

Bysykler og delt mikromobilitet i Bergen

Bakgrunnsdokument til utlysning av konkurranse om delt mikromobilitet i Bergen fra 2027

1. Historikk og bakgrunn

Bysykkelordningen i Bergen har bidratt til å gjøre byen mer tilgjengelig, mindre bilavhengig og mer bærekraftig. Sykkelen gir innbyggerne et effektivt transportalternativ, supplerer kollektivtilbudet, tar lite plass og har høy tilgjengelighet for mange. Ordningen har en strategisk funksjon og fungerer som:

- **Tilbringertjeneste:** Knytter reisekjeder sammen og gjør kollektivtransport mer relevant ved å løse «første og siste kilometer».
- **Transportmiddel:** Et selvstendig, tilgjengelig og effektivt alternativ for korte reiser, særlig i og rundt sentrum.
- **Bylivstiltak:** Bidrar til en levende by med mer bevegelse og mindre behov for bil.
- **Helsefremmende tiltak:** Sykling bidrar til fysisk aktivitet i hverdagen og bedre folkehelse.
- **Rekruttering til sykling:** Senker terskelen for å bruke sykkel som transportmiddel. Mange får sitt første møte med urban sykling gjennom bysykkelen, en erfaring som ofte fører til mer sykling på sikt.
- **Sosialt inkluderende tilbud:** Lav terskel for bruk og lav kostnad gjør bysykkelen tilgjengelig for de aller fleste, og bidrar til et mer rettferdig mobilitetstilbud.
- Erfaringer viser at elsykler i større grad enn elsparkesykler erstatter bilreiser, og at turene i snitt er lengre. Den viktigste forskjellen er likevel at sykkel og elsykkel, i motsetning til elsparkesykler, er aktiv mobilitet som fremmer bevegelse og bedre folkehelse. I tillegg er ulykkesrisikoen betydelig lavere på sykkel.

2. Erfaringer med bysykler og elsparkesykler i Bergen

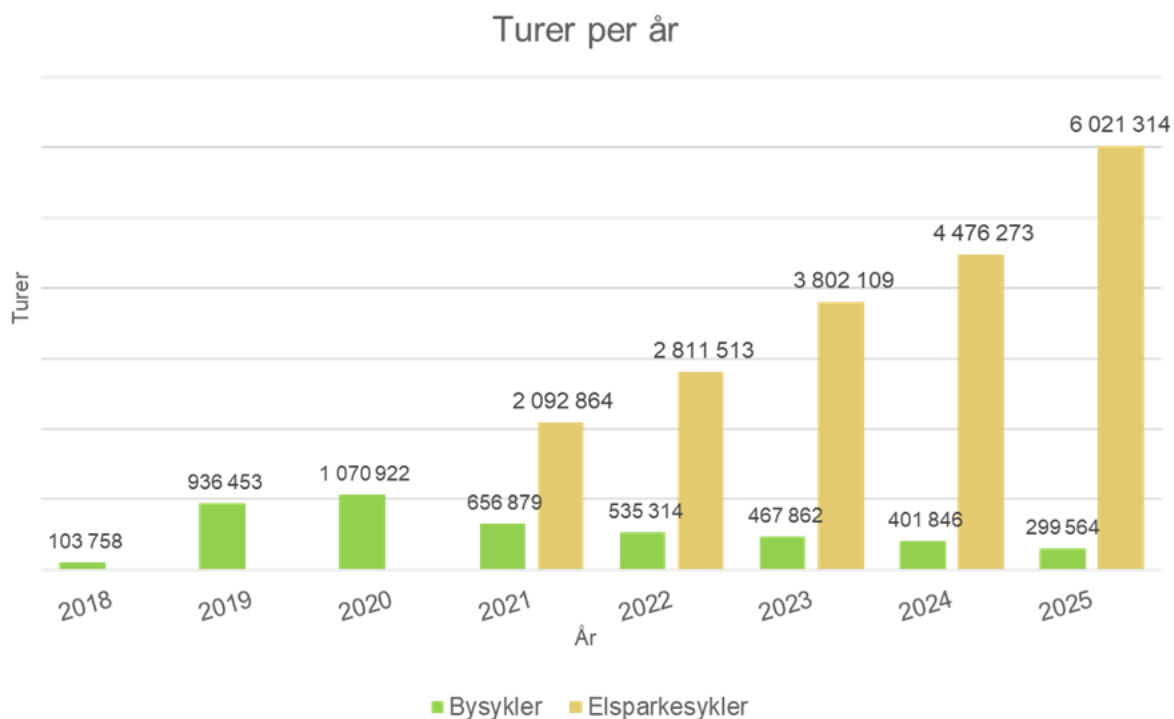
Bergen bysykkel

Bergen kommune inngikk 3.mai 2018 avtale med UIP Bergen Bysykel AS om etablering og drift av bysykkelordning i Bergen. Avtalen omfatter leie av cirka 1 000 bysykler, og gjelder i åtte år fra signeringsdato. Kontrakten utløper 3. mai 2026, med opsjon på forlengelse i ytterligere to år. Den lange avtaleperioden er i hovedsak begrunnet i behovet for å nedskrive leverandørens investering i sykler og infrastruktur. En kortere kontraktsperiode ville gjort ordningen dyrere for kommunen.

Da syklene kom i 2018 var det med forbedret låseteknologi, lås på sykkelen og ikke stativet, som ordningen i Oslo har. Ordningen var da noe av det beste markedet kunne levere. Syklene har vært utstyrt med piggdekk (på forhjulet) om vinteren, og har vært et driftssikkert tilbud gjennom hele året.

Bruken har variert over tid. I toppåret 2019 var det 36 000 unike brukere. De siste årene har tallet ligget mellom 16 000 og 19 000, mens antall turer per sykkel har holdt seg på et høyt nivå. Høyest antall turer ble registrert i 2020 med over 1 millioner turer. I 2024 ble det gjennomført nesten 402 000 turer, en nedgang på 66 000 turer (14%) fra året før. Siden oppstarten er det gjennomført totalt 4,55 millioner turer.

Statistikk over alle turene på bysyklene kan lastes ned som åpne data fra Bergen Bysykel, <https://bergenbysykel.no/apne-data>



Siden 2019 har Bergen Bysykkel gjennomført årlige brukerundersøkelser. Resultatene viser gjennomgående høy brukertilfredsstillelse blant brukerne.

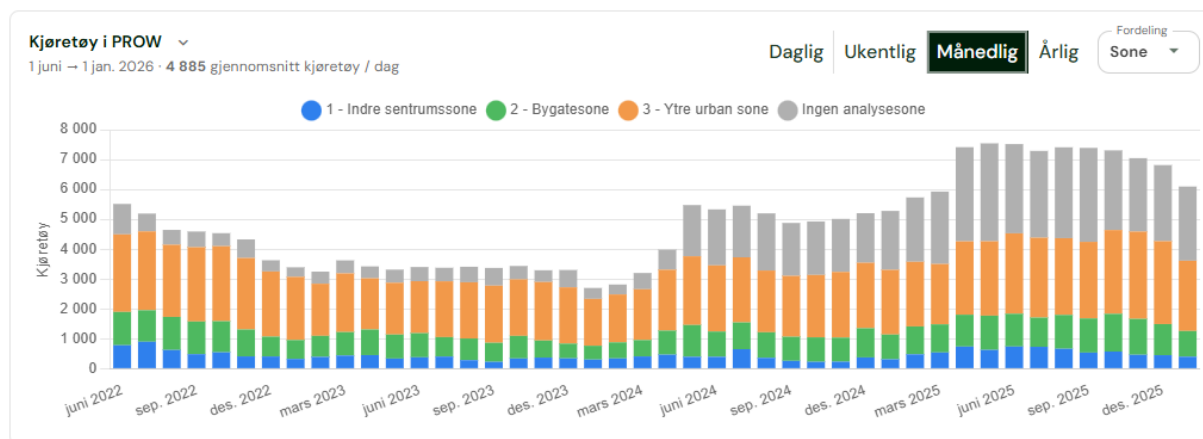
Erfaringene etter flere års drift viser at bysykkelens attraktivitet i stor grad avhenger av høy stasjonstetthet, god tilgang på sykler og ledige parkeringsplasser. Operasjonsområdet er i dag begrenset til det utvidede sentrum. Bruken er høy der tilbudet er godt lokalisert, og sykkelens benyttes både til jobb, skole og fritid.

Med kun mekaniske sykler i ordningen har det vært utfordrende å opprettholde bruk i områder med mye stigning, da få velger å sykle oppover. I sentrum og andre områder med svakere tilgjengelighet, taper bysykkelen terreng til mer fleksible alternativer som elsparkesykkel, dette til tross for at elsparkesykler er betydelig dyrere å bruke.

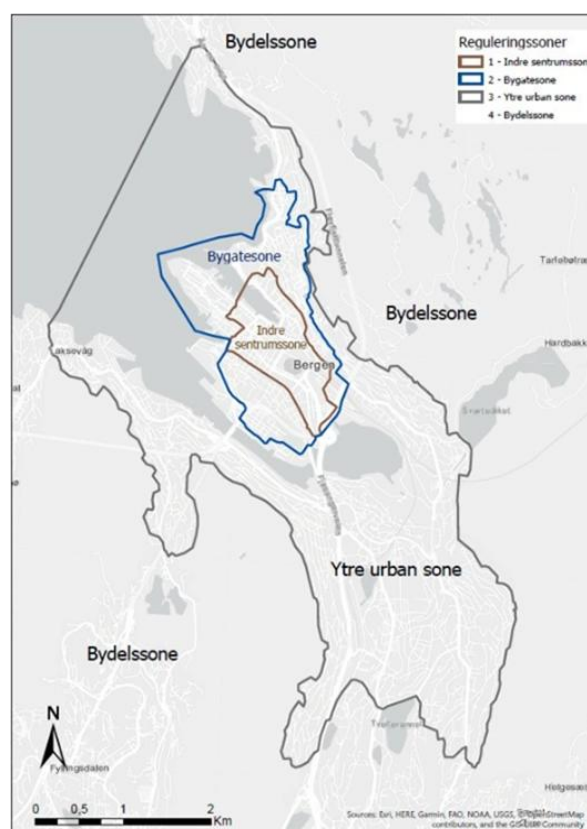
Selv om bruken har falt siden toppåret i 2020, da Bergen hadde en av Europas høyeste brukstall, har bysykkelordningen samlet sett vært en suksess og en viktig del av mobiliteten og bybildet i Bergen.

Elsparkesykler i Bergen

Markedet for elsparkesykler i Bergen har vokst betydelig de siste tre årene. I dag tilbyr tre leverandører, Ryde, RideMovi og Lime, elsparkesykler i byen. Per september 2026 finnes det over 9.500 elsparkesykler i Bergen, og tilbudet har spredt seg til alle bydeler unntatt Arna. Figur 1 viser utviklingen av antall elsparkesykler i de ulike sonene som definert i figur 2, der en tydelig ser veksten utenfor de sentrumsnære sonene.



Figur 1. Utviklingen i antall elsparkesykler tilgjengelig i Bergen, 1. juni 2022 til 1. januar 2026. Det øverste, grå området i diagrammet gjelder bydelssonen – sone 4.

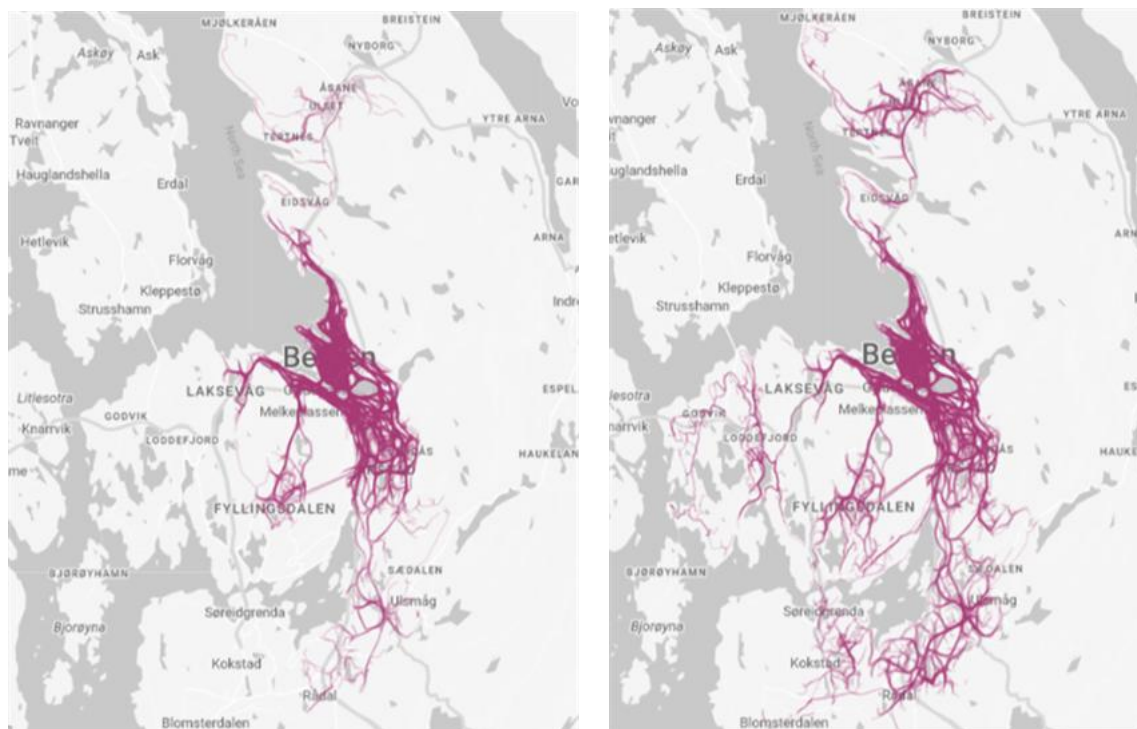


Figur 2. Reguleringssonene i Bergen.

I 2022 ble det registrert i underkant av fire millioner turer, et antall som økte til 4,5 millioner turer i 2024, og videre til seks millioner turer i 2025. Det mest interessante med denne siste veksten er at hoveddelen skjer i de ytre områdene av kommunen, utenfor ytre urban sone vist i figur 2.

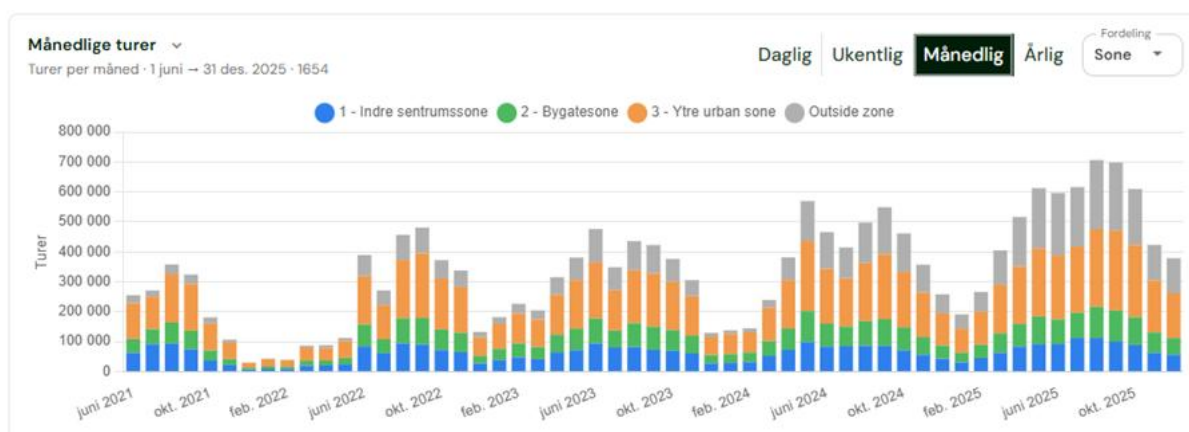
Da elsparkesyklene ble introdusert i 2020, var tilbudet begrenset til de sentrale delene av Bergen, og ingen leverandører hadde kjøretøy sør for Fantoft eller nord for Handelshøyskolen. På det tidspunktet hadde ingen av selskapene noen tro på et markedspotensial utenfor sentrum. Bymiljøetaten ønsket en egen pilot i Åsane for å lære mer om potensialet i denne typen områder, og lyktes med å teste ut dette sammen med noen av leverandørene. Siden den gang har leverandørene gradvis utvidet sitt operasjonsområde på eget initiativ. I 2025 er det nettopp i disse områdene vi ser

størst vekst, både i antall kjøretøy og antall turer. Utviklingen i geografisk spredning av turer vises i figur 3.



Figur 3. Utviklingen i den geografiske spredningen av turer – januar-mai 2024 til venstre, januar-mai 2025 til høyre.

Antall turer i sone 4, bydelssonen, har mer enn doblet seg fra 2024 til 2025 (129% økning), og utgjør nå ca. 30 prosent av totalt antall turer. Til sammenligning har økningen i de to innerste sonene vært 9-10 prosent i samme periode. 64 prosent av økningen i antall turer fra 2024 til 2025 har funnet sted i bydelssonen. Ser vi nærmere på hvor turene starter og slutter, finner vi en tendens til at turene i bydelene (sone 4) i større grad starter eller slutter ved kollektivknutepunkt, sammenlignet med de mer sentrale sonene.



Figur 4. Utviklingen i antall turer i de ulike sonene fra 1. juni 2022 til 1. januar 2026. "Outside zone" viser til sone 4 – bydelssonen.

3. Videreutvikling av mikromobilitetstilbudet i Bergen

Utviklingen i bruken av elsparkesykler i Bergen 2020-2025, som har skjedd helt uten offentlig støtte, gir noen indikasjoner for markedspotensialet for delte elsykler. Studier og rapporter viser at delte elsykler brukes til noe lengre turer og har en bredere målgruppe enn elsparkesykler, med større aldersspenn og høyere andel kvinnelige brukere. Dette gjør elsyklene spesielt godt egnet for reiser i bydelene, som ofte er lengre og i større grad en del av en pendlerreise kombinert med kollektivtrafikk. Fra Mikro-Koll-studien i Sverige (2024) vet vi at mikromobilitet alene sjelden erstatter bilturer, mens 23 prosent av turene der mikromobilitet kombineres med kollektivtransport erstatter bilturer.

Det avgjørende spørsmålet blir derfor hvor stor andel av dagens elsparkesykkelturer som kan eller vil erstattes av elsykkelturer, og hvor mange nye turer kan skapes med et delt elsykkeltilbud med god tilgjengelighet i hele kommunen.

I tillegg til de tidligere nevnte argumentene om sikkerhet, komfort på lengre turer og en bredere målgruppe, er folkehelse det viktigste argumentet for elsykler framfor elsparkesykler. Det er gjort flere studier på hvordan elsykler bidrar til økt fysisk aktivitet, mens elsparkesykkelturene i stor grad erstatter aktive gåturer med å stå i ro på et kjøretøy. Når tilbudet er blitt så populært, og særlig blant ungdom, kan dette ha store uheldige konsekvenser for folkehelsen på sikt. Folkehelseplanen for Bergen løfter fram aktive transportvaner i hverdagen som et viktig virkemiddel, og i lys av utfordringer for kommuneøkonomien med økende utgifter til helse, blir en forebyggende satsing på aktiv mobilitet stadig viktigere.

4. Markedssituasjon og mulighetsrom

Markedet og forutsetningene for tradisjonelle bysykkelordninger har endret seg markant det siste tiåret. Erfaringer fra Norge og Europa viser at svært få tradisjonelle bysykkelordninger klarer seg uten offentlig støtte, enten i form av direkte subsidier eller gjennom kollektivtilbudet. Samtidig har mikromobilitet endret markedet i byene, og sparkesykler har tatt en stor andel av det tidligere bysykkelmarkedet, særlig for korte fritidsreiser. Likevel finnes det fortsatt et marked og behov for delte sykler fremfor sparkesykkel, spesielt knyttet til pendling, kombinert reise med kollektiv og daglig transport i sentrumsnære områder. I de to siste årene har man på tross av dette sett store ikke subsidierte ordninger med delte elsykler i Paris og London som har svært høy bruk ved siden av tradisjonelle bysykkelordninger.

Mens antall aktører i mikromobilitet har økt markant, har det ikke vært vekst i det rene bysykkelmarkedet de siste årene. Både på leverandør- og driftssiden har det vært en konsolidering, og de fleste byer samarbeider i dag med noen få større aktører med spesialisering innen teknologi, drift eller begge. For mikromobilitet ønsker leverandører i større grad å delta gjennom tillatelser eller konsesjonsmodeller. Dette åpner for mer fleksible samarbeid, men stiller også høyere krav til kommunen som tilrettelegger og premissleverandør.

Bysykler har de siste årene gjennomgått markant teknologisk utvikling. Elsykler er nå ønsket standard i nye sykkelordninger, både fordi det gjør sykkelattraktiv for flere brukere og fordi det utvider bruksområdet til lengre og mer kupert reiser. Dette gir høyere turfrekvens og bedre tilgjengelighet, men stiller også nye krav til lading, vedlikehold og logistikk. Batterihåndtering er derfor et viktig skille mellom ordninger. Noen baserer seg på manuelt batteribytte, andre bruker ladestasjoner. Førstnevnte gir fleksibilitet i plassering og lavere oppstartskostnader, men høyere driftskostnader over tid. I den siste tiden har det blitt gjort forsøk med stativer med universell lademulighet for både elsparkesykler og elsykler. Forsøkene viser lovende muligheter for reduserte

kostnader knyttet til bytte av batterier, men krever arbeid med standardisering i bransjen dersom det skal kunne tas i bruk i stor skala.

Sykkelordningen kan være med eller uten fysiske stativer. Virtuelle soner er GPS-definerte områder der brukere kan hente og parkere delte kjøretøy uten bruk av fysiske stativer. Sonene kan eventuelt merkes opp i bybildet, for eksempel med maling i bakken. Slike soner gir enklere utrulling og lavere kostnader, mens stativer ofte gir bedre orden, mer presis bruk og færre driftsavvik, særlig i byrom med høye krav til orden og tilgjengelighet.

Fri flyt-systemer slik vi kjenner det fra elsparkesyklene, med styrt parkering i sentrumssoner, men fri parkering i de øvrige driftsområdene leverandørene har, er den foretrukne driftsformen også for kommersiell utleie av elsykler. Det gir stor fleksibilitet for brukerne, men kan medføre utfordringer med ryddighet og framkommelighet. Dette kan løses ved å innføre mer styrt parkering også utenfor sentrum.

Videre er det i økende grad forventet at sykkelordninger tilbyr integrasjon med kollektivsystemer, både for data og betaling. Dette skjer gjerne gjennom standardiserte protokoller og krever at leverandørene kan levere tjenester som inngår sømløst i digitale reisekjeder. Ønsket teknologi og driftsmodell får direkte konsekvenser for både brukeropplevelse, økonomi og kommunen sitt ansvar i kontraktsforholdet.

Utfordringer og muligheter for regulering av mikromobilitet framover

Et eventuelt nasjonalt generelt påbud om hjelmbruk for elsparkesykkel, men ikke for sykkel, slik det er innført i Danmark og Italia – vil skape betydelige endringer i brukerpreferanser og etterspørsel som i praksis vrir markedet i favør av elsykler. Hjelmpåbud og konsekvenser av dette, utredes nå av Statens vegvesen.

I de første årene med regulering av elsparkesykler etter lov om utleie av små elektriske kjøretøy har målet om **fremkommelige og trygge offentlige rom** hatt stort fokus. For å få kontroll på et stort antall kjøretøy, har kommunene vært nødt til å ta i bruk mange virkemidler for å oppnå god parkeringspraksis, og dermed bedre framkommelighet. Dette er fortsatt en utfordring i enkelte områder, men bedre tilrettelegging fra kommunens side med dedikerte parkeringsarealer, samt mer presis digital regulering, har gitt forbedringer. Samtidig er manglende nøyaktighet i GPS-basert posisjonering fortsatt en utfordring for å få styrt parkering til å fungere etter hensikten.

Sikkerhet – både for førerne av elsparkesykler og trafikantene rundt (særlig fotgjengere) har også høyt fokus. Selv om kjøretøyene har blitt bedre, er det fortsatt for mange ulykker, og for mange fotgjengere som rapporterer om utrygghet på grunn av kjøring på elsparkesykkel blant fotgjengere. En stor del av ulykkene på elsparkesykkel skyldes uheldige møter mellom små hjul og kanter. Et elsykkeltilbud kan være egnet til å redusere ulykkesforekomsten ved at brukerne har et større tilbud av mikromobilitetsløsninger å velge mellom og derfor også vil kunne velge å benytte seg av mobilitetsformer som har lavere ulykkesrisiko ved slike møter. På denne måten kan en ny ordning i Bergen bidra til å støtte opp under den nasjonale nullvisjonen for trafikkulykker.

Muligheter for gruppeturer og flerbrukerbestilling: Et nytt potensial i markedet ligger i løsninger for «Gruppeturer», der én bruker kan leie flere elsykler samtidig. Dette kjenner vi fra dagens elsparkesykler og kan bli et viktig tilbud med elsykler. Dette har og fungert svært bra med grupper på bysykler for Bergen kommune på befaringer ol. Gruppeturer på elsykler kan bli en etterspurt tjeneste for bedrifter og arbeidsplasser i forbindelse med arrangementer og befaringer, samt for reiseliv og turister som ønsker å utforske byen sammen. Videre kan slike funksjoner forenkle logistikken for skoler, idrettslag og deltakere ved større arrangementer, og dermed øke den samlede bruken av delte elsykler som et kollektivt transportmiddel.