemet?

Det er utfordrende å sette reguleringer for mikromobilitet og delte mobilitetstjenester som står seg over tid, da det er et relativt nytt fagområde og kontinuerlig under utvikling, hvor det stadig gjøres nye erfaringer og læring.

### Hva ønsker vi å oppnå?

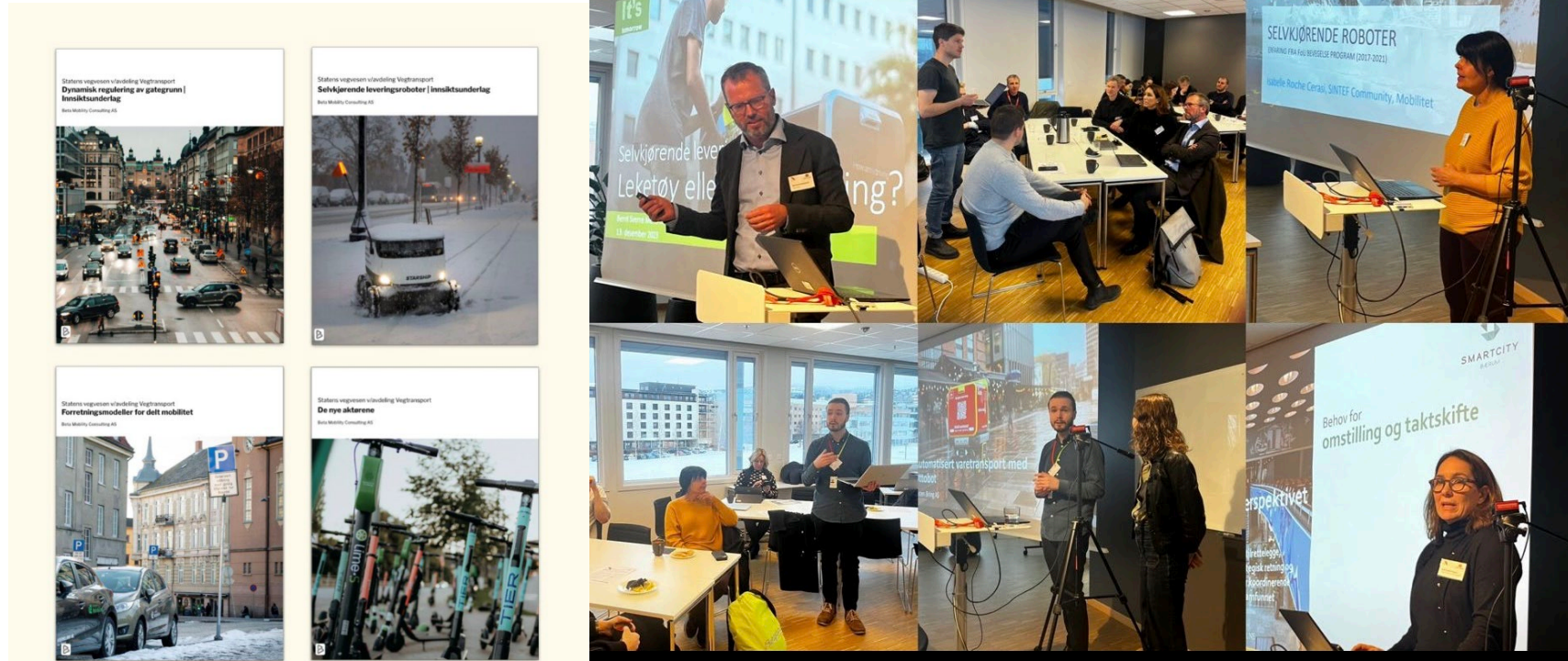
En helhetlig og fremtidsrettet tilnærming til reguleringen av mikromobilitet, basert på en åpen og inkluderende dialog med sektoren.

### Hvordan:

- Innsiktsgrunnlag
- Dialog
- Regulatoriske innspill
- Oppsummering
- Deling

### Tema:

- Mikromobilitet (2021)
- Varelevering med mikromobilitet (2022)
- Delemobilitet (2022)
- Dynamiske regulering av gategrunn (2023)
- Selvkjørende roboter på fortau (2023)
- Våren 2024 – tema?







Pågående: **Ja**

# Tiltak 14

## Hvordan redusere ulykkesrisiko for delte elsparkesykler?

### Hva er problemet?

De fleste ulykkene og nesten-ulykkene med delte elsparkesykler er eneulykker som ikke registreres hos politiet eller legevakten. Derfor vet vi lite om hvor disse type ulykkene skjer og forhindre dem.

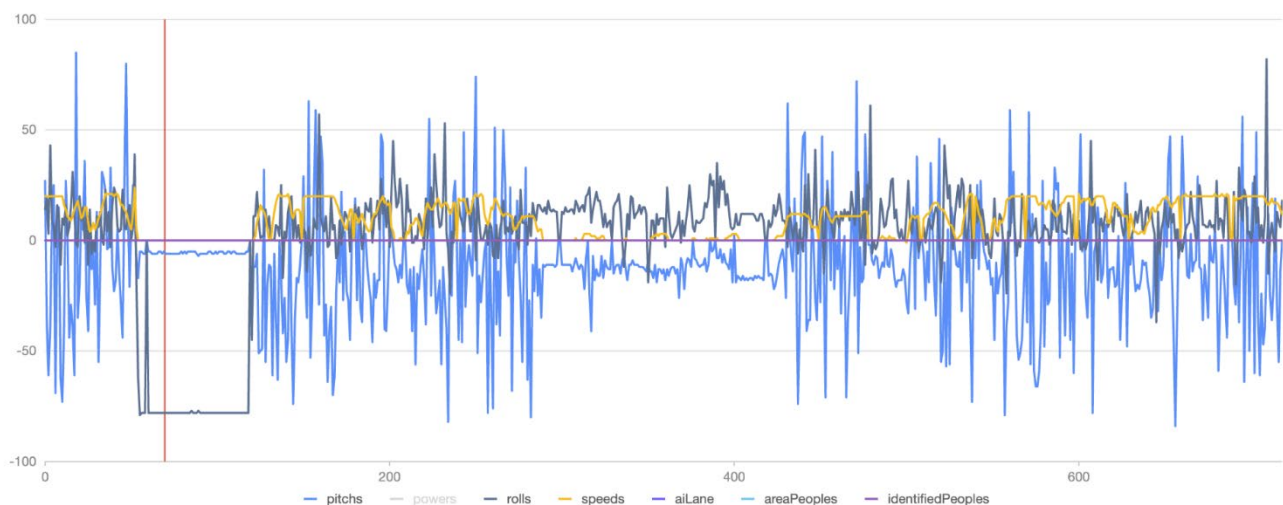
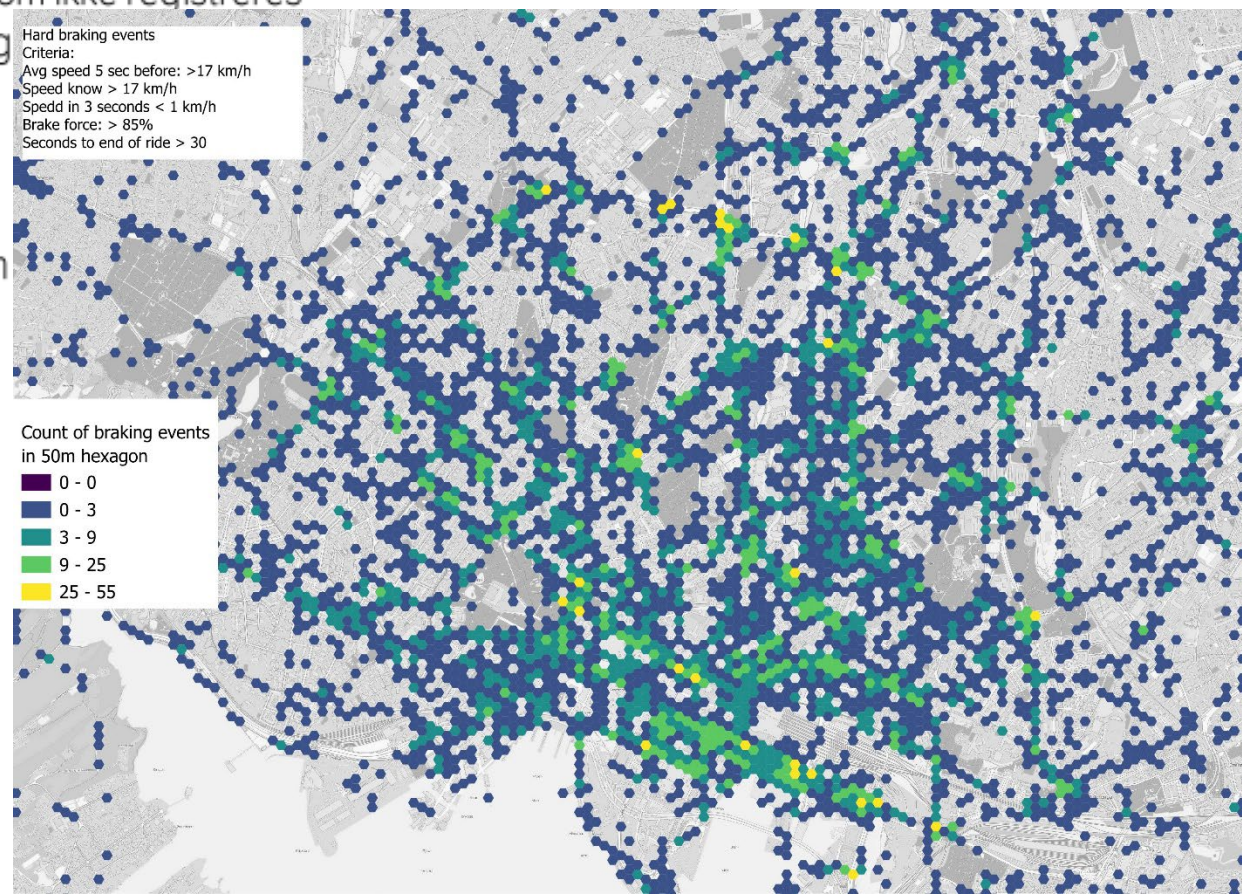
### Hva ønsker vi å oppnå?

Redusere ulykkesrisiko og øke trafikksikkerheten for delte elsparkesykler gjennom som ikke rapporteres og utsatte ulykkespunkter.

Hard braking events  
Criteria:  
Avg speed 5 sec before: >17 km/h  
Speed now > 17 km/h  
Speed in 3 seconds < 1 km/h  
Brake force: > 85%  
Seconds to end of ride > 30

Count of braking events in 50m hexagon

- 0 - 0
- 0 - 3
- 3 - 9
- 9 - 25
- 25 - 55





Pågående: **Nei**



# Tiltak 3

## Helhetlige mobilitetsplaner i by

### Hva er problemet?

Lokale mobilitetsplaner som utarbeides i kommunene ligger på ulikt nivå og svarer ut ulike problemstillinger. Det gjør det vanskelig for kommunene å se til andres mobilitetsplaner, slik at man ikke får til områdeoverskridende planlegging. Dette kan føre til en fragmentert innsats for å nå bærekraftig mobilitet, og et svakere transporttilbud.

### Hva ønsker vi å oppnå?

Mobilitetsplaner på likt planmessig nivå som muliggjør langsiktig og samlet kommunene og kommunegrenser.

### Beskrivelse av tiltaket

Det er flere kommuner i dag som har lokale mobilitetsplaner, blant annet som en del av sine kommuneplaner. Med utgangspunkt i den enkelte kommunes behov svarer mobilitetsplanen ut ulike utfordringer. Noen retter seg mot kollektivtilbudet, mens andre i større grad inkluderer nye mobilitetsformer som mikromobilitet og delte mobilitetstjenester. Til tross for at mobilitetsplanene er lokale, er det nødvendig at det stilles krav til hva de skal svare ut, slik at de ligger på likt planmessig nivå. Bare på den måten vil det være mulig å se til andres mobilitetsplaner, bygge dem på tvers av kommunegrenser og dermed gi et samlet mobilitetstilbud.

EU har et planverktøy som stiller en rekke krav til mobilitetsplanleggingen, SUMP (sustainable urban mobility plans). Det er et rammeverk for strategisk arbeid for urban mobilitet, og er veiledende for at byene skal planlegge godt. Per i dag er det ingen byer i Norge som har en SUMP. Verktøyet burde utnyttes i større grad, og det kan på sikt være behov for koordinering og forankring på nasjonalt og regionalt nivå. Det kan også tenkes at krav til innholdet i mobilitetsplanene burde forankres gjennom byveksttalene som gjelder for hele bo- og arbeidsregionen.

## Europeisk SUMP-metode



Kilde: ELTIS

### Hvem har ansvaret?

Statens vegvesen, fylkeskommunene, kommunene



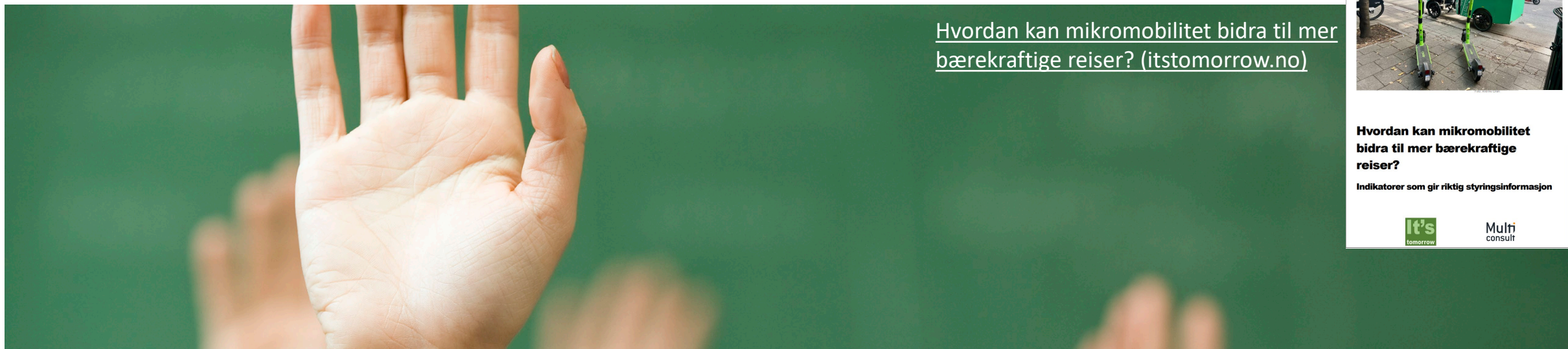
[Brage - Statens vegvesen: Handlingsplan for regulering av mikromobilitet \(unit.no\)](#)

[Brage - Statens vegvesen: Kartlegging: nasjonal regulering av mikromobilitet \(unit.no\)](#)

Q/A?



Statens vegvesen



[Hvordan kan mikromobilitet bidra til mer bærekraftige reiser? \(itstomorrow.no\)](#)



**Hvordan kan mikromobilitet bidra til mer bærekraftige reiser?**

Indikatorer som gir riktig styringsinformasjon

It's tomorrow Multi consult



Mandat og opplegg  
Veiprosjekt  
Oktober 2023



**Kartlegging: nasjonal regulering av mikromobilitet**

STATENS VEGVESENS RAPPORTER Nr. 931



Mandat og opplegg  
Veiprosjekt  
20.12.2023



**Handlingsplan for regulering av mikromobilitet**

STATENS VEGVESENS RAPPORTER Nr. 939

