NOTAT

Til: Bærum Kommune

Kopi: Morten Skauge, Eirik T Bøe

Dato: 12.06.026

Fra: Bekkestua Vel (ved det nye, utvidete interimsstyret)

Tiltaksplan for elsparkesykler i Bekkestua

Kort oppsummering:

Dette notatet foreslår en samlet tiltaksplan for å regulere bruken av elsparkesykler i Bekkestua innenfor dagens regelverk. Hovedgrepene er fortausforbud i sentrale områder, lavere fart gjennom geofencing, faste parkeringssoner, lisensordning for utleieselskaper og styrket kontroll. Tiltakene er prioritert etter forventet effekt, kostnad og hvor raskt de kan gjennomføres. Målet er økt trafikksikkerhet, trygghet for gående og syklende, bedre fremkommelighet og mer orden i bybildet, og hensikten er å vise hvilke grep som kan tas innenfor dagens regelverk, hvilke tiltak som bør prioriteres, og hvordan disse kan gjennomføres i praksis.

Rammeverk og juridisk handlingsrom

Før tiltakene vurderes, er det nyttig å oppsummere hva kommunen allerede kan regulere, og hvilke nasjonale endringer som er på vei. Dette gir et klarere grunnlag for å vurdere hvilke tiltak som kan innføres raskt, og hvilke som avhenger av videre regelverksutvikling.

Hva kommuner faktisk kan regulere i dag:

1. Skilting av forbudssoner

Kommuner kan bruke egne skilt for å:

- Forby kjøring med elsparkesykler i bestemte gater eller soner
- Forby parkering
- Regulere fart

Dette er hjemlet i Statens vegvesens regelverk for liten elektrisk motorvogn.

> Staten arbeider nå med et normert underskilt som gjør det enklere å forby kun kjøring på fortau, mens kjøring i veibanen fortsatt er tillatt.

2. Lisensordning for utleieselskaper

Gjennom lov om utleie av små elektriske motorvogner kan kommuner:

- Begrense antall operatører
- Begrense antall elsparkesykler
- Kreve datadeling
- Pålegge gebyrer ved feilparkering

Dette gir kommunene full kontroll over utleiemarkedet.

3. Fartsregulering via skilt eller geofencing

Kommuner kan sette:

- Lavere fart i sentrumssoner
- Lav fart i gågater og torg
- Normal fart (20 km/t) ellers

Geofencing brukes allerede i Oslo og kan innføres i alle kommuner.

4. Forbud mot kjøring på fortau

Kommuner kan:

- Søke Statens vegvesen om underskilt som forbyr kjøring på fortau
- Innføre soner der elsparkesykler kun kan bruke sykkelfelt/kjørebanen

Regjeringen jobber med å gjøre dette enklere og normert, slik at kommunene slipper å søke særskilt.

5. Parkering og orden i bybildet

Kommuner kan:

- Opprette dedikerte parkeringssoner
- Forby fri parkering i sentrum
- Gi gebyr ved feilparkering (900 kr)

Dette gjelder både private og utleide elsparkesykler.

6. Kontroll og håndheving

Kommuner kan samarbeide med politi og Statens vegvesen om:

- Promillekontroller (0,2 promillegrense)
- Teknisk kontroll av ulovlige elsparkesykler
- Farts- og adferdskontroll

Regjeringen har varslet økt kontroll og tiltak mot ulovlige elsparkesykler som går over 20 km/t.

Hva staten nå endrer:

Regjeringen jobber med tiltak som vil gjøre det enda enklere for kommunene å regulere elsparkesykler:

- Høyere aldersgrense vurderes (over dagens 12 år)
- Forbud mot salg av ulovlige elsparkesykler (som går over 20 km/t)
- Normert skilt for fortausforbud
- Økt kontrollnivå nasjonalt

Basert på ovenstående foreslår vi følgende tiltaksplan for Bekkestua:

1. Regulering av bruk og ferdsel

A. Fortausforbud i alle gater med fartsgrense lavere enn 50 km/t

Fotgjengere og eldre er særlig utsatt i bygatene på Bekkestua. Dessuten må det innskjerpes at man må trille kjøretøyet i fotgjengerfelt.

B. Fartsbegrensning via geofencing

• 6–10 km/t i hele Bekkestua sentrum

C. Forbudssoner

• Innenfor bussterminalens plattformområder

• Skolegårder og idrettsområder (Nadderud, Bekkestua skoler)

• Gangbroer og smale gangveier

2. Parkering og orden i bybildet

A. Obligatoriske parkeringssoner (faste punkter)

Foreslåtte lokasjoner:

• Bussterminalen (nord og sør)

• KIWI-området ved Gamle Ringeriksvei

• COOP Mega/REMA

• Nadderud stadion

• Bekkestua senter (Musikantbroen)

B. Forbud mot fri parkering i hele sentrum

• Sparkesykler må parkeres i dedikerte soner

• Automatisk gebyr til utleieselskap ved feilparkering

C. Sluttfotobevis

• Bruker må ta bilde av korrekt parkering

• Bøter til selskap ved gjentatte brudd

3. Lisensordning og antallsbegrensning

A. Maksimalt antall utleiesykler i Bekkestua

• 250–350 sparkesykler totalt i Bekkestua-området

• Fordeles etter bruksmønster og kapasitet i parkeringssonene

B. Kun 2 operatører i Bekkestua

• For å sikre kvalitet, kontroll og mindre kaos

C. Krav om sanntidsdatadeling

• Plassering, fart, bruksmønster

• Brukes til kontroll og planlegging

4. Sikkerhetstiltak

A. Hjelmpåbud i definerte risikoområder

• Bekkestua sentrum

• Områder rundt skoler og idrettsanlegg

B. Teknologiske krav

• Automatisk blokkering av kjøring på fortau

• Deteksjon av fler enn én person på samme sparkesykkel

• Begrenset akselerasjon i sentrum

C. Nattestengning

• 23:00–05:00 fredag og lørdag

• Reduserer rusrelaterte ulykker

5. Kontroll og håndheving

A. Kommunal kontrollgruppe opprettes

Kommunens sykkelgruppe kan aktiveres:

• Fokus på fart, hjelmbruk, teknisk lovlighet og parkering

• Samarbeid med politi og Statens vegvesen

B. Bøter og gebyrer

• Gebyr til selskap ved feilparkering

• Bøter til førere ved kjøring på fortau i forbudssoner og for høy fart

C. Kontroll av ulovlige private elsparkesykler

• Mange går 30–50 km/t og er ulovlige

• Informasjon + beslag ved alvorlige brudd

6. Infrastrukturtiltak

A. Bedre sykkelfelt i sentrum

• Gamle Ringeriksvei (utvidelse og tydeliggjøring)

• Tillate sykler i tunellen Jens Ring vei, omlegging av hovedtrasé for sykler

• Bærumsveien gjennom sentrum

• Nadderudveien (markering av sykkelfelt)

B. Tydelig skilting

• Forbudssoner

• Parkeringssoner

• Overgang mellom fortau og sykkelfelt

C. Lade- og parkeringspunkter

• Reduserer spredning av sykler

• Kan kombineres med elsykkelparkering

Tabellen nedenfor oppsummerer tiltakene over og viser en anbefalt rekkefølge for innføring basert på forventet effekt, kostnad og gjennomførbarhet innenfor en periode på 6–18 måneder.

Prioritert gjennomføringsplan (6–18 måneder)

Prioritet	Tiltak	Effekt	Kostnad
1	Fortausforbud i sentrumssoner	Høy	Lav
2	Obligatoriske parkeringssoner	Høy	Middels
3	Antallsbegrensning og lisensordning	Høy	Lav
4	Geofencing og fartsgrenser	Middels–høy	Lav
5	Kontrollgruppe + gebyrsystem	Middels	Middels
6	Infrastrukturtiltak	Middels	Høy