

Bergen kommune – Bymiljøetaten

Konesesjonskontrakt mikromobilitet Bergen kommune 2026

Bilag 1 – Oppdragsbeskrivelse

Bergen, 2026



BERGEN
KOMMUNE

Innhold

1 OVERORDNET MÅLSETNING OG BAKGRUNN	3
1.1. Bakgrunn og politisk bestilling.....	3
1.2. Formål	3
1.3. Operasjonalisering av formålene i anskaffelsen.....	3
1.4. Prinsipper for regulering av delt mikromobilitet i Bergen	4
1.5. Kommunikasjon og samarbeid i kontraktsperioden	4
2 BESKRIVELSE AV LEVERANSEN	5
2.1 Omfang og tillatelser.....	5
2.2 Integrasjon og koordinering med kollektivtilbudet.....	5
3 TIDSPUNKT FOR LEVERING AV TJENESTEN	5
4 GENERELL INFORMASJON OM REGULERINGEN	6
4.1 Soneinndeling og antallsbegrensning	6
4.2 Regulering av ulike kjøretøytyper	7
4.3 Leverandørens plassering av kjøretøy	7
4.4 Leverandørens plikt til å bidra til framkommelighet	7
4.5 Deling, bruk og oppbevaring av data	8
5 LEVERANDØRENS DRIFT OG VEDLIKEHOLD	11
5.1 Generelt.....	11
5.2 Driftstider	11
6 GEBYR	11
7 VEDLEGG TIL OPPDRAGSBESKRIVELSEN.....	12

1 OVERORDNET MÅLSETNING OG BAKGRUNN

1.1. Bakgrunn og politisk bestilling

Bergen kommune ved Bymiljøetaten kunngjør konsesjonskontrakt for utleie av små elektriske kjøretøy (elsparkesykler og elsykler) på offentlig grunn. Ordningen skal bidra til et helhetlig og bærekraftig mobilitetstilbud for Bergens befolkning.

Bystyret har vedtatt i sak 321/25 «Fremtidig bysykkelordning i Bergen» at et fremtidig tilbud av delte elsykler i Bergen skal knyttes til tillatelsesordning for mikromobilitet gjennom en tjenestekonsesjonskontrakt. Målet med den nye ordningen er blant annet:

- Elsykler som del av tilbudet
- Sykkeltilbud i flere bydeler
- Bedre integrasjon av delt mikromobilitet i kollektivtilbudet

Relevant historikk og fakta om mikromobilitet og bysykkelordningen i Bergen frem til og med sesongen 2026, er tilgjengelig som et eget dokument [her \[Historikk og fakta\]](#) på kommunens nettsider.

1.2. Formål

Formålet med anskaffelsen samsvarer med formålet i loven om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn, som lyder:

«Formålet med loven er å legge til rette for at utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn bidrar til fremkommelige og trygge offentlige rom, effektiv forvaltning, klimavennlige løsninger og godt miljø og lokalmiljø.»

Den lokale forskriften om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Bergen (utleieforskriften) er vedtatt med hjemmel i denne loven og skal fremme de samme formålene.

1.3. Operasjonalisering av formålene i anskaffelsen

En velfungerende ordning for delt mikromobilitet vil kunne forbedre samspillet mellom gange, sykling og kollektivtransport, og dermed bidra til å gi innbyggere og virksomheter i Bergen større valgfrihet og et samlet sett mer attraktivt alternativ til bruk av privatbil. Bergen kommune søker etter leverandører som ønsker å gå inn i et forpliktende samarbeid om et tilbud av delt mikromobilitet som bidrar til et helhetlig og bærekraftig mobilitetstilbud. Et slikt helhetlig og bærekraftig mobilitetstilbud bidrar til å oppfylle lovens formål om klimavennlige løsninger og godt miljø og lokalmiljø.

1.3.1. Framkommelighet

Et attraktivt tilbud av delt mikromobilitet med flere tusen kjøretøy tilgjengelig i det offentlige rom kan gi store utfordringer for framkommeligheten. Særlig gjelder dette utsatte grupper med ulike typer funksjonsnedsettelse og -variasjoner. For å få kontroll på et stort antall kjøretøy kreves det at mange virkemidler tas i bruk for å oppnå god parkeringspraksis, og dermed bedre framkommelighet. Dette er fortsatt en utfordring, men bedre tilrettelegging fra kommunens side med dedikerte parkeringsarealer, samt mer presis digital regulering, har gitt forbedringer.

1.3.2 Sikkerhet

Sikkerhet – både for førerne av små elektriske kjøretøy og trafikantene rundt (særlig fotgjengere) er viktig for å unngå ulykker og konflikter mellom ulike trafikantgrupper. Forskningen fra TØI og Statens Vegvesen så langt viser at sannsynligheten for ulykker er flere ganger høyere (4-6 ganger) på elsparkesykkel enn på sykkel. Selv om kjøretøyene har blitt bedre, er det fortsatt for mange ulykker, og mange fotgjengere som rapporterer om utrygghet på grunn av kjøring på elsparkesykkel blant gående. En stor del av ulykkene på elsparkesykler skyldes uheldige møter mellom små hjul og kanter. En ordning som også består av elsykler kan bidra til å redusere denne typen ulykker. På denne måten kan ordningen i Bergen bidra til å støtte opp under den nasjonale nullvisjonen for trafikkulykker.

1.3.4 Klimavennlige løsninger og godt miljø og lokalmiljø

Et godt og klimavennlig lokalmiljø kjennetegnes av at flest mulig kan dekke sitt daglige transportbehov ved å gå eller sykle. Med elsykler som en del av tilbudet, kan større deler av befolkningen benytte seg av delt mikromobilitet. Flere av operatørene fremhevet i markedsdialogen at elsykler gjerne appellerer til en bredere og mer variert brukergruppe enn elsparkesykler. Dette kan tyde på at elsykler oppleves som et tryggere, mer tilgjengelig og attraktivt alternativ for flere typer brukere, også dem som i mindre grad benytter elsparkesykler.

Erfaringer fra flere steder tilsier at elsykler i større grad blir brukt til pendling og lengre reiser, at de kompletterer kollektivtransport, og at de særlig treffer reisende i randsoner av byen. Et slikt elsykkeltilbud vil også kunne avlaste kollektivtrafikken på de strekninger og tider av døgnet der kapasiteten er sprengt. Alle disse faktorene tilsier at elsykler har større potensiale for å erstatte reiser som ellers ville blitt tatt med privatbil.

1.4. Prinsipper for regulering av delt mikromobilitet i Bergen

Helt siden de første elsparkesyklene dukket opp i 2020 har Bergen kommune basert sin regulering på prinsippet om digital regulering med toveis datadeling. Ordningen har mange fordeler, både for leverandører og oppdragsgiver:

- Oppdragsgiver får standardiserte og sammenlignbare data fra kjøretøyene, som kan brukes til oppfølging og analyse.
- Oppdragsgiver kan respondere raskt på nye behov som oppstår i byen, og iverksette treffsikre reguleringer som løser utfordringene.
- Data om oppdaterte reguleringer deles direkte fra oppdragsgiver til operatørene via et standard API, som sikrer at operatørene får tilgang til nøyaktig samme data, på samme tid, og kan oppdatere seg mot disse raskt.
- App som publikum og oppdragsgiver bruker til å rapportere feilparkeringer er integrert mot reguleringsverktøy og gir korrekt og oppdatert status.

Det kan forventes løpende oppdateringer gjennom reguleringsverktøyet. Oppdragsgiver får mange innspill fra innbyggere og politisk ledelse om behov for reguleringer, og gjør hyppige oppdateringer og endringer.

1.5. Kommunikasjon og samarbeid i kontraktsperioden

Oppdragsgiver legger stor vekt på god dialog og tett samarbeid med leverandørene i kontraktsperioden. Dette er særlig viktig med en kontraktsperiode som kan vare opptil 5 år, hvor det sannsynligvis vil være behov for å teste ut, evaluere og iverksette nye løsninger underveis i perioden. Oppdragsgiver har god erfaring med en kombinasjon av løpende dialog gjennom en egnet meldingstjeneste (f.eks. Slack), kombinert med møter der status og aktuelle saker drøftes.

2 BESKRIVELSE AV LEVERANSEN

2.1 Omfang og tillatelser

Bergen kommune ved Bymiljøetaten vil inngå konsesjonskontrakter med to leverandører for utleie av små elektriske kjøretøy. Tillatelse gis til de beste tilbudene etter denne konkurransen, jf. utleieforskriftens §§ 5, 6 og 7.

Antall tillatelser:	2
Kjøretøytyper:	Elsykler og elsparkesykler (sykkel med hjelpemotor og liten elektrisk motorvogn), jf. utleieforskriftens § 2
Kontraksperiode:	Grunnperiode på tre år fra oppstart, med mulighet for forlengelse i inntil to år, jf. utleieforskriftens § 5
Driftsområde:	Bergen kommune (sone 1–4, se pkt. 4)

Leverandørene velger selv om de vil inngi tilbud på kun en eller begge kjøretøytyper. Mekaniske sykler er ikke regulert gjennom lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn og er derfor ikke en del av denne konkurransen.

2.2 Integrasjon og koordinering med kollektivtilbudet

Oppdragsgiver ønsker at mikromobilitetstjenesten over tid kan integreres bedre med kollektivtilbudet i Bergen. Oppdragsgiver ønsker å ha et tett samarbeid med Vestland fylkeskommune og Skyss om framtidig integrering av mobilitetstjenester. Dette gjelder både fysisk integrasjon ved samlokalisering av delemobilitet og kollektivtilbud på mobilitetspunkter, og digital integrasjon i reiseplanlegger og ulike typer billettprodukter. På kunngjøringstidspunktet er det ikke avklart om og i hvilken form slik integrasjon vil kunne skje i kontraksperioden.

Oppdragsgiver anbefaler at leverandører som ønsker synlighet i reiseplanleggere (Skyss-appen, Entur-appen, Google Maps via NAP-eksport m.fl.) allerede nå tilbyr en GBFS-feed og registrerer seg hos Entur – selv om dette ikke er lovpålagt enda. Når MMTIS-revisjonen trer i kraft i norsk rett (trolig i løpet av 2026), vil datadeling for delt mikromobilitet sannsynligvis bli obligatorisk for aktører som har data tilgjengelig i maskinlesbar form.

Leverandørene oppfordres til å legge til rette for framtidig integrasjon og samhandling, for eksempel gjennom åpne grensesnitt og API-er, og til å orientere oppdragsgiver om relevante teknologiske muligheter. Eventuelle integrasjoner i kontraksperioden vil i så fall reguleres gjennom særskilt avtale mellom partene.

3 TIDSPUNKT FOR LEVERING AV TJENESTEN

Konsesjonskontrakten løper i en grunnperiode på tre år fra oppstartsdato, jf. utleieforskriftens § 5. Kontrakten kan forlenges av oppdragsgiver i inntil to år.

Det legges til grunn at drift starter 1. juni 2027, og at ny tillatelsesordning og konsesjonskontrakt samkjøres med utløpet av nåværende tillatelsesperiode. Dato for oppstart er satt med bakgrunn i at leverandørene skal gis tilstrekkelig tid å rigge seg for oppstart. *Oppdragsgiver kan, etter avtale med leverandør, fastsette oppstart i en etableringsfase tidligere hvis dette er hensiktsmessig for begge parter.* Leverandøren skal levere en plan for implementering av tjenesten, som viser hvordan eventuell opptrapping av tjenesten skal foregå fra oppstartsdato til full drift.

4 GENERELL INFORMASJON OM REGULERINGEN

Vilkårene for bruk av tillatelsen fremgår av utleieforskriften. Nedenfor gis mer detaljert informasjon om noen av de sentrale vilkårene og forhold rundt reguleringen.

4.1 Soneinndeling og antallsbegrensning

Oppdragsgiver har definert følgende fire soner med tilhørende reguleringer av antall kjøretøy og parkering.

Sone	Beskrivelse	Maks kjøretøy (totalt for begge typer kjøretøy)	Parkering
Sone 1	Indre sentrumssone	800	Styrt parkering på dedikerte arealer i hele sonen
Sone 2	Bygatesone, inkl. Møhlenpris, Nygårdshøyden, Nordnes og deler av Sandviken	1 500	Utstrakt bruk av styrt parkering på dedikerte arealer. (innføres innen oppstart av perioden).
Sone 3	Ytre urban sone: i hovedsak resten av Bergenhus og Årstad bydel	Ingen antallsbegrensning	Styrt parkering i områder med behov for dette
Sone 4	Bydelssone: Områder utenfor sone 1–3	Ingen antallsbegrensning	Styrt parkering i områder med behov for dette

Antallsbegrensningene i sone 1 og 2 fordeles likt mellom leverandørene innenfor hver kjøretøykategori. Oppdragsgiver kan i løpet av kontraktperioden øke eller redusere antallsbegrensningene etter utleieforskriftens § 9.

Som følge av at noe areal hvor det i dag er bysykkelstativer kan brukes til parkering i konsesjonsperioden, planlegger oppdragsgiver at maks antall kjøretøy i sone 1 fra oppstart skal være 800. Maksantallet i sone 1 og sone 2 fordeles likt mellom kjøretøykategoriene. Både antallsgrensene og fordeling mellom kjøretøykategorier kan bli justert basert på bruk og tilgjengelig parkeringskapasitet. Første justering kan skje allerede kort tid etter oppstart.

Oppdragsgiver kan innføre egne antallsbegrensninger i begrensede områder innenfor de ulike sonene, jf. utleieforskriftens § 9. Oppdragsgiver har planer om å innføre slike begrensninger, men omfanget er ikke endelig avklart. Denne typen tiltak er aktuelle i alle soner, for eksempel Nygårdshøyden, Fjellsiden, Solheim og Sandviken/Stølen.

Leverandørene varsles og gis en rimelig frist for å overholde nye begrensninger.

Grensene for sone 1-3 er vist i kartvedlegget til forskriften. Et mer detaljert og løpende oppdatert kart, som også viser alle sone- og områdereguleringer etter forskriftens § 10, er tilgjengelig [her](#).

4.2 Regulering av ulike kjøretøytyper

Oppdragsgiver kan regulere ulike typer små elektriske kjøretøy ulikt der dette er nødvendig for å ivareta utleieforskriftens formål, jf. utleieforskriftens § 8. Dette innebærer blant annet at:

- Noen parkeringsarealer kan forbeholdes én kjøretøykategori av plasshensyn
- Oppdragsgiver kan angi maksimalt antall av kjøretøy i hver kategori i hver sone

Nærmere regulering av kjøretøytyper kommuniseres løpende via MDS Policy API i henhold til utleieforskriftens § 10.

Elsykler og elsparkesykler har ulike egenskaper og er regulert ulikt i regelverket. Det er derfor naturlig at geosoner får ulike utslag på kjøretøyene. For elsykler gjelder følgende:

- I kjøreforbudssoner er det nok at motoren ikke gir effekt. Dette innebærer at sykkelen kan få en viss framdrift ved bruk av pedalene. For spesielle behov, slik som for eksempel i sentrum på 17. mai, er det ønskelig med en funksjon som hindrer framdrift også ved hjelp av pedalene.
- I saktsoner skal motoren bare gi effekt opp til den fastsatte hastigheten for sonen.

4.3 Leverandørens plassering av kjøretøy

I soner og områder med styrt parkering er det kun tillatt å plassere kjøretøy på parkeringsarealer definert av oppdragsgiver, jf. utleieforskriftens § 10 bokstav b. I andre områder oppfordrer oppdragsgiver leverandørene til å plassere kjøretøyene på dedikerte parkeringsareal i størst mulig grad. Alle parkeringsarealer gjøres digitalt tilgjengelige via gjeldende datastandard.

Ved bruk av dedikerte parkeringsareal kan den enkelte leverandør maksimalt plassere kjøretøy på halvparten av plassen.

All plassering av kjøretøy skal tilfredsstille kravene i trafikklovgivningen.

4.4 Leverandørens plikt til å bidra til framkommelighet

Leverandørene skal på eget initiativ, fortløpende fjerne, flytte og rydde kjøretøy som hindrer framkommeligheten, befinner seg i forbudte soner, er veltet eller ikke fungerer, jf. utleieforskriftens § 14.

Oppdragsgiver kan pålegge leverandørene å fjerne, flytte og rydde kjøretøy ved drifts- og vedlikeholdsoppgaver som krever fjerning, og kan kreve stans i utleien på dager det er fare for snø og is, jf. utleieforskriftens § 14.

Leverandørene vil motta ryddevarsler fra oppdragsgiver, både knyttet til innmeldte feilparkeringer og automatisk genererte varsler fra reguleringsverktøyet når parkeringsarealer blir overfylt av kjøretøy. Oppdragsgiver vil følge opp at de responstidene leverandørene har oppgitt i tilbudet blir overholdt.

4.4.1 Feilparkeringsappen

Oppdragsgiver benytter appen "Feilparkering" fra Nivel AS. Appen gir mulighet for å melde fra anonymt om feilparkerte kjøretøy, uavhengig av hvilken leverandør kjøretøyet tilhører. Meldingene kan inneholde informasjon om ulike kategorier av feilparkeringer, bilde, leverandør, kjøretøy-ID, tid og sted. Disse sendes til den aktuelle leverandør og til oppdragsgiver. Leverandør får meldingene inn i et enkelt oppgavehåndteringssystem, og oppdaterer status for sin oppfølging av meldingene her. Oppdragsgiver får en samlet

oversikt over innkomne meldinger og kan følge med på status og utarbeide statistikk på hvordan operatørene følger opp sin ryddeplikt.

Appen er et nyttig verktøy både for oppdragsgiver, innbyggerne og leverandørene ved at:

- Innbyggerne slipper å forholde seg til flere ulike kontaktpunkter og metoder for å melde fra om feilparkeringer.
- Oppdragsgiver får data med høy kvalitet om feilparkeringer, som er integrert mot oppdragsgivers reguleringsverktøy. Informasjonen danner et godt grunnlag for oppfølging av leverandørenes ryddeplikt, samt oppdatert informasjon om hvilke områder i byen som kan ha behov for tiltak for å ivareta framkommelighet.
- Leverandør får data med høy kvalitet om feilparkeringer, som kan integreres mot egne systemer for videre oppfølging. Oppgavehåndteringssystemet gjør det mulig å holde Oppdragsgiver oppdatert om status på leverandørs oppfølging av ryddeplikten på en effektiv måte.

Oppdragsgiver oppfordrer leverandørene til å benytte oppgavehåndteringssystemet som er knyttet til Feilparkeringsappen.

Oppdragsgiver kan publisere statistikk over innmeldte feilparkeringer og de enkelte leverandørenes oppfølging.

4.4.2 Oppdragsgivers tilrettelegging for parkering av kjøretøy

Bergen kommune har i dag over 180 parkeringsarealer merket opp for parkering av små elektriske kjøretøy. Enkelte av disse er for små til å gi plass til elsykler, og vil reserveres for parkering av kun elsparkesykler. Mange av arealene som i dag benyttes til bysykkelstativer vil kunne bli frigjort til parkering av små elektriske kjøretøy, primært elsykler.

Oppdragsgiver ønsker å vurdere bruk av standardiserte stativer med lademulighet i løpet av kontraktsperioden, i samråd med leverandørene. Det finnes tilbydere som kan inngå avtaler med operatører om kjøp av strøm fra slike stativer til lading av små elektriske kjøretøy. Plasseres disse stativene riktig, kan en stor del av ladebehovet til flåten av delt mikromobilitet dekkes. Dette kan spare operatørene for kostnader knyttet til batteribytte, og redusere trafikk fra driftskjøretøy. Brukere som parkerer i slike stativer, slipper å ta parkeringsfoto. Oppdragsgiver ønsker å drøfte en slik ordning nærmere med valgte leverandører.

4.5 Deling, bruk og oppbevaring av data

Leverandørene skal fra oppstart av tjenesten dele data med oppdragsgiver og oppdatere seg mot data fra oppdragsgiver slik det er beskrevet nedenfor. Oppdragsgiver har i dag avtale med en ekstern leverandør av reguleringsverktøy som utfører databehandlingen på vegne av oppdragsgiver (Nivel AS). Leverandør av reguleringsverktøy har ikke anledning til å bruke dataene til egne formål.

Oppdragsgiver kan dele og publisere aggregerte data fra leverandører i rapporter, visualiseringer og lignende, jf. utleieforskriftens § 12.

4.5.1. Datastandard

Gjeldende datastandard er MDS (Mobility Data Specification). MDS versjon 2.1 eller nyere skal benyttes. Oppdatering til nyere versjoner skal skje innen 90 dager fra oppdragsgiver varsler om dette, med mindre varselet angir en lengre frist.

4.5.2. Data fra oppdragsgiver til leverandør

Utleieforskriftens § 10 slår fast at den nærmere reguleringen av soner og områder styres gjennom et delt datasett (API). Oppdragsgiver bruker Geography API og Policy API under MDS-standarden til dette formålet. Leverandørene plikter å sørge for å holde egne apper og systemer oppdatert med data fra Geography API og Policy API. Dette gjelder alle typer sone- og områdereguleringer som er omtalt i § 10.

Under avtaleperioden kan oppdragsgiver kreve at leverandøren skal kunne motta og implementere soner og regler i sanntid, f.eks ved uforutsette hendelser. Det vil bli gitt et eget varsel om når dette skal være implementert.

4.5.3. Data fra leverandør til oppdragsgiver

Etter utleieforskriftens § 12 skal leverandørene dele sanntidsdata og historiske data om alle sine kjøretøy med oppdragsgiver. Formålet med å innhente data om kjøretøyene er å sikre overholdelse av vilkårene i forskriften og tillatelser gitt i medhold av denne, til analyse og planlegging av infrastruktur og til arbeid med trafiksikkerhet.

Leverandør skal fortløpende levere data til oppdragsgiver på følgende endepunkter i MDS Agency API: *Vehicle Register*, *Vehicle Update*, *Trips*, *Telemetry* og *Events*. Data leveres ved at leverandøren sender dem til oppdragsgivers endepunkt (POST/PUT). Oppdragsgiver kan ved behov legge til eller fjerne endepunkter innenfor MDS-standarden, med samme varslingsfrist som gjelder for oppdatering av MDS-versjon, jf. punkt 4.5.1.

- Leverandør må benytte seg av alle statuser i henhold til [datastandarden](#).
- Kjøretøy som står i ro må sende posisjonsdata minst én gang i timen, uavhengig av om status endrer seg.
- Leverandørene er pliktige til å sjekke at dataene som deles med oppdragsgiver samsvarer med tall fra egne driftssystemer minst en gang i måneden og melde avvik til oppdragsgiver og/eller leverandør av reguleringsverktøy.
- ID som er merket på kjøretøy skal være det samme som registreres som *vehicle_id*. *device_id* skal være stabilt på kjøretøyet.

Stops

Stops-endepunktene benyttes ikke av oppdragsgiver i dag. Oppdragsgivers parkeringsområder forvaltes som soner gjennom Geography API. Oppdragsgiver kan senere kreve at Stops-endepunktene tas i bruk for oppdragsgivers egne parkeringsområder. Slikt krav varsles med samme frist som gjelder for oppdatering av MDS-versjon, jf. 4.5.1. Leverandører som etablerer egne parkeringsplasser ut over det oppdragsgiver pålegger, skal dele disse med oppdragsgiver, enten gjennom Stops-endepunktene eller gjennom leverandørens GBFS-feed.

I tillegg skal leverandøren sende månedlig:

Reports

Leverandøren skal levere en månedlig rapport gjennom Reports-endepunktet i MDS Agency API. Rapporten er en flat fil med fast struktur og leveres innen den 10. i påfølgende måned. Filen inneholder én rad per kombinasjon av brukergruppe, geografi og kjøretøytype, med antall turer (*trip_count*) og antall unike brukere (*rider_count*) for måneden. Geografiene hentes fra oppdragsgivers Geography API; er ingen geografi angitt, gjelder tallene hele operasjonsområdet. Turer telles etter starttidspunkt og startgeografi. Verdier under 10 returneres som -1. Dette er en innebygd personvern mekanisme i standarden, ikke en mangel ved leveransen. Oppdragsgiver bruker rapporten til å følge utviklingen i bruk over tid og til å vurdere tilbudets geografiske dekning.

For endepunktet «*Incidents*» (Nytt i versjon 2.1) kan det avtales nærmere med valgte leverandører om hvilke data som er hensiktsmessig å levere og frist for når disse skal leveres.

En nærmere beskrivelse av endepunktene i Agency API og hvilke data disse inneholder finnes [her](#).

Leverandørene er ansvarlige for å informere om eventuelle driftsproblemer med datadelingen, samt rette og ettersende manglende informasjon.

4.5.4. Kontroll av antallsbegrensningene

For kontroll av antallsbegrensningene vil det benyttes sanntidsdata fra MDS Agency API. Dataene mottas og lagres slik at det er mulig å se antall kjøretøy i hver sone i sanntid og tilbake i tid.

Alle kjøretøy som etter MDS-standarder befinner seg i såkalt «Public Right-of-Way (PROW)», telles med ved kontroll av antallsbegrensningene. PROW i MDS-standarder refererer til et sett med statuser på kjøretøy som befinner seg i det offentlige rom. For *micromobility* omfatter dette *available*, *non_operational*, *reserved*, *on_trip* og *non_contactable*. Statusene *removed*, *missing* og *elsewhere* regnes ikke som PROW. Et kjøretøy kan ikke stå i *non_contactable* lenger enn 24 timer før det skal flyttes til *missing*, jf. standardens anvisning om at slike verdier skal brukes kortvarig og at oppdragsgiver kan sette grenser. Antall kjøretøy i *missing* rapporteres månedlig, og leverandørene plikter å følge opp fysisk.

For detaljer rundt dette viser vi til MDS-dokumentasjonen for «vehicle status». Direkte lenke til dette kapittelet i MDS-dokumentasjonen er vedlagt [her](#).

4.5.5 Brukerundersøkelserdata

Data fra brukerundersøkelser brukes til å forstå endringer i brukernes adferd ved bruk av delt mikromobilitet og til å beregne samfunnsnytte av tjenesten. For å beregne samfunnsnytte på en konsistent og etterprøvbart måte, benytter oppdragsgiver seg av En løsning fra en ekstern leverandør, sammen med turdata på MDS-format. Ved hjelp av et API får brukerne opp to enkle spørsmål i appen, etter et lite (men statistisk signifikant) utvalg av turene.

4.5.6. Personvern

Oppdragsgiver er behandlingsansvarlig for data oppdragsgiver mottar fra leverandørene, og har inngått en databehandlingsavtale med den eksterne leverandøren av reguleringsverktøyet som utfører databehandlingen på vegne av oppdragsgiver.

Oppdragsgiver understreker at behandlingen av data om utleiekjøretøy ikke har som formål å identifisere enkeltpersoner. Derfor er det presisert i utleieforskriftens § 12 at bruker-ID ikke skal leveres. Det skal kun innhentes data om kjøretøyene (utleieobjektene).

Data om lokasjon og ID på kjøretøy kan i gitte tilfeller være egnet til å identifisere enkeltpersoner indirekte, dersom dataene kombineres med andre datasett. Oppdragsgiver behandler derfor disse dataene som personopplysninger i henhold til personvernregelverket.

Oppdragsgiver har gjennomført en personvernkonsekvensvurdering (DPIA) i tråd med personvernforordningen. Det er også iverksatt risikoreduserende tiltak på bakgrunn av dette. Oppdragsgiver har etablert rutiner som begrenser tilgang til sanntidsdata, samt rutiner for å anonymisere slike data. Anonymiseringen innebærer at alle data om kjøretøy som potensielt kan være personopplysninger, slettes uten mulighet for gjenoppretting. Posisjonsdata fra

turer bearbejdes før de brukes til analyse. Første og siste del av hver tur fjernes, slik at start- og slutt punkt ikke kan knyttes til repetitive handlingsmønstre som potensielt kunne ha vært brukt til å identifisere enkeltpersoner.

Leverandørene må formidle informasjon til sine brukere om hvilke data som deles med oppdragsgiver, samt opplyse om hvor man kan finne mer informasjon om oppdragsgivers behandling. Dette står på [kommunens nettsider](#).

5 LEVERANDØRENS DRIFT OG VEDLIKEHOLD

5.1 Generelt

Leverandørene har et helhetlig ansvar for etablering og drift av tjenesten, vedlikehold og videreutvikling av tjenesten. I driftsoppgavene inngår blant annet å sørge for at ryddeplikten som følger av utleieforskriften overholdes.

Leverandørene skal løpende foreta service og vedlikehold slik at kjøretøyene er i forskriftsmessig stand. Skade på materiell som representerer fare for person skal utbedres umiddelbart.

5.2 Driftstider

- Etter utleieforskriften § 11 kan utleietjenesten være åpen natt til hverdager, etter nærmere vilkår fastsatt av oppdragsgiver. Oppdragsgiver kan innføre nattstenging i dette tidsrommet (kl. 01:00–05:00) på ubestemt tid eller midlertidig dersom det vurderes som nødvendig. Utleietjenesten skal være stengt i tidsrommet kl. 23:00–05:00 natt til lørdag, søndag og røde dager.

Ved oppstart av tillatelsesperioden vil følgende vilkår gjelde:

- For å låse opp kjøretøyet i perioden kl. 01:00–05:00 natt til hverdager må bruker bestå en obligatorisk evnetest eller reaksjonstest i appen
- Leverandørene kan ikke åpne tjenesten for nattbruk i dette tidsrommet før oppdragsgiver har godkjent testløsningen

Disse vilkårene kan ved behov endres underveis i tillatelsesperioden. Oppdragsgiver kan også endre tidspunktene for nattstenging og innføre midlertidig stenging ved spesielle arrangementer, jf. utleieforskriftens §§ 10 og 11.

Ulike kjøretøykategorier kan reguleres ulikt med hensyn til driftstider dersom oppdragsgiver vurderer det som nødvendig for å oppfylle formålene med forskriften.

6 GEBYR

Leverandørene skal betale gebyr til Oppdragsgiver (Bymiljøetaten) for dekning av oppdragsgivers utgifter til administrasjon, tilrettelegging, tilsyn og kontroll med utleievirksomheten, i samsvar med selvkostprinsippet, jf. utleieforskriftens § 18.

Den estimerte størrelsen på gebyret vil fremgå av et eget vedlegg.

Gebyret fordeles likt mellom leverandørene som tildeles tillatelse.

Innbetalt gebyr vil ikke bli refundert dersom leverandøren misligholder tillatelsen, ikke tar i bruk tillatelsen, eller avslutter sin virksomhet i løpet av tillatelsesperioden, jf. utleieforskriftens § 18.

Utgifter oppdragsgiver har hatt i forbindelse med fjerning og forvaring av kjøretøy etter utleielovens § 6 inngår ikke i gebyret og faktureres særskilt, jf. utleieforskriftens §§ 18 og 20.

Oppdragsgiver vurderer mulige rabattordninger med reduserte gebyr. Det kan for eksempel gis rabatt per tilgjengelig elsykkel eller for elsykkelturer som starter eller stopper på kollektivholdeplasser i bydelene. Med nøyaktige data om startpunkt, rute, stoppunkt og tidspunkter for turer, oppstår muligheter for målrettet mikro-belønning av turer som bidrar til å oppnå byens mål. Det kan derfor bli aktuelt for oppdragsgiver å samarbeide med leverandørene om å prøve ut en målrettet insentivordning i løpet av kontraktsperioden. En slik insentivordning forutsetter at samfunnsnyttens av tjenesten kan beregnes på en konsistent og etterprøvbar måte.

7 VEDLEGG TIL OPPDRAGSBESKRIVELSEN

Vedlegg 1: Beregninger og antakelser brukt i fastsettelsen av gebyr