



Handlingsplan for regulering av mikromobilitet

Mikromobilitet og tilgrensende transportløsninger

STATENS VEGVESENS RAPPORTER

Nr. 1103



Tittel

Handlingsplan for regulering av mikromobilitet

Undertittel

Mikromobilitet og tilgrensende transportløsninger

Forfatter

K. H. Aaland, A. Gran, A. Kirkevold, B. A. Lund, S. Solbakken, L. S. van der Velde

Avdeling

Vegtransport

Seksjon**Prosjektnummer****Rapportnummer**

1103

Prosjektleder

Arve Kirkevold

Godkjent av

Gry Horne Johansen

Emneord

Mikromobilitet, elsparkesykler, sykler, elsykler, delt mobilitet, regelverksutvikling, liten elektrisk motorvogn

Sammendrag

Denne handlingsplanen er en ny, andre utgave av Handlingsplan for regulering av mikromobilitet (Statens vegvesen, 2023). For å fange samspillet mellom ulike transportformer er tematikken noe utvidet. Alle de ni tiltakene er innenfor Statens vegvesens handlingsrom og omfatter regelverksutvikling, utarbeiding av kunnskapsgrunnlag og veiledning. Formålet er å gi en oversikt slik at Statens vegvesen kan prioritere og bidra strategisk til ønsket utvikling for å realisere målbildet for mikromobilitet og tilgrensende transportløsninger.

Title

National Action Plan for Regulation of Micromobility and Adjacent Transport

Subtitle**Author**

K. H. Aaland, A. Gran, A. Kirkevold, B. A. Lund, S. Solbakken, L. S. van der Velde

Department

Road Transport

Section

Road Transport

Project number**Report number**

1103

Project manager

Arve Kirkevold

Approved by

Gry Horne Johansen

Key words

Micromobility, electric scooters, bicycles, electric bicycles, regulatory development, shared mobility

Summary

This action plan is a new, second edition of Action Plan: regulation of micromobility in Norway (NPRA, 2023). To capture the interaction between different modes of transport, the scope has been slightly expanded. All nine measures fall within the developing the knowledge base and guidance material. The purpose is to provide an overview so that the NPRA can prioritize and strategically contribute to the desired development to realize the vision for micromobility and related transport solutions.



Forord

For å regulere mobilitet i rask endring og styre transportsektoren mot ambisiøse mål for bærekraft og trafikksikkerhet, er det behov for å forstå hvordan de ulike delene av regelverket spiller sammen. Nye transportformer med høy innovasjonstakt og nye forretningsmodeller utfordrer måten myndighetene arbeider med regelverksutvikling. Statens vegvesen ønsker å ligge i forkant av utviklingen, og tidlig identifisere og adressere både utfordringer og muligheter. På denne måten kan nye mobilitetsformer reguleres helhetlig og langsiktig, til støtte for et bærekraftig, sikkert og effektivt transportsystem.

Handlingsplanen må oppdateres ved behov, slik at den forblir relevant for utviklingen i transportsektoren og samfunnets behov. Dette er en ny utgave av Handlingsplan for regulering av mikromobilitet (2023) og bygger videre på Statens vegvesens Veikart for regulering av mikromobilitet (2022). Arbeidet er et grunnlag for den langsiktige regelverksutviklingen for mikromobilitet, som et virkemiddel for å nå de transportpolitiske målene som er beskrevet i Nasjonal transportplan 2025 - 2036.

Handlingsplanen er utarbeidet av avdeling Vegtransport på Myndighet og regelverk i Statens vegvesen. Konsulentselskapet Beta Mobility ved Øyvind Sævig har bistått i arbeidet.

Jon Opseth har stått for utforming av illustrasjoner og figurer.

Gry Horne Johansen
Avdelingsdirektør Vegtransport
Desember 2025

Innhold

Innledning.....	1
Metodikk	1
Oversikt over tiltakene	4
Tiltak 1 Veileder om utleie av små elektriske kjøretøy.....	5
Tiltak 2 Utarbeide kunnskapsgrunnlag og forslag til et harmonisert og hensiktsmessig regelverk for sykler og elsparkesykler	6
Tiltak 3 Konsekvensutrede hjemmel for lokale forskrifter om forbud mot bruk av sykler og elsparkesykler på fortau.....	7
Tiltak 4 Veileder for mobilitetspunkter og nye mobilitetstjenester i samarbeid med kommuner og eiendomsutviklere.....	8
Tiltak 5 Utrede behovet for en særskilt regulering av små roboter på offentlig grunn	9
Tiltak 6 Kunnskapsgrunnlag om hvordan nye mobilitetstjenester bidrar til nullvekstmålet.....	10
Tiltak 7 Analyse av bruks- og hendelsesdata fra delte mikromobilitetskjøretøy for bedre trafiksikkerhet og trygghet.....	11
Tiltak 8 Utvikling av metode for behovsdrevet regulering	12
Tiltak 9 Erfaringsgrunnlag om dynamisk regulering av gategrunn	13
Vedlegg	14

Innledning

I 2023 ble den første handlingsplanen for regulering av mikromobilitet publisert¹. Den besto av 16 tiltak som transportsektoren skulle prioritere for å fremme ønsket utvikling. Tiltakene var basert på innspill fra flere arbeidssamlinger med forskning, næringsliv, brukerorganisasjoner og ulike myndigheter. Disse tiltakene ble formulert som problemstillinger Statens vegvesen eller sektoren skulle følge opp.

Utviklingen i mikromobilitetsfeltet og i samfunnet generelt går raskt og allerede i 2025 var det behov for en ny utgave. I denne andre utgaven av handlingsplanen har vi har kartlagt praktiske, regulatoriske og strategiske utfordringer som bør håndteres i tiden fremover for at mikromobilitet skal bidra til å nå transportmålene i Nasjonal transportplan 2025-2036.

I denne handlingsplanen brukes begrepet «**mikromobilitet**» om utslippsfri transport ved hjelp av fremkomstmidler som kan benyttes på gang- og sykkelanlegg².

Med «**tilgrensende transportløsninger**» menes systemer eller metoder som brukes for å flytte personer eller varer, som kan kobles til eller sees i sammenheng med mikromobilitet. Det kan inkludere andre typer transportmidler, infrastruktur, tjenester og teknologi.

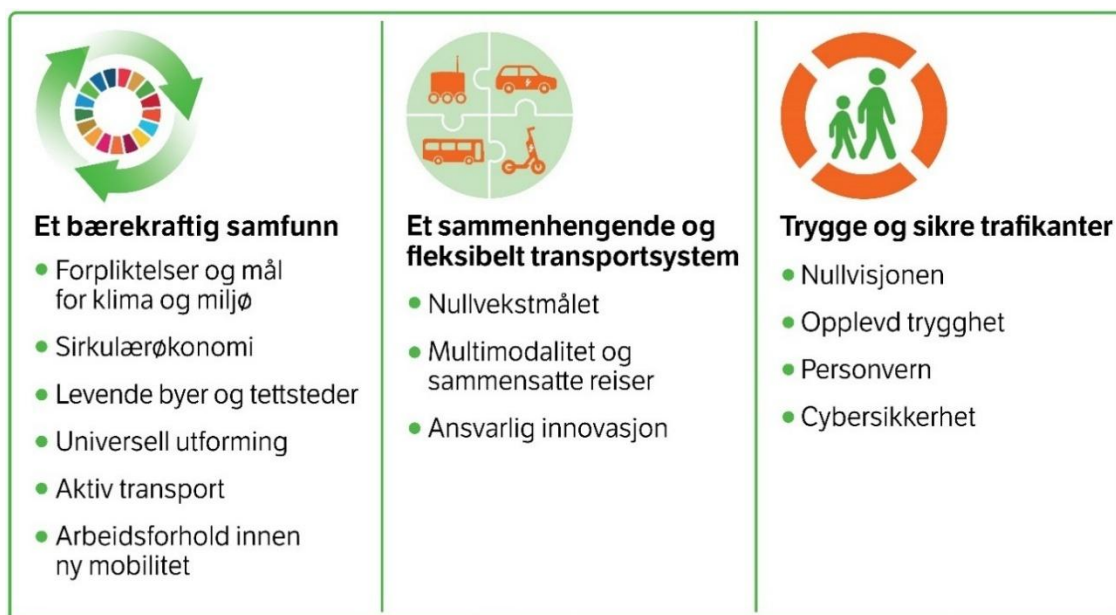
Metodikk

I likhet med den første handlingsplanen, er tiltakene i denne handlingsplanen også et resultat av innspill fra flere arbeidssamlinger med representanter fra forskning, næringsliv, brukerorganisasjoner og ulike myndigheter, med utgangspunkt i målbildet fra Statens vegvesens Veikart for regulering av mikromobilitet (2022)³. Prosessen med å identifisere tiltakene har vært kunnskapsbasert og inkluderende, med oppdatert innsikt om markedsutvikling og endrede rammebetingelser.

¹ [Handlingsplan for regulering av mikromobilitet, Statens vegvesen \(2023\)](#)

² [Definisjonsliste vegnormaler | Statens vegvesen](#)

³ [Veikart for regulering av mikromobilitet, Statens vegvesen \(2022\)](#)



Figur 1: Målbildet fra Veikart for regulering av mikromobilitet (2022). Det er en konkretisering av eksisterende nasjonale mål og internasjonale forpliktelser for dette reguleringsområde. Figurutforming: Jon Opseth

Endringer

For å sikre kvalitet og relevans i denne utgaven, ble det i starten av arbeidet innhentet tilbakemeldinger på den første handlingsplanen. Tilbakemeldingene fra spørreundersøkelsen viste varierende kjennskap til planen og svak forankring, både internt i Statens vegvesen og eksternt. Flere ønsket mer relevante, treffsikre og praktiske anvendbare tiltak. Det ble også etterlyst tydeligere ansvarsfordeling og bredere tematisk omfang for å fange samspillet mellom ulike transportformer.

På grunnlag av tilbakemeldingene ble det gjort justeringer både i planens innretning og i tiltakene:

- Tiltaksansvarlige: Statens vegvesen har ansvar for alle tiltak – primært Myndighet og regelverk i Vegdirektoratet, sekundært øvrige deler av etaten.
- Faglig ansvar: i tillegg til reguleringsansvar, vektlegger denne utgaven også fagansvar. Det innebærer økt fokus på:
 - Å skaffe bedre kunnskapsgrunnlag for regulatoriske utfordringer.
 - Å forløse iboende potensial gjennom kunnskapsdeling, metodeutvikling og veiledning, med utgangspunkt i sektoransvaret for helhetlig bypolitikk, nasjonal koordinering og fagansvar for kollektivtransport og mikromobilitet, samt arbeidet med byveksttaler og bypakker.
- Handlingsplanen har også fått et utvidet tematisk nedslagsfelt. Den fokuserer fortsatt på mikromobilitet, men inkluderer nå også tilgrensende transportløsninger.

Innhenting av innspill

Arbeidet med denne utgaven tok utgangspunkt i framgangsmåten til den første handlingsplanen, og ble supplert med kunnskap fra nye analyser av markedsutviklingen, litteratursøk og innsikt fra internasjonale konferanser. For å få kunnskap om problemstillinger ble det arrangert sektordialog med aktører fra forskning, næringsliv, brukerorganisasjoner og ulike myndigheter. I tillegg ble det gjennomført dybdeintervjuer og spørreundersøkelse med representanter fra ulike deler av sektoren. Alt i alt ble det identifisert mer enn 60 tiltak ut fra disse metodene.

Evaluering av tiltak

Alle de eksisterende og potensielle nye tiltak ble vurdert i tre steg:

1. Status: om tiltaket allerede er gjennomført, under arbeid eller ikke relevant.
2. Mandat: om Statens vegvesen har mandat til å gjennomføre det.
3. Effekt: forholdet mellom kompleksitet og forventet effekt.

Resultatet ble en nettoliste med prioriterte tiltak som gir et tydelig og realistisk grunnlag for videre oppfølging. Målet for tiltakene er å sikre at de er godt forankret, relevante og gjennomførbare.



Figur 2: Tiltakene som ble spilt inn i denne handlingsplanen ble vurdert av tre faktorer. Figurutforming: Jon Opseth

Oversikt over tiltakene

Handlingsplan for regulering av mikromobilitet og tilgrensende transportløsninger inneholder ni tiltak. De har ulikt fokus og treffer ulikt på målbildet for mikromobilitet. I figur 3 er tiltakene sortert etter det målet de treffer best, men de fleste tiltakene treffer imidlertid på flere av målene. Tiltakene er alle ment for Statens vegvesen å ta tak i sammen med sektoren.

Tiltakene er presentert som praktiske problemstillinger, og er ikke ment som utarbeidede prosjektplaner. Det legges til grunn at tilnærmingen i tiltakene kan justeres når arbeidet igangsettes, og leveransene er derfor ikke endelig fastsatt. For å sikre at Statens vegvesen jobber med riktige tiltak som svarer på dagens behov og målsetninger, vil handlingsplanen måtte oppdateres jevnlig. Gjeldende og siste oppdaterte utgave vil være tilgjengelig på Statens vegvesen sin [nettside](#).



Figur 3: Tiltakene i handlingsplanen treffer ulikt på målbildet fra Veikart for regulering av mikromobilitet (2022).
Figurutforming: Jon Opseth



Tiltak 1

Veileder om utleie av små elektriske kjøretøy

Formål

Tiltaket skal styrke kommunenes forutsetninger for å regulere utleie av elsparkesykler og elsykler på offentlig grunn. Målet er å bidra til mer balanserte, rettssikre og brukervennlige mobilitetstilbud gjennom en nasjonal veileder. Dokumentet skal blant annet belyse ulike reguleringsmodeller, klargjøre lovverk og handlingsrom for gebyrer, sanksjoner og kontrakter, og stimulere til samarbeid mellom kommuner og fylkeskommuner.

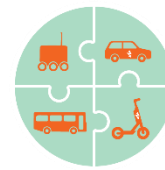
Dagens situasjon

Kommunene har i dag ulik praksis for regulering av utleiemobilitet, og mange – særlig små og mellomstore – mangler kompetanse og kapasitet til å utarbeide lokale forskrifter og avtaler. Transportøkonomisk institutt (TØI) har dokumentert behov for økt veiledning, særlig knyttet til utforming av forskrifter, fastsettelse av gebyrer, håndtering av kontraktsbrudd og forståelse av EØS-regelverket og tjenstedirektivet. Samtidig er mobiliteten i byområder og regioner grenseoverskridende, mens forvaltningen stopper ved kommunegrensene. Et felles rammeverk og økt interkommunalt samarbeid vil bidra til mer sammenhengende og effektive løsninger.

Leveranse

Tiltaket skal resultere i et praktisk rettet veiledningsdokument som inkluderer:

- Praktiske eksempler og beste praksis fra ulike kommuner.
- Oversikt over lovhjemler, handlingsrom og retningslinjer for gebyrer, avtaler og sanksjoner.



Tiltak 2

Utarbeide kunnskapsgrunnlag og forslag til et harmonisert og hensiktsmessig regelverk for sykler og elsparkesykler

Formål

Tiltaket skal resultere i et kunnskapsgrunnlag om skadepotensial og ulykkesrisiko for ulike mikromobilitetskjøretøy, samt anbefalinger til forenkling, harmonisering og videreutvikling av regelverket for sykler og elsparkesykler. Målet er å legge til rette for trygg og effektiv mikromobilitet gjennom et regelverk som er logisk, rettferdig og tilpasset dagens mobilitetsbehov og -muligheter.

Dagens situasjon

Et enkelt og funksjonelt regelverk er et uttalt mål i Statens vegvesen. Sykler og elsparkesykler reguleres til dels ulikt, selv om de ofte brukes på samme infrastruktur og til de samme turene. Dette fremstår ulogisk for mange. Samtidig gjenspeiler ikke regelverket den teknologiske utviklingen og det økte mangfoldet i mikromobilitetssegmentet, og skadepotensialet og risikofaktorene for ulike kjøretøygrupper er ikke systematisk kartlagt. Det er en forutsetning å ha oppdatert kunnskap om dette for å sikre at vi har et treffende og hensiktsmessig regelverk.

For å oppnå et enhetlig, logisk og rettferdig regelverk er det ønskelig å vurdere både den strukturelle innretningen av regelverket for mikromobilitetskjøretøy, samt innholdet i bruksregler og tekniske krav. For å kunne begrunne eventuelle endringsforslag godt og ivareta trafiksikkerheten, må vi sammenstille og systematisere kunnskap om bruken av kjøretøyene og tilhørende skaderisiko. Vi må også analysere skadepotensialet for mikromobilitetskjøretøy med ulik utforming og ulike tekniske egenskaper.

Leveranser

Tiltaket kan resultere i tre rapporter som henholdsvis:

- Kartlegger og systematiserer eksisterende kunnskap om ulykkesrisiko og risikomomenter for bruk av ulike mikromobilitetskjøretøy.
- Vurderer det objektive skadepotensialet for ulike varianter av sykler, elsparkesykler og andre mikromobilitetskjøretøy.
- Gir en oversikt over dagens regelverk for sykler og elsparkesykler, identifiserer ulogiske forskjeller og muligheter for harmonisering og anbefaler regelverksendringer basert på oppdatert kunnskap og trafiksikkerhetshensyn.



Tiltak 3

Konsekvensutrede hjemmel for lokale forskrifter om forbud mot bruk av sykler og elsparkesykler på fortau

Formål

Tiltaket skal konsekvensutrede et mulig forbud mot bruk av sykler og elsparkesykler på fortau. Utredningen skal kartlegge fordeler og ulemper med å innføre en eventuell hjemmel for lokale forskrifter om fortausforbud og vurdere hvordan en slik bestemmelse kan utformes. Videre skal det identifiseres alternative måter lokale forbudsregler kan utformes på og utarbeides et faglig grunnlag for å kunne vurdere i hvilken grad alternativene er i tråd med mål om trafiksikkerhet, fremkommelighet, universell utforming og bærekraftig mobilitet.

Dagens situasjon

Trafikkreglene tillater sykler og elsparkesykler på fortau så lenge det «ikke er til hinder eller fare for gående». Mange steder mangler egnet sykkelinfrastruktur, og særlig elsparkesykler velger fortauet selv der det er mange gående fordi det oppleves tryggere - særlig i områder med høy biltrafikk. Farten ved forbikjøring skal ikke overstige 6 km/t og det skal holdes god avstand til de gående. Mange følger ikke disse reglene og de håndheves i liten grad. Dette skaper ulemper og utrygghet og det oppstår ofte konflikter – særlig i byområder med høy tetthet av både gående og mikromobilitet.

Forbud mot bruk av elsparkesykler på fortau har blitt vurdert flere ganger. Kommuner kan skilte fortausforbud i dag, men muligheten brukes lite. Dette kan tyde på at regelverket ikke svarer på kommunenes behov. Politikere har nylig uttrykt ønske om at elsparkesykler skal kunne forbys på fortau gjennom lokal forskrift og i media diskuteres hjelpåbud og høyere aldersgrense.

Som pekt på i tiltak 2 det ønskelig å ha et enkelt og enhetlig regelverk. Når man først skal utrede nye regler for elsparkesykler bør de samme endringene vurderes for sykkel. Det er også viktig at et eventuelt nytt regelverk kan håndheves. Det er derfor behov for å gjøre en ny, helhetlig vurdering av konsekvensene av å flytte mikromobilitet bort fra fortauet, både for brukerne selv og for øvrige trafikanter og for å vurdere hvordan dette kan og bør gjennomføres i praksis og regulatorisk.

Leveranse

Tiltaket bør resultere i en rapport som gir et solid kunnskapsgrunnlag for utvikling av forbudshjemler og annet regelverk som dekker kommunenes behov for å kunne skille myke trafikanter på en hensiktsmessig og trafiksikker måte og som er enkelt å benytte og håndheve.



Tiltak 4

Veileder for mobilitetpunkter og nye mobilitetstjenester i samarbeid med kommuner og eiendomsutviklere

Formål

Tiltaket skal bidra til å redusere privatbilisme og fremme delingsbasert og bærekraftig mobilitet i nye bolig- og næringsutbygginger. Det skal sikre at mobilitetsløsninger integreres tidlig i planprosesser og at det legges til rette for en helhetlig og fremtidsrettet mobilitetsplanlegging, der privatbil ikke er normen. Tiltaket skal også styrke kunnskapsgrunnlaget for hvordan nye mobilitetstjenester kan tas i bruk og hvilke forutsetninger som må være til stede for at de skal bli attraktive og bidra til bærekraftige transportvalg.

Dagens situasjon

Privatbilisme er fortsatt normen i eiendomsutvikling, og mobilitetstiltak kommer ofte sent inn i planprosessen. Det gjør at man går glipp av muligheten til å gi beboerne tilpassede og gode alternative mobilitetstjenester. Det kan skyldes manglende eller uklare retningslinjer og praksis for hvordan mobilitetsløsninger kan integreres tidlig i utbyggingsprosjekter, og at samarbeid mellom aktører er fragmentert. Reguleringene bygger i stor grad på overordnede mål og statistikk, uten dyptgående innsikt i brukernes behov og lokale forutsetninger.

Mobilitetpunkter og PUDO-soner (pick up, drop off) gjør bærekraftige transportvalg mer tilgjengelige. Vellykket etablering krever tidlig planlegging og tilpasning av infrastruktur. I dag finnes det ingen felles standard for utforming eller drift. Fra tidligere innsiktsarbeid er det etterspurt felles retningslinjer som vil harmonisere tjenestene nasjonalt og forenkle arbeidet.

Leveranser

Tiltaket kan resultere i nasjonale veiledere som gir kommuner og eiendomsutviklere praktiske verktøy for å integrere mobilitetstiltak i planlegging og utforming, med mål om redusert bilbruk og bedre samspill mellom ulike mobilitetsformer. Veilederne kan inkludere anbefalinger for arbeid med mobilitetpunkter og PUDO-soner, tydelige skiller mellom juridiske krav og faglige råd, og eksempler på hvordan mobilitetsløsninger kan tilpasses ulike typer utbygginger og lokale forhold.



Tiltak 5

Utrede behovet for en særskilt regulering av små roboter på offentlig grunn

Formål

Formålet med tiltaket er å utrede og kartlegge om det er et behov for, og foreslå eventuelle prinsipper for, en egen regulering for public-area mobile robots (PMR) i Norge⁴. Utredningen skal vurdere fordeler og ulemper med små roboter på offentlig grunn, beskrive erfaringer fra internasjonale caser (særlig fra Finland, Danmark og Estland) og undersøke hvordan en fremtidig særskilt regulering kan bidra til trygg, bærekraftig og effektiv bruk av slike roboter.

Dagens situasjon

Internasjonalt ser vi økende bruk av PMR i byområder og flere aktører viser interesse for Norge. Disse robotene brukes ofte på fortau, gangveier og andre byrom ment for gående. Bruksområdene er mange – fra hjemlevering til vedlikehold og tilsyn, sikkerhet og assistanse. Det er viktig å ta stilling til hvordan vi ønsker å møte og regulere denne kjøretøygruppen.

Bruk av PMR på offentlig grunn er i utgangspunktet ulovlig i Norge i dag, men kan tillates i testing under lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy⁵. Loven omfatter alle kjøretøy uten fører – inkludert mindre automatiserte kjøretøy og roboter. PMR skiller seg vesentlig fra selvkjørende biler og busser i størrelse, vekt, skadepotensial og bruksområder. Likevel er søknadsprosessen for å få tillatelse til utprøving den samme, og tilretteleggingen for PMR følger den generelle utviklingen av automatisert transport i Norge.

Leveranse

Tiltaket kan resultere i en utredning som vurderer behov for egen regulering av PMRs i Norge, med eksempler fra internasjonale caser. Utredningen bør undersøke om det er ønskede gevinster ved bruk av PMR i Norge, og om det er hensiktsmessig med en særskilt regulering for å utløse disse gevinstene.

⁴ Definisjon av public-area mobile robot: henviser til en bakkegående enhet med hjul eller bein, konstruert for å bevege seg langs offentlige delte hndområder uten synlig menneskelig assistanse eller fysiske føringssystemer (ISO 4448).

⁵ [Lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy](#)



Tiltak 6

Kunnskapsgrunnlag om hvordan nye mobilitetstjenester bidrar til nullvekstmålet

Formål

Målet er å forstå hvordan teknologi, forretningsmodeller og samarbeidsformer innen ny mobilitet kan brukes som virkemidler for å nå nullvekstmålet. Dersom det tilrettelegges riktig kan ulike mobilitetstjenester bidra til nullvekstmålet i by og distrikt, men det kreves mer innsikt for å vite hvilke effekter slike tjenester har og hvordan man skal tilrettelegge best mulig.

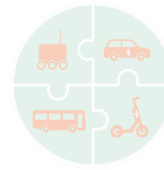
Dagens situasjon

Nullvekstmålet slår fast at veksten i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykling og gange - ikke personbil. Byvekstavtaler er et sentralt virkemiddel for å nå nullvekstmålet. Avtalene bygger på byutredninger basert på etablerte transportmodeller, reisevaneundersøkelser, samfunnsøkonomiske analyser og grunnlagsdata. Disse metodene skal bidra til en ønsket samfunnsutvikling, hvor transport og areal sees i sammenheng i større byområder.

Nullvekstmålet er knyttet til tradisjonelle transportmåter som personbil, kollektivtransport, sykling og gange. Flere nye mobilitetstjenester – som samkjøring, bildeling og utleide elsparkesykler - passer ikke naturlig inn i den tradisjonelle kategoriseringen av transportmåtene. Tjenestene anskaffes i dag av kollektivselskap, som får finansiering av byvekstmidler. Da regnes tilbudet som en del av kollektivtilbudet. Hvilken effekter nye mobilitetstjenester har på nullvekstmålet kan variere. Effektene kan påvirkes av tilgjengelig infrastruktur, hvordan teknologi, pris- og forretningsmodeller og samarbeidsformer utformes, samt hvordan effektene måles.

Leveranse

Tiltaket kan gi et kunnskapsgrunnlag og anbefalinger for hvordan nye mobilitetstjenester kan vurderes og måles som virkemidler for å nå nullvekstmålet, basert på effekter, betingelser og tverrfaglig innsikt. Kunnskapsgrunnlaget kan vise hvordan bruken av nye mobilitetstjenester for persontransport har vært de senere årene. Det er også relevant å belyse under hvilke betingelser nye tjenester faktisk bidrar til redusert bilbruk – og når de ikke gjør det. I tillegg vurderes hvordan tjenestene påvirker nullvekstmålet og andre hensyn, som redusert klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy.



Tiltak 7

Analyse av bruks- og hendelsesdata fra delte mikromobilitetskjøretøy for bedre trafikksikkerhet og trygghet

Formål

Tiltaket skal analysere data fra delte mikromobilitetskjøretøy for å få innsikt i hvor og hvorfor risikohendelser oppstår. Hendelsesdata som velt, bråstopp og unnamanøver, kombinert med bruksdata (ruter, hastighet, tid på døgnet) kan gi en unik mulighet til å forstå sammenhengen mellom adferd, regulering og trafikksikkerhet. Innsikt i slike data kan legges til grunn for tiltak som gir økt sikkerhet og trygghet for brukere av infrastrukturen.

Dagens situasjon

Dagens kunnskapsgrunnlag om hendelser, ulykker og risiko ved bruk av mikromobilitetskjøretøy er begrenset. Mye av denne kunnskapen baserer seg på data fra legevakten i Oslo og registrerte trafikkulykker, noe som kan gi et snevert grunnlag for å identifisere utfordringer. Et slikt avgrenset datagrunnlag gjør det også krevende å iverksette treffsikre trafikksikkerhetstiltak.

Delte mikromobilitetskjøretøy gjennomfører mange millioner turer hver måned og genererer data som kan gi viktig innsikt. Analyse av disse kan bidra til økt forståelse av risikohendelser, kjøremønstre og forhold i infrastrukturen som påvirker sikkerheten. Denne kunnskapen kan videre danne grunnlag for anbefalinger om datadrevet regulering og prioritering av fysiske infrastrukturtiltak som styrker både trafikksikkerheten og den opplevde tryggheten for brukerne av infrastrukturen.

Leveranse

Tiltaket skal kartlegge kjente og ukjente datakilder og beskrive aktuelle metoder for systematisk innsamling, klassifisering og analyse av bruks- og hendelsesdata fra operatører. Det kan også inkludere analyse av mønstre og risikofaktorer, for eksempel:

- Kart over «hotspots» for hendelser og risikoområder.
- Statistikk og mønstre knyttet til tid, sted, adferd og infrastruktur.
- Anbefalinger for tiltak (regulering, geofencing, fysiske endringer).
- Visualiseringer (GIS-kart, grafer) som kan brukes i beslutningsprosesser.
- Indikatorer for effektmåling.



Tiltak 8

Utvikling av metode for behovsdrevet regulering

Formål

Tiltaket skal utvikle en metode for systematisk kartlegging og analyse av brukerbehov knyttet til mobilitet. Målet er å gi Statens vegvesen et bedre beslutningsgrunnlag for regulering og planlegging som fremmer mobilitetsløsninger som reduserer privatbilisme, styrker aktiv og bærekraftig transport, og sikrer rettferdig og inkluderende tilgang til mobilitet for alle.

Dagens situasjon

I arbeidet med regulering av mobilitetstjenester mangler systematisk innsikt i brukernes behov og opplevelser. Beslutningsgrunnlaget er ofte reaktivt og basert på overordnede mål, uten detaljert forståelse av faktiske behov. Som en del av arbeidet ser vi på hvordan mobilitet kan inkluderes i en forenklet variant av transportmodellene som brukes i byutredninger. Vi utforsker også nye modelltyper basert på syntetiske befolkningsdata for å simulere mobilitetsatferd og teste reguleringsscenarier med bedre presisjon og samtidig ivareta personvernet.

Leveranse

Tiltaket kan resultere i en praktisk metodeveileder som kombinerer brukerorientert innsikt (behov, atferd og opplevelser) med modellbasert analyse. Veilederen kan:

- Beskrive metode for systematisk innhenting og analyse av brukerdata.
- Vise hvordan innsikten kan integreres i reguleringsstrategier og byutredninger.
- Inkludere eksempler på hvordan mikromobilitet kan modelleres i forenklete transportmodeller og hvordan syntetiske befolkningsdata kan brukes til scenarioanalyse.



Tiltak 9

Erfaringsgrunnlag om dynamisk regulering av gategrunn

Formål

Tiltaket skal kartlegge handlingsrommet for dynamisk regulering av gategrunn i Norge, og hvordan dette kan tas i bruk. Målet er mer effektiv og fleksibel utnyttelse av begrensede gate- og byarealer, gjennom bedre samspill mellom fysisk og digital regulering. Ved å se på utvalgte brukstilfeller kan det belyses hvordan gategrunn kan ha ulike funksjoner til forskjellige tider på døgnet og gjennom året.

Problemstillinger som skal belyses omfatter blant annet samspillet mellom analog og digital regulering, ansvars- og rollefordeling mellom nasjonale og lokale vegmyndigheter, juridiske rammer, teknologisk modenhet, risiko- og usikkerhetsfaktorer og konsekvenser for bymiljø, innbyggere og næringsliv.

Dagens situasjon

Gategrunn i norske byer er en knapp ressurs som deles av gående, syklende, kollektivtransport, varelevering og privatbiler. Fordelingen er i stor grad statisk og tilpasser seg ikke nye mobilitets- og bestillingstjenester, noe som gir både underutnyttelse og overbelastning.

Siden elsparkesyklenes inntog har noen kommuner fått erfaring med digital regulering via datadeling med operatører, som muliggjør styring av hastighet, adgang og parkering. Ny teknologi og standarder har gjort det mulig å utvide dette til digitale soner og dynamisk regulering av gategrunn.

Tiltaket skal belyse potensialet gjennom brukstilfeller som:

- Varelevering og bylogistikk: styre tilgang for ulike kjøretøygrupper, f.eks. kun gi lette elektriske kjøretøy adgang til sårbare områder.
- Fleksibel bruk av gatearealer: digitale regler (CDS-standard) kan gi én lomme flere funksjoner gjennom døgnet, som varelevering, parkering eller uteservering.
- Digital arbeidsvarsling: bedre metoder for å formidle avvik til trafikantergrupper, med CDS eller andre standarder.

Leveranse

Tiltaket kan gi en rapport som:

- Kartlegger juridiske rammer, ansvarsfordeling og teknologisk modenhet.
- Vurderer samspillet mellom fysisk og digital regulering.
- Analyserer risiko og konsekvenser for bymiljø, innbyggere og næringsliv.
- Presenterer anbefalinger og mulige brukstilfeller (varelevering, fleksibel arealbruk og digital arbeidsvarsling).

Vedlegg

Samlet oversiktstabell over alle tiltakene i handlingsplanen med forslag til konkrete leveranser

Nr.	Tiltak	Mulige leveranser
1	Veileder om utleie av små elektriske kjøretøy	Praktisk veileder (eksempler, beste praksis), juridisk del (lovhjemler, gebyrer, sanksjoner), samarbeidsmodell
2	Utarbeide kunnskapsgrunnlag og forslag til harmonisert regelverk for sykler og elsparkesykler	Tre rapporter: (1) kartlegging av ulykkesrisiko (2) analyse av skadepotensial (3) oversikt og anbefalinger for regelverksendringer
3	Konsekvensutrede hjemmel for lokale forskrifter om forbud mot bruk av sykler og elsparkesykler på fortau	Rapport med konsekvensanalyse, alternative reguleringsmodeller, vurdering av trafikk sikkerhet, fremkommelighet, universell utforming
4	Veileder for mobilitetspunkter og nye mobilitetstjenester i samarbeid med kommuner og eiendomsutviklere	Nasjonal veileder, anbefalinger for mobilitetspunkter og PUDO-soner, eksempelsamling, juridisk/faglig avklaring
5	Utrede behovet for særskilt regulering av små roboter på offentlig grunn	Utredningsrapport med behovsvurdering, internasjonale caser, juridisk analyse, forslag til reguleringsprinsipper
6	Kunnskapsgrunnlag om hvordan nye mobilitetstjenester bidrar til nullvekstmålet	Rapport med effektanalyse, metode for måling, anbefalinger for virkemiddelbruk, casestudier
7	Analyse av bruks- og hendelsesdata fra delte mikromobilitetskjøretøy for bedre trafikk sikkerhet og trygghet	Analyse av datakilder, metoder for systematisk innsamling, klassifisering og analyse av bruks- og hendelsesdata, analyse av mønstre og risikofaktorer
8	Utvikling av metode for behovsdrevet regulering	Metodeveileder med brukerinnsikt, modellbasert analyse, eksempler på scenarioanalyse, integrering i reguleringsstrategier
9	Erfaringsgrunnlag om dynamisk regulering av gategrunn	Rapport med juridiske rammer, teknologisk modenhet, samspill analog/digital regulering, anbefalinger og brukstilfeller (varelevering, fleksibelt arealbruk, digital arbeidsvarsling)

Henvisning til eksisterende arbeid og rapporter

Gjennom arbeidet med handlingsplanen kom det mange innspill og forslag til tiltak. Flere av disse var allerede tatt opp gjennom annet arbeid, enten pågående eller ferdigstilt. Nedenfor er det samlet informasjon om slike initiativer.

Veileder for sykkelparkering

Statens vegvesen har utarbeidet en rapport som går gjennom ulike krav og anbefalinger til god og sikker sykkelparkering. Denne kan brukes som en veileder for planlegging, utforming og dimensjonering av sykkelparkeringsanlegg. Kommuner kan også bruke denne rapporten som grunnlag for egne veiledere for sikker sykkelparkering.

Mer informasjon på vegvesenets hjemmesider [her](#).

Revisjon av fartsgrensekriterier for byer

Etter flere dokumenterte resultater fra europeiske byer som har innført generell fartsgrense på 30 km/t, arbeider Statens vegvesen nå med en revisjon av fartsgrensekriteriene i vegnormal N300. Formålet med revisjonen er å legge bedre til rette for bruk av 30 km/t.

Harmonisert sanksjonering for elsykler og elsparkesykler

På bestilling av Samferdselsdepartementet har Statens vegvesen foretatt en vurdering av Oslo kommunes forslag om å endre regelverket for å likestille gebyr for feilparkert elsykkel med elsparkesykkel. I vurderingen formidlet til Samferdselsdepartementet mener Statens vegvesen at Oslo kommunes forslag er hensiktsmessig å gjennomføre.

Standard for drift og vedlikehold av gang- og sykkelveinettet

Statens vegvesens R610 Standard for drift og vedlikehold av riksveger ble sist revidert 16.06.2025. Den tar blant annet for seg standardkrav for drift og vedlikehold av ferdselsareal for gående og syklende.

Mer informasjon på vegvesenets hjemmesider [her](#), og [her](#).

Revisjon av N100 Veg- og gateutforming

Gatedelen i N100 revideres nå av Statens vegvesen. Arbeidet planlegges ferdigstilt og sendt på høring i løpet av 2026. Den fokuserer på å tydeliggjøre behovene til ulike trafikantgrupper. Revisjonen omfatter blant annet:

- Presisering av begreper og definisjoner, samt avklaring rundt mikromobilitet.
- Vurdering av sammenheng mellom funksjons- og utformingskrav.
- Krav til kjørebanebredder og mulige bredder for gående og syklende.
- Helhetlig gjennomgang av gate- og temakapitlene.

- Tydeliggjøre krav til kryss.
- Vurdering av behov for endringer i annet regelverk, som trafikkreglene og fartsgrensekriteriene, inkludert vurdering av konsekvensene av foreslåtte endringer.

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026-2029

Statens vegvesen jobber med Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026-2029. Den skal gi en samlet framstilling av hvordan de ulike aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet til sammen skal bidra til reduksjon i antall drepte og hardt skadde i samsvar med nullvisjonen og etappemålet i Nasjonal transportplan. Tiltaksplanen vil også inneholde tiltak for å redusere drepte og hardt skadde på mikromobilitet. Regulering av mikromobilitet kan redusere risiko for ulykker gjennom hastighets- og parkeringsrestriksjoner, kommunale forskrifter og GPS-tiltak, samtidig vil myndighetene vurdere strengere regler i tråd med europeiske anbefalinger.

Endelig utgave av tiltaksplanen vil foreligge våren 2026 på vegvesenet hjemmeside [her](#).

Status på tiltak fra Handlingsplan for regulering av mikromobilitet (2023)

Blant tiltakene fra den første handlingsplanen er noen videreført og bearbeidet i den nye planen, mens andre tiltak er enten fullført, påbegynt eller nedprioritert i denne utgaven.

Tiltakene som er videreført i ny handlingsplan omfatter: mikromobilitet som virkemiddel for nullvekstmålet (tiltak 6), helhetlige mobilitetsplaner i by (tiltak 4), regelverksbehov for selvkjørende roboter (tiltak 5), dynamisk regulering av gategrunn (tiltak 9) og reduksjon av ulykkesrisiko for delte elsparkesykler (tiltak 7).

Tiltak med pågående arbeid: et sammenhengende regelverk for mikromobilitetskjøretøy, tilrettelegging av sykkelinfrastruktur og rett areal til rett mobilitetsform.

To tiltak er fullført: kartlegging av reisevaner for elsykkel og elsparkesykkel samt vurdering av mikromobilitetens virkning på bærekraft. Sektordialoger videreføres som forum for reguleringsarbeid, men utenfor handlingsplanen.

De resterende tiltakene: økonomiske virkemidler for bærekraftige transportvalg, samleterminaler for varelevering med mikromobilitet, vilkår for bærekraftig varelevering, datadeling på tvers av transportformer og digital kommunikasjon med privateid mikromobilitet, er vurdert nedprioritert i denne utgaven, da det er andre problemstillinger som har høyere relevans og behov for oppfølging i kommende år.



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

firmapost@vegvesen.no

ISSN: 1893-1162

vegvesen.no

Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag