Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

Sammendrag

Ruters rolle i delt mikromobilitet

Styringsmodeller, måloppnåelse og samspill med kollektivtransport

TØI rapport 2168/2026 • Forfattere: Nils Fearnley, Oddrun Helen Hagen, Lars Even Egner, Jørgen Aarhaug, Espen Johnsson • Oslo 2026 • 63 sider

Forskningsfunn/Hovedresultater:

- Delt mikromobilitet er et mye brukt mobilitetstilbud i Ruters område, særlig i Oslo, men bidraget til nullvekstmålet er kontekstavhengig.
- I tette byområder erstatter delte elsparkesykler ofte gange, sykling og korte kollektivreiser. I ytre by og Akershus er potensialet større for å styrke kollektivtransportens omland og erstatte bil.
- Ruter bør ikke gå for langt i å tilby delt mikromobilitet som et Ruter-produkt, men utvikle en samordnings- og orkestratorrolle sammen med kommunene.
- Asker og Bærum-modellen, der Ruter koordinerer tillatelser, operatører, app, data, krav og kobling til kollektiv gjennom samarbeidsavtale med kommunene, fremstår som et godt kortsiktig utgangspunkt med god ansvarsfordeling mellom Ruter og kommune, som også kan benyttes i andre Akershuskommuner. I Oslo bør Ruters rolle formaliseres bedre.
- På lengre sikt kan en tjenestekonsesjonsmodell eller en bredere samordningsrolle være aktuell for Ruter innenfor sitt dekningsområde.
- Videre arbeid bør utvikle en samlet strategi for delt mikromobilitet, gange og sykkel i samspill med kollektivtilbudet som gir tydelig ansvarsdeling, datakrav, virkemidler, prioritering av målene og indikatorer for måloppnåelse.

Bakgrunn og formål

Ruter har siden 2019 utforsket og pilotert ulike løsninger for delt mikromobilitet. Erfaringene gjelder først og fremst delte elsparkesykler, men også delte elsykler i mer begrenset omfang. Ruter har hatt ulike roller i ulike deler av dekningsområdet. I Asker og Bærum har Ruter hatt en aktiv rolle i samarbeid med kommunene, blant annet gjennom prøveprosjekt og videreutvikling av en mer langsiktig modell for delt mikromobilitet. I Oslo er det Bymiljøetaten som har hovedansvaret for forskrift og tillatelsesordning, mens Ruter har gitt faglige innspill, deltatt i evalueringer, samarbeidet om parkering ved kollektivknutepunkter og gjort delt mikromobilitet synlig i Ruter-appen.

Formålet med rapporten er å gi et faglig beslutningsgrunnlag for Ruters fremtidige rolle og forretningsmodell for delte mikromobilitetstjenester, utfra Ruters perspektiv. Rapporten vurderer hvordan delt mikromobilitet kan bidra til Ruters mål om bærekraftig bevegelsesfrihet,

nullvekst i biltrafikken og et sømløst reisetilbud. Samtidig vurderes ulemper og målkonflikter knyttet til bl.a. trafikksikkerhet, fremkommelighet, universell utforming, folkehelse, omdømme og ressursbruk.

Dagens tilbud og bruksmønster

Delt mikromobilitet er blitt et omfattende tilbud i Ruters område. I perioden 1. juni 2025 til 31. mai 2026 ble det i snitt gjennomført om lag 65 000 turer med delte elsparkesykler per dag, og nær 24 millioner turer i alt i perioden. Tilbudet og etterspørselen er geografisk konsentrert. Oslo står for hoveddelen av både kjøretøyflåten og turene, og indre by har særlig høyt tilbud og høy etterspørsel. I Akershus finnes tilbudet først og fremst i Asker, Bærum, Lillestrøm, Lørenskog og Rælingen, med lavere utnyttelsesgrad enn i Oslo. I Oslo og Lillestrøm finnes det også tilbud om delte bysykler.

Dette viser at delt mikromobilitet er et stort og etterspurt transporttilbud, men også at markedet fungerer svært ulikt i ulike områder. I Oslo, og særlig i indre by, fremstår delte elsparkesykler i stor grad som et fleksibelt tilbud for korte reiser i et område der kollektivtilbudet allerede er godt og bilandelen lav. I ytre by og Akershus kan delt mikromobilitet i større grad ha en rolle som tilbringertransport til kollektivtransport og som et supplement i områder der kollektivtilbudet har lavere flatedekning, eller der reiser på tvers av kollektivnettets hovedakser er krevende.

Kunnskapsgrunnlag og målkonflikter

Litteraturgjennomgangen viser at delt mikromobilitet kan gi nytte i form av tidsbesparelse, fleksibilitet, økt tilgjengelighet og bedre kobling mellom ulike transportformer. Tjenesten kan særlig være relevant for korte reiser, reiser til og fra kollektivtransport, og reiser der kollektivtransporten ikke gir en direkte eller effektiv forbindelse. Mens brukerundersøkelser viser at omtrent hver fjerde tur med delt mikromobilitet skjer i kombinasjon med kollektivtransport, er det i den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU) bare rundt én prosent av kollektivreisene som skjer i kombinasjon med delt eller privat elsparkesykkel. Digital, økonomisk, fysisk og organisatorisk integrasjon er viktige forutsetninger dersom delt mikromobilitet skal fungere som en sømløs del av et helhetlig mobilitetssystem.

Virkningene av delt mikromobilitet på nullvekstmålet er beskjedne og kontekstavhengige. Delt mikromobilitet erstatter i mange tilfeller gange, sykling og korte kollektivreiser. Da er klimagevinsten og den biltrafikkreduserende effekten liten. Det kan også gi negative folkehelseeffekter. I områder der alternativet oftere er bil, eller der delt mikromobilitet gjør kollektivtransport mer attraktiv, er bidraget til nullvekstmålet større.

Rapporten peker derfor på at delt mikromobilitet ikke bør vurderes ut fra fakta om tilbud og etterspørsel alene. Det sentrale er hvilke reiser mikromobiliteten erstatter eller muliggjør, hvor den brukes, hvem som bruker den, og hvordan den påvirker det samlede transportsystemet. Et godt indikatorsett bør altså skille mellom aktivitetsmål, som tilbud og etterspørsel, og måloppnåelse, som erstattede bilreiser, kobling til kollektivtransport, feilparkering, ulykker, klager, geografisk dekning og bruk gjennom Ruter-appen. Samtidig må ulemper og målkonflikter knyttet til andre samfunnsmål vurderes, slik som trafikksikkerhet, fremkommelighet, universell utforming og folkehelse.

Ruters rolle i dag

Kartleggingen blant representanter for Ruter viser at delt mikromobilitet oppfattes som et mobilitetstilbud Ruter ikke kan ignorere. Intervjuene peker samtidig på at Ruters rolle i dag er uensartet og delvis uavklart. I Oslo har Ruter innflytelse gjennom faglige innspill, dialog med Bymiljøetaten og synlighet i kundegrensesnittet via frivillige avtaler med utleieselskapene, men Ruter har ikke hovedansvaret for regulering, tillatelser, parkering, håndheving og så videre. Dette gir et misforhold mellom Ruters synlighet for kundene og Ruters faktiske påvirkningsmuligheter.

I Asker og Bærum har Ruter en aktiv samordningsrolle. Ruter bistår kommunene i tillatelsesprosessen, har dialog med operatører, arbeider med data og flåtestyring, og kobler tjenesten til kollektivtransport og Ruter-appen. Kommunene beholder samtidig ansvar for gategrunn, fysisk infrastruktur, parkering, sonebestemmelser og håndheving. Denne arbeidsdelingen fremstår som mer balansert og fornuftig utfra Ruters ståsted fordi den kombinerer Ruters mobilitetskompetanse og kommunenes areal- og myndighetsansvar gjennom et formalisert samarbeid.

I øvrige Akershus-kommuner som tilbyr delt mikromobilitet, er Ruter i liten grad involvert.

Ruters praksis i dag dekker flere av de styrings- og forretningsmodellene som beskrives i rapporten og gir derfor et erfaringsgrunnlag for anbefalinger om fremtidig rolle knyttet til tilrettelegging for delt mikromobilitet, samt for å identifisere behov for hva som kan gjøres for å nå sentrale mål som denne mobilitetstjenesten skal bidra til.

Styrings- og forretningsmodeller

Rapporten vurderer flere mulige modeller for Ruters fremtidige rolle. En fullt ut passiv rolle fra Ruter og kommunene kan stimulere innovasjon og gi lav offentlig ressursbruk, men gir svake virkemidler for å sikre sentrale samfunnsmål. Dette vurderes som lite hensiktsmessig for Ruter. I motsatt ende kan anskaffelse og profilering av et Ruter-produkt a la «Ruter-bussene» gi mer kontroll, men innebære betydelig økonomisk risiko og fare for å svekke innovasjonskraften i bransjen. Det kan også gi økt omdømmerisiko, selv om denne vurderes som noe Ruter kan styre gjennom sin rolle som samfunnsaktør.

De mer aktuelle alternativene ligger mellom disse ytterpunktene. Rapporten peker på en videreutvikling av en samordningsrolle som aktuell, der private operatører fortsatt produserer tjenestene, mens Ruter setter tydeligere rammer sammen med andre offentlige aktører. Dette kan gi bedre kobling mellom delt mikromobilitet og kollektivtransport, mer systematisk bruk av data, krav til operatørene som vektlegger kollektivtransporten som ryggraden i transportsystemet, samt bedre samordning på tvers av kommunegrenser.

Vi anbefaler at Ruter søker å utvikle en trinnvis samordningsrolle, der delt mikromobilitet får en tydelig kobling til kollektivtransport. På kort sikt fremstår dagens Asker og Bærum-modell som et godt utgangspunkt, særlig for Akershus-kommunene, slik at Ruter samordner tilbudet på tvers av kommunegrenser og med kollektivtilbudet. I Oslo bør Ruter arbeide for en tydeligere og mer formalisert rolle i samarbeid med Bymiljøetaten. På lengre sikt kan en tjenestekonsesjonsmodell eller en bredere samordningsrolle rolle være aktuell, der Ruter får et formelt ansvar for regional samordning for delt, offentlig tilgjengelig mobilitet, slik de har for andre kollektive mobilitetstjenester. Dette forutsetter tydeligere mandat, og mer standardiserte kontrakts- og dataløsninger både for privat og offentlig samarbeid. Endringer i regelverk kan også være nødvendig.

Et utvidet samordningsansvar for delt mikromobilitet for Ruter innebærer også behov for tydeliggjøring av hvilke samfunnsmål delt mikromobilitet skal bidra til og aktuelle indikatorer for måloppnåelse rettet mot både brukere og ikke-brukere av delt mikromobilitet.

Digital, fysisk og økonomisk integrasjon

En viktig avveining gjelder hvor langt Ruter bør gå i å integrere mikromobilitet i eget kundegrensesnitt. App-lenking (app switch) uten salg er teknisk enklere og gir begrenset ansvar for Ruter, men gir også begrenset sømløshet for brukeren. Integrert opplåsing og betaling i Ruter-appen gir bedre brukeropplevelse og kan styrke Ruters rolle som felles mobilitetsgrensesnitt, men flytter også mer ansvar og omdømmerisiko over på Ruter. Dette gjelder særlig funksjoner knyttet til aldersverifisering, parkering, promillekjøring, klagehåndtering og sikkerhet.

Prisintegrasjon kan være et kraftfullt virkemiddel, men bør utvikles målrettet. Brukere etterspør billigere og enklere kombinasjoner av kollektivtransport og mikromobilitet. Samtidig kan generelle rabatter gi svak måloppnåelse hvis den primære effekten er å ta reiser fra gange og sykling. Prisprodukter bør derfor vurderes opp mot konkrete mål, som å styrke kollektivtransportens omland, avlaste kollektivtransport på bestemte strekninger eller tidspunkter, redusere bilbruk og bedre tilgjengeligheten i områder med svak kollektivdekning.

Fysisk integrasjon er også avgjørende. Delt mikromobilitet må ikke svekke forholdene for gående eller redusere fremkommelighet. Parkering, sonebestemmelser, sykkelinfrastruktur og utforming av knutepunkter må derfor ses samlet. De fleste virkemidlene for fysisk tilrettelegging eies av andre aktører, men Ruter kan bidra med data, analyser, kunnskap om knutepunkter og samordning med kommunene.

Konklusjon og videre arbeid

Rapportens hovedkonklusjon er at Ruter bør søke en tydeligere samordningsrolle i delt mikromobilitet, men at rollen bør bygges gradvis og i samarbeid med kommunene. Delt mikromobilitet er ikke et mål i seg selv, men et virkemiddel for å nå bredere mål om bærekraftig bevegelsesfrihet, redusert bilavhengighet, bedre tilgjengelighet og et mer helhetlig mobilitetstilbud. Ruter bør utvikle en sterkere samordningsrolle der private operatører leverer tjenestene innenfor tydeligere offentlige rammer og med Ruter som sentral premissleverandør eller koordinator. Samarbeidet med kommunene, med arealansvar og myndighetsansvar, er sentralt også dersom Ruter får et større myndighetsansvar som tilrettelegger for delte mikromobilitetsløsninger.

Denne rapporten gir et kunnskapsgrunnlag og peker på en anbefalt retning. En oppfølging av dette arbeidet bør være å utvikle en samlet strategi for delt mikromobilitet koblet opp mot kollektivtransport i Ruters område og forholdet til gange og sykkel. Strategien bør avklare Ruters rolle i det grønne mobilitetssystemet, ansvarsdelingen mellom Ruter, kommunene, fylkeskommunen og operatørene, samt hvilke mål som skal prioriteres i ulike områder. Det bør utvikles et tydelig målhierarki og et indikatorsett som gjør det mulig å vurdere om tiltakene faktisk bidrar til nullvekst, mer sømløs mobilitet, økt tilgjengelighet, tryggere byrom og mer effektiv ressursbruk. Kartleggingen gjort til denne rapporten dekker i størst grad Ruter-interne perspektiver. Vi anbefaler at det i det videre arbeidet også gjøres en kartlegging av andre aktørers perspektiv på Ruters rolle, da en vellykket satsning på delte mikromobilitetstjenester krever et godt samarbeid på tvers av de sentrale aktørene.

I det videre arbeidet bør det konkretiseres strategiske grep for datadeling, digital integrasjon, prisprodukter, fysisk tilrettelegging, parkering, sikkerhet, aldersverifisering og håndtering av uønskede hendelser. Gange og sykling må inngå som grunnleggende deler av strategien. Gange

er en forutsetning for nesten alle kollektivreiser og må ikke svekkes av dårlig parkering eller andre konflikter med delte elsparkesykler og annen delt mikromobilitet. Sykkelinfrastruktur er samtidig viktig for både sykkel, elsykkel og elsparkesykkel. En god strategi må derfor se kollektivtransport, gange, sykling og delt mikromobilitet som ett integrert mobilitetssystem, og gi Ruter et tydelig mandat for hvordan transportformene skal virke sammen i Oslo og Akershus. Dette samsvarer også med forslag til Grønn mobilitetsplan for Oslo, der Byrådet foreslår et langsiktig mål om at 85 prosent av alle reiser i Oslo skal foregå til fots, med sykkel eller kollektivt. Selv om delt mikromobilitet ikke er nevnt spesifikt i dette målet, kan det være ett av mange virkemidler for å nå dette.