

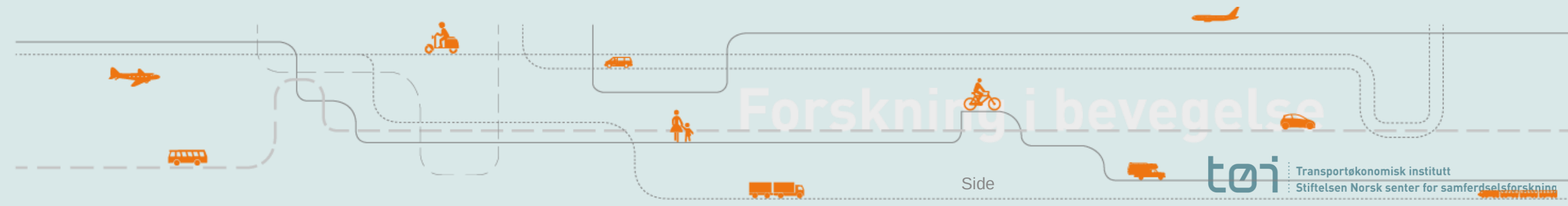
Delte elsparkesykler i Oslo

Kollektivkonferansen 19. november 2020

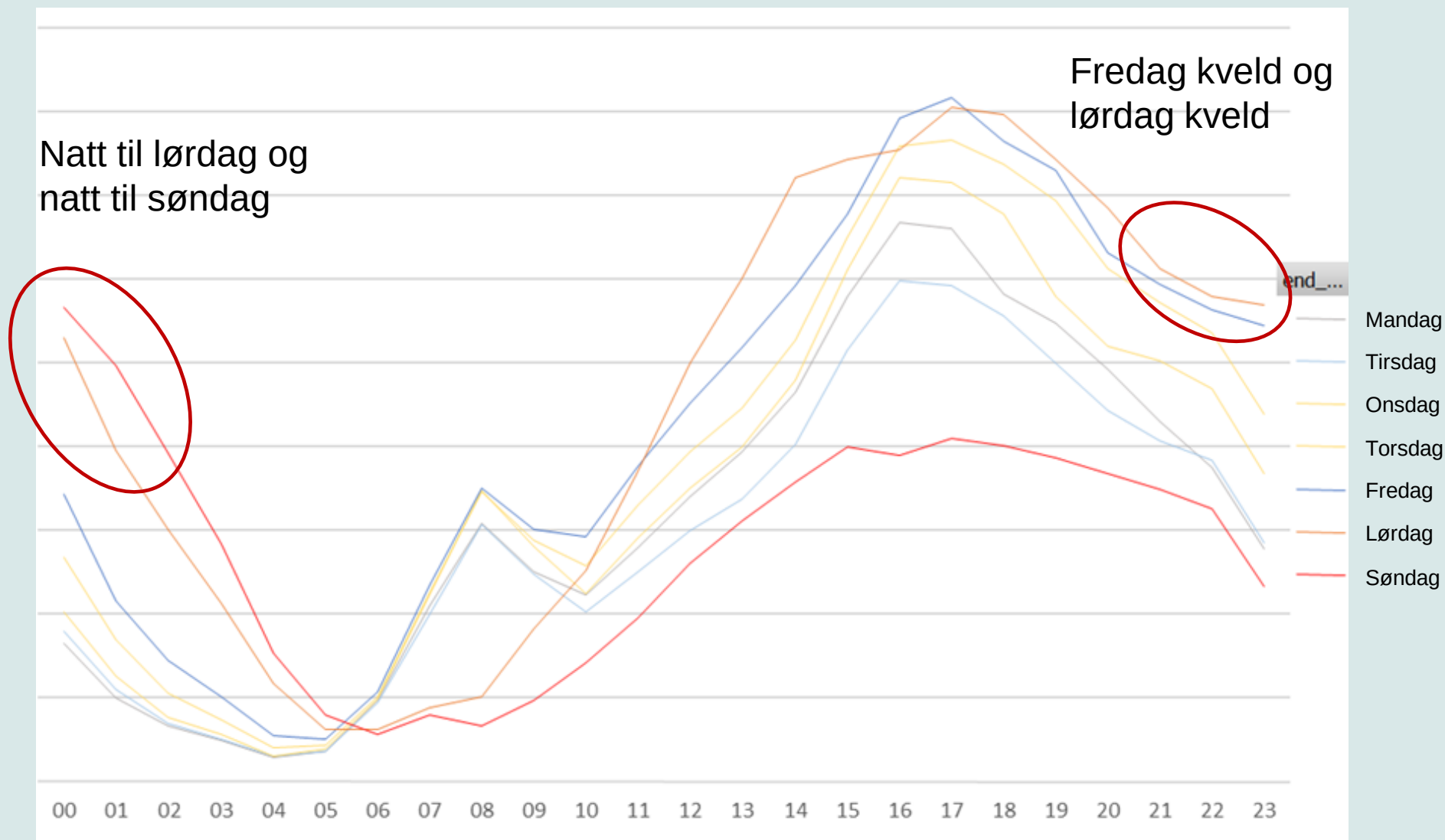
Nils Fearnley

Transportøkonomisk institutt

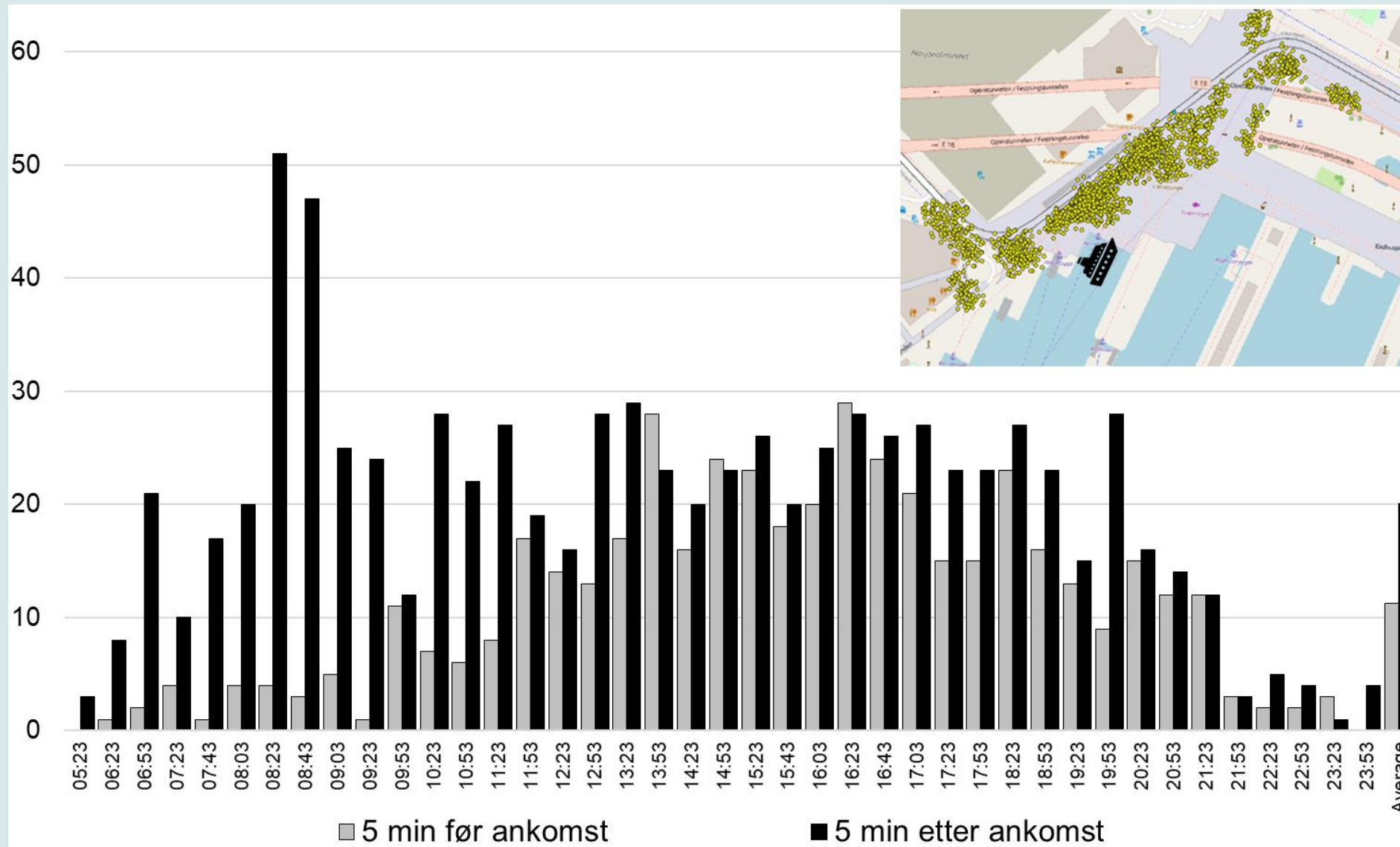
naf@toi.no



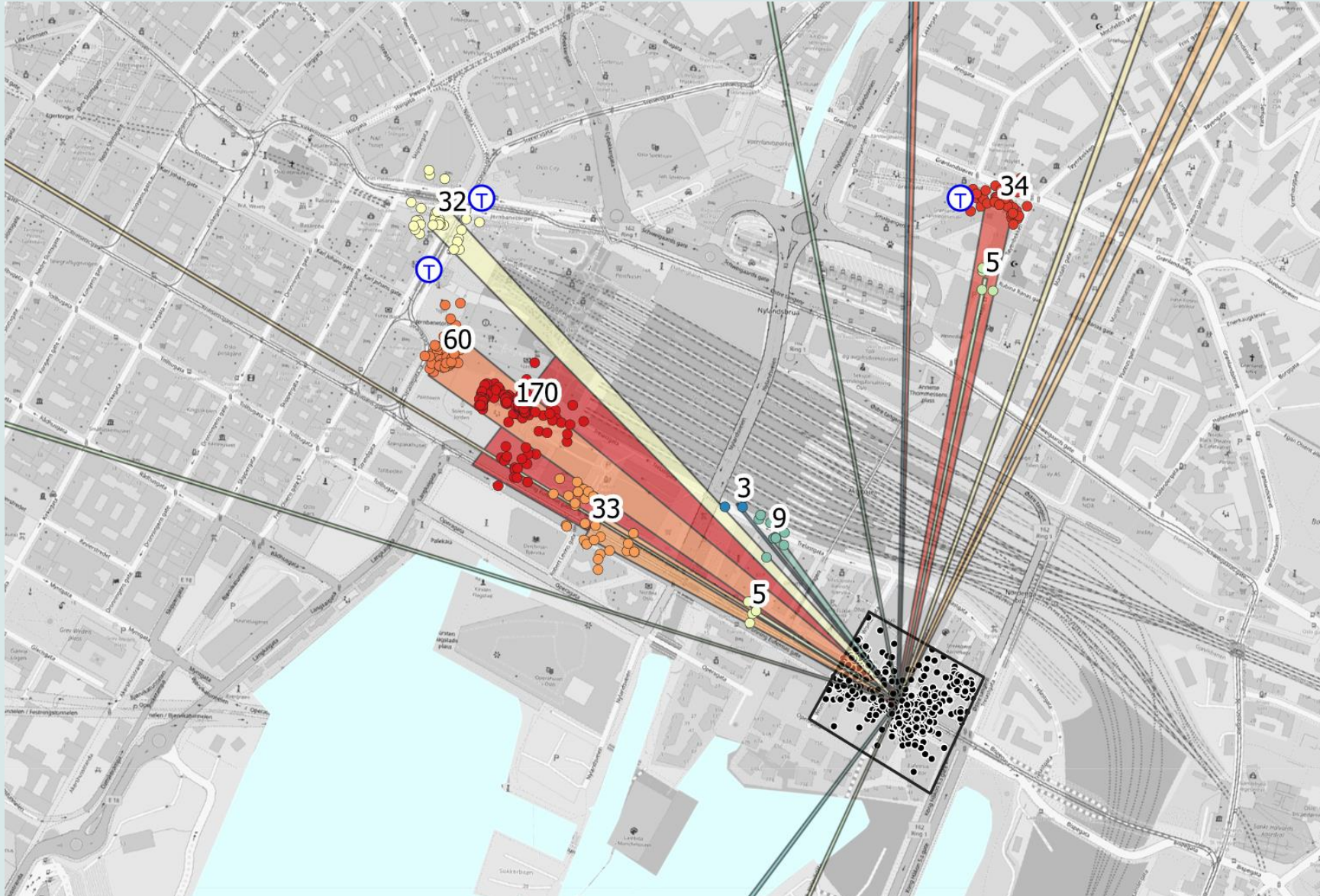
Bruk fordelt på ukedag og tid – sommer 2020



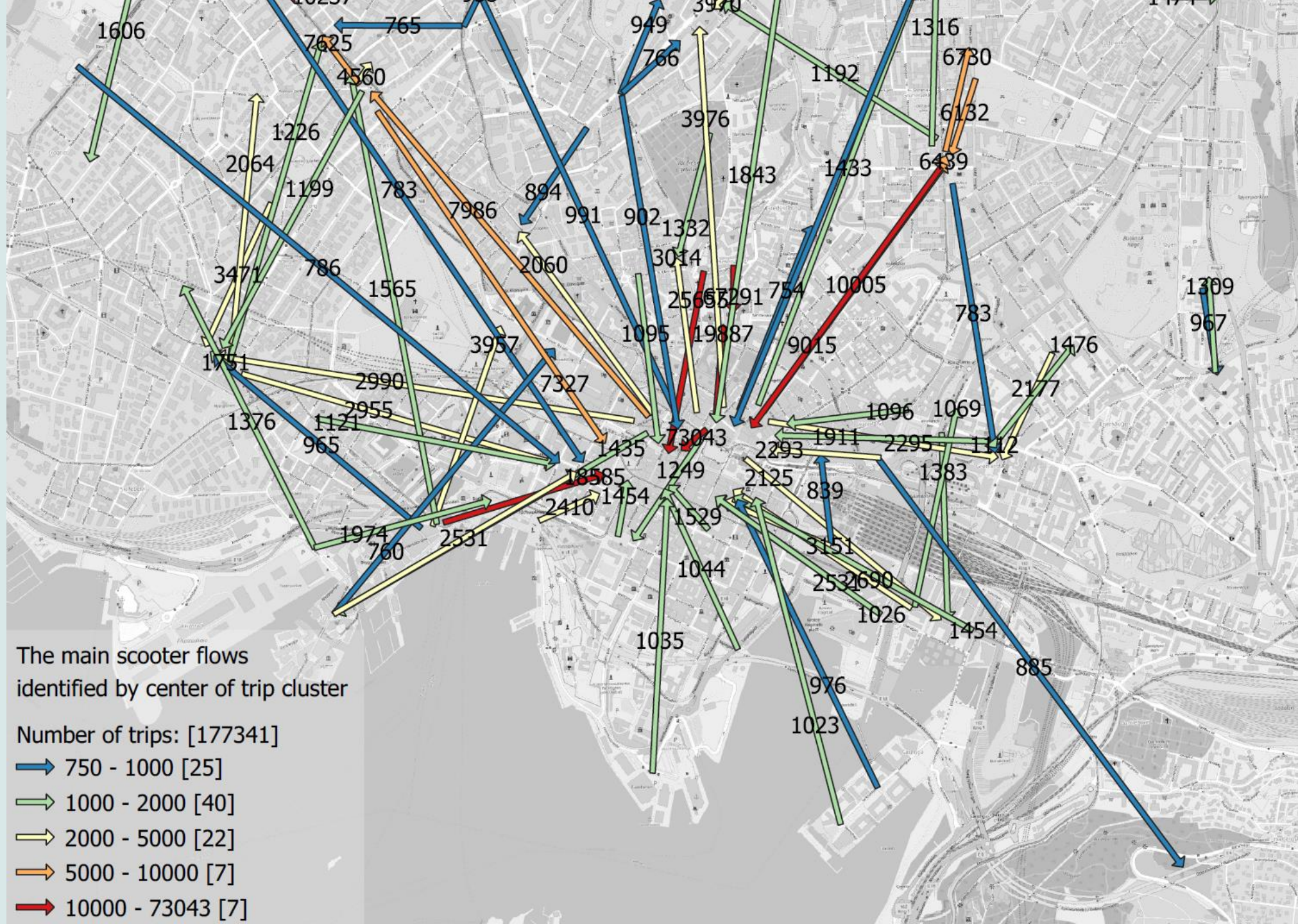
Last mile: Nesoddbåten, Aker brygge



Last mile – Dr. Eufemias gate øst / Sørenga



Oslo
> 750 turer
Mai-August 2020



The main scooter flows identified by center of trip cluster

Number of trips: [177341]

→ 750 - 1000 [25]

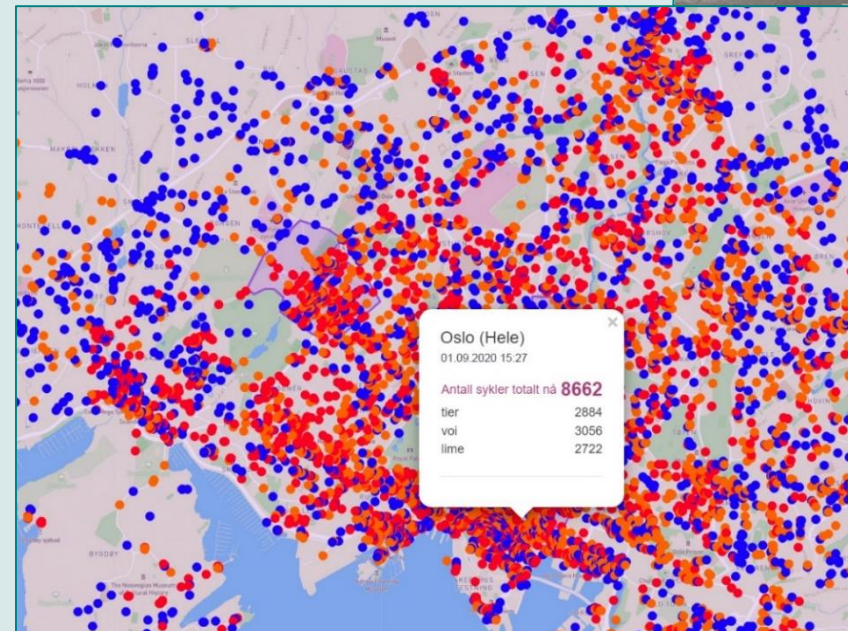
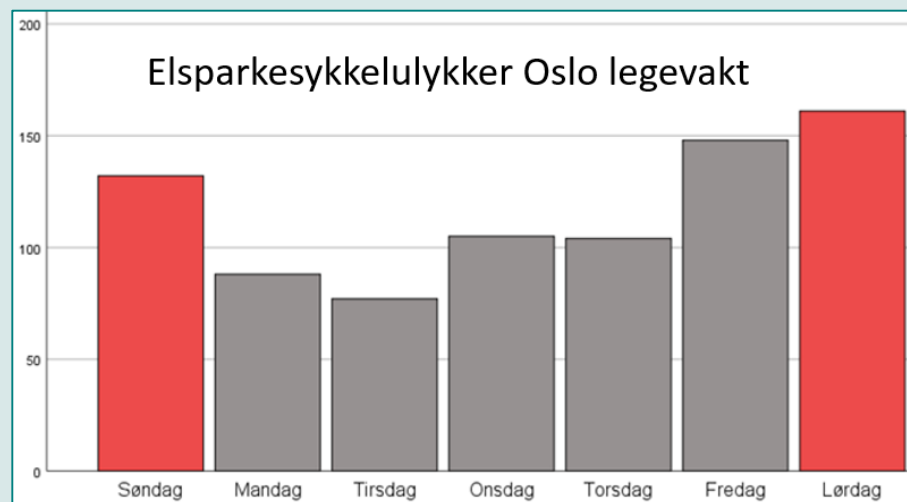
→ 1000 - 2000 [40]

→ 2000 - 5000 [22]

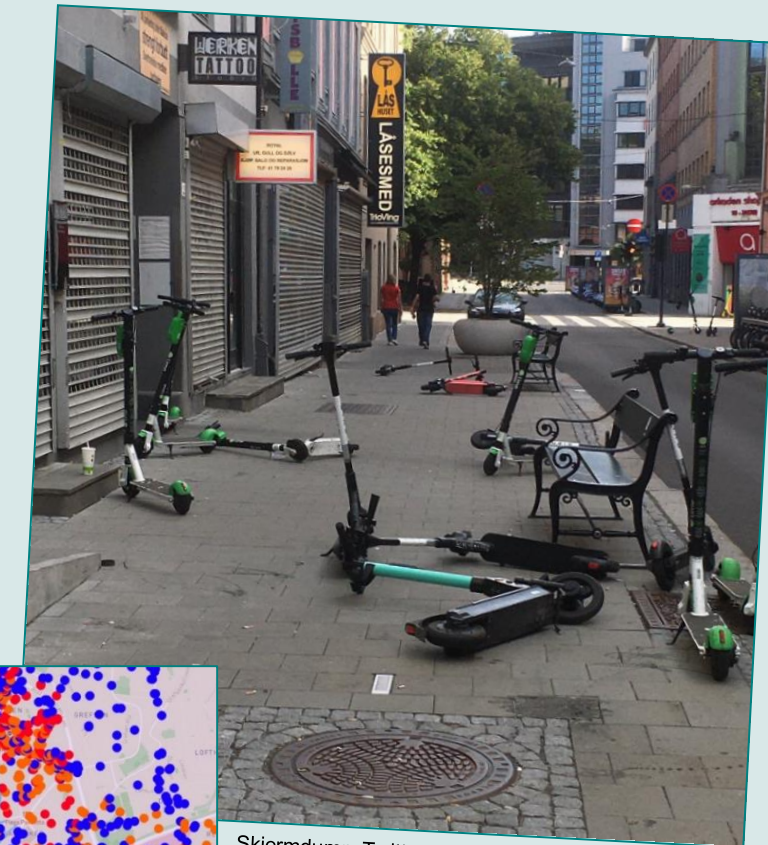
→ 5000 - 10000 [7]
→ 10000 - 73043 [7]

Hva myndighetene kan og ikke kan gjøre innenfor dagens lovverk

- Pågående pekeleken skjuler både byenes muligheter til å ta styringen, og mangel på sådan
- NB! er ingen jurist.



Skjermdump: Nivel AS (data fra 3 (av 5) elsparkesykkelselskap)



Skjermdump Twitter / @pewalla

De mest synlige problemene er ivaretatt i dagens regelverk

- [Trafikkreglene](#) § 18: «Sykling på gangveg, fortau eller i gangfelt er tillatt når gangtrafikken er liten og syklingen ikke medfører fare eller er til hinder for gående. Slik sykling må ved passering av gående skje i god avstand og i tilnærmet gangfart.»
- [Vegtrafikkloven](#)
 - § 3 «Enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret.»
 - § 21 «Ingen må føre eller forsøke å føre kjøretøy når han er i en slik tilstand at han ikke kan anses skikket til å kjøre på trygg måte, hva enten dette har sin årsak i at han er påvirket av alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel, eller i at han er syk, svekket, sliten eller trett, eller skyldes andre omstendigheter.»
- [Politivedtektene for Oslo](#) § 3-1 Hindringer (tilnærmet samme formuleringer i andre byer): «På eller ut over offentlig sted er det forbudt å sette eller henge noe, herunder containere, salgsboder, bilvrak, uregistrerte kjøretøy, stands, markiser, reklameskilt og annen løsfotreklame, som kan være til hinder, fare eller ulempe for ferdselen og tilgjengeligheten for alle til offentlig sted.»
- [Forskrift om krav til sykkel](#) § «Som sykkel regnes også elektrisk drevet kjøretøy for transport av én person (føreren). [...] konstruktiv hastighet ikke over 20 km/t.»

Mulig med dagens regler

- Sanksjonere ulovlig kjøring (mot rødt lys, ruspåvirket, på fortau til fare eller hinder for gående)
- Inntauing - til kostpris
- Informere publikum
 - Bruk
 - Parkering
- Tilrettelegge infrastruktur
 - P-arealer
 - Sykkelfelt

Mulig med frivillig avtale

- Kreve sykler fjernet innen moderat responstid
- Bestemme soner hvor antallet utplasserte sykler skal begrenses
- Bestemme soner hvor kjøring/parkering ikke skal skje
- Bestemme soner med redusert hastighet
- Kreve brukeropplæring
- Kreve jevnlig dialogmøter mellom utleieselskapene og myndighetene

Mulig avhengig av kontekst

- Krav om nullutslipp drifting
- Kreve datadeling om tilbud, etterspørsel
- Kreve sykler innsamlet hver natt
- Kreve nattestengning

Juridisk uavklart

- Markedsadgang
- Streng antallsbegrensning
- Gategrunnsleie og annen betaling

Stor innovasjonskraft – bruk det!

- Jfr. innovative anskaffelser
 - Dialog
 - Gjensidig læring
 - Spesifisere ytelse, funksjon og ønsket resultat, ikke teknologi/løsning
- Absolutte regler og teknologikrav kan kvele innovasjon



Referanser

- Fearnley, Berge og Johnsson (2020) [Delte elsparkesykler i Oslo: En tidlig kartlegging](#) TØI-rapport 1748/2020
- Fearnley (2020) Micromobility - regulatory challenges and opportunities. Kapittel 10 i Sørensen og Paulsson (red. 2020) [Shaping smart mobility futures](#). Governance and policy instruments in times of sustainability transitions
- Fearnley, Johnsson, Berge (2020) [Patterns of E-Scooter Use in Combination with Public Transport](#), Transport Findings

