

Vedlegg 1 – Oppdragsbeskrivelse

1. Overordnede målsetninger og formål

Klimaforliket og Nasjonal Transportplan 2018-2029 har et mål om at veksten i persontransporten i storbyområdene skal gjøres med sykkel, gange og kollektivtransport – «nullvekstmålet».

På tilsvarende måte har også Oppdragsgivers eier, Trøndelag fylkeskommune, en politisk målsetning om å nå nullvekstmålet i trondheimsregionen som omfatter kommunene Trondheim, Melhus, Malvik og Stjørdal.

I Oppdragsgivers visjon på fremtidens mobilitetsløsninger, inngår sykling og gange i et helhetlig og bærekraftig mobilitetstilbud. Dette krever utvikling av et tett og fleksibelt nettverk av mobilitetsløsninger med høy kvalitet, slik at kundene får flere valgmuligheter, og det blir lettere for reisende å sette igjen bilen.

En velfungerende og integrert mikromobilitetsordning vil bidra til å forbedre samspill mellom gange sykling og kollektivtransport, og er dermed et viktig steg på veien til et slikt helhetlig og bærekraftig mobilitetstilbud, spesielt med tanke på første og siste etappe av reisen.

1.1 Formål for avtalen

For å oppnå målsetningene i punkt 1 og punkt 1.1 vil Oppdragsgiver inngå en avtale om levering av el-sparkesykler og el-sykler i Melhus kommune, Malvik kommune og Stjørdal kommune.

Formålet med avtalen er å utvikle en mikromobilitetsordning som:

- Bidrar til bærekraftig mobilitet og en sømløs, effektiv og spontan reise på tettsteder
- Kompletterer kollektivtilbudet, særlig for reiser fra og til rutegående kollektivtransport («first/last mile») eller som erstatning for korte bilturer.
- Et tilbud til innbyggere, besøkende og næringslivet i den enkelte kommune.

1.2 Definisjoner

- Oppdragsgiver: AtB
- Leverandør: Utleier/utleieselskap:
- Små elektroniske kjøretøy: El-sparkesykler og El-sykler
- Geofence-soner: «digitalt gjerde»

2. Beskrivelse av leveransen

Leverandøren skal levere en tjeneste for utleie av små elektriske kjøretøy.

Av totalt antall tilbudte kjøretøy, skal minst 20% være el-sykler.

2.1 Om kravmatrisen

I vedlegg 1a leverandørens besvarelse gis det en overordnet beskrivelse av oppdragsgivers behov, ved at det er oppstilt en rekke krav til tjenesten.

Kravmatrisen er inndelt i ulike seksjoner. Videre er kravene inndelt i "skal"- eller "bør"-krav.

El-sparkesykler og el-sykler med digital løsning 2023 – Oppdragsbeskrivelse

- "Skal"-krav er absolutte krav som må oppfylles. Manglende oppfyllelse vil medføre avvisning.
- "Bør"-krav vil være gjenstand for evaluering under tildelingskriteriet «Kvalitet – leverandørens oppdragsforståelse».

3. Ansvarsfordeling

3.1 Leverandørens ansvar

Leverandøren vil ha fullt ansvar for materiell, drift, vedlikehold og sikkerhet på kjøretøyene.

Leverandøren har ansvar for oppfølging og etterlevelse av geofence-soner for parkering, fartsreduksjon, bruksbegrensninger, og lignende.

Leverandøren vil ha ansvar for en sluttbruker-app.

Leverandøren har ansvar for utplassering, fordeling og omplassering av kjøretøy. I den sammenheng vises det til punkt 15.2.2 i kontraktsvilkårene.

3.2 Oppdragsgivers ansvar

Oppdragsgiver (og kommunene) ønsker å ha et ryddig gatebilde, uten at det går på bekostning av brukervennlighet og tilgjengelighet. Oppdragsgiver ser for seg at kommunene kan innføre styrt parkering på mindre, dedikerte parkeringsplasser som er styrt av geofencing. Dette vil innebære at en bruker ikke kan avslutte en tur i for eksempel en sentrumssone, hvis kjøretøyet ikke blir parkert på de dedikerte parkeringsplassene.

Ved bruk av geofencing skal det også være mulig å overstyre kjøretøyene for å blant annet redusere fart i enkelte soner (eksempelvis gravlund, gå-gater, osv), samt sette begrensning på det geografiske området syklene kan benyttes. Disse sonene defineres i samarbeid mellom Oppdragsgiver og kommunene, med innspill fra leverandør.

4. Krav til materiell og geofence

4.1 Krav til materiell

For krav til kjøretøy vises det til vedlegg 1a kravmatrise.

Antall tilbudte kjøretøy i Bilag 1a Leverandørens beskrivelse «Antall små elektriske kjøretøy», skal til enhver tid være tilgjengelig for bruk, med mindre annet er bestemt av oppdragsgiver.

4.2 Soneinndeling/geofence

Oppdragsgiver vil innføre permanente og midlertidige digitale soner der det vurderes som hensiktsmessig. Sonene kan innebære forbud eller annen regulering av plassering og parkering, bruksforbud, hastighetsbegrensninger og antallsbegrensningssoner. Slike soner kan gjelde for hele eller deler av døgnet og/eller bestemte dager eller ukedager.

Oppdragsgiver vil ha mulighet til å endre de ulike sonene etter behov, som for eksempel som følge av uforutsette effekter av antallsbegrensningssoner. Midlertidige digitale soner vil særlig bli benyttet i tilknytning til spesielle merkedager, arrangementer, hendelser, o.l.

Oppdragsgiver vil varsle leverandør om nye digitale soner. Frist for iverksettelse vil være minst neste arbeidsdag, dersom ikke annet fremgår av varselet. Dersom fristen ikke overholdes, vil forholdet reguleres av misligholdsanksjonene i avtalevilkårene.

4.3 Særlig om antallsbegrensningssone

Kommunene kan deles inn i to soner – én sone med antallsbegrensning og én uten. Kommunen vil ha mulighet til å opprette flere antallsbegrensningssoner ved behov. Den nærmere reguleringen av soner og områder vil være dynamisk og styres av oppdragsgiver.

Fastsetting av antallsbegrensning vil skje fortløpende i løpet av avtaleperioden. Frist for iverksettelse av antallsbegrensning vil fremgå av varselet, og vil være minst innen neste arbeidsdag, dersom ikke annet fremgår av varselet. Dersom fristen ikke overholdes, vil forholdet reguleres av misligholds sanksjonene i avtalevilkårene.

5 Datadeling

5.1 Datadeling

Leverandør skal fra det tidspunktet kontrakt er inngått og kjøretøy er utplassert, dele kjøretøydata med oppdragsgiver via Agency API. Leverandør får ikke starte tjenester før tilstrekkelig kvalitet på datadelingen er bekreftet fra oppdragsgivers leverandør på dataintegrasjonen. Videre skal leverandøren oppdatere sine systemer og sluttbruker-app med soner og regler, digitalt oppdateringer og distribuere oppdragsgiver via Policy API.

Oppdragsgiver inngår avtale med en ekstern leverandør som utfører databehandlingen på vegne av oppdragsgiver. For kontraktsperioden er Nivel AS valgt som leverandør.

5.2 Datastandard

Gjeldende datastandard er MDS (Mobility Data Specification). MDS versjon 1.0 eller høyere benyttes. Oppdatering til nyere versjoner skal skje innen 90 dager fra Oppdragsgiver varsler om dette, med mindre varselet angir en lenger frist.

5.2.1 Data fra Oppdragsgiver til leverandør

Den nærmere reguleringen av soner og områder styres gjennom et delt datasett (API). Oppdragsgiver bruker Policy API under MDS-standardens til dette formålet

5.2.2 Data fra leverandør til Oppdragsgiver

Leverandøren skal dele sanntidsdata og historiske data om alle sine kjøretøyer i de geografiske områdene for kontrakten. Formålet med å innhente data om kjøretøyene er å sikre overholdelse av formålet for tjenesten.

Endepunktene som benyttes av Oppdragsgiver er:

- Agency Vehicles
- Agency Vehicle Register
- Agency Vehicle Update
- Agency Vehicle Event
- Agency Vehicle Telemetry

I løpet av kontraktsperioden kan endepunkt Stops også bli tatt i bruk, som en forberedelse til oppgradering til MDS 2.0.

Nærmere beskrivelse av endepunktene finnes i Agency API, og hvilken data disse inneholder.

Leverandør er ansvarlig for å informere om driftsproblemer, samt rette og ettersende manglende informasjon.

5.3 Kontroll av antallsbegrensninger

For kontroll av antallsbegrensning vil det benyttes sannstidsdata 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-standardens befinner seg i såkalt «Public Right-of-Way «PROW), telles med ved kontroll av antallsbegrensningene. PROW i MDS-standardens refererer til et sett med statuser på kjøretøy som befinner seg i det offentlige rom. Oppdragsgiver inkluderer statusen «unknown» i denne sammenhengen. Det er leverandørens ansvar at kjøretøystatuser benyttes korrekt i henhold til MDS-standardens. Oppdragsgiver vil kunne kontrollere om kjøretøy som befinner seg på offentlig grunn er registrert med korrekt status og type i henhold til MDS-standardens.

[Nærmere beskrivelse av endepunktene i Agency API og hvilken data disse inneholder finnes her.](#)

5.4 Aggregerte bruker-data

Oppdragsgiver kan også kreve jevnlig, aggregert og anonymisert statistikk fra leverandør på for eksempel

1. Antall brukere
2. Antall aktive brukere
3. Turer per aktiv bruker
4. Alder på brukere
5. Kjønn
6. Brukspreferanser for kjønn eller alder for el-sparkesykkel eller el-sykkel
7. Tid på døgnet ulike brukergrupper bruker tjenesten

6. Plassering av kjøretøy

Plassering av små elektriske kjøretøy skal skje på en måte som tilfredsstiller alle krav i trafikklovgivningen, samt følgende minimumskrav:

- Minimum 2 meter fri fortausbredde
- Minimum 2,5 meter fra lederlinjer for blinde og svaksynte
- Minimum 2,5 meter fra alle sidene til bysykkelstativ
- Sykkelstativ skal ikke benyttes til plassering

Avstandskrav gjelder etter at all plassering er gjennomført.

Det er per nå ikke etablert oppmerkede parkeringsplasser for små elektriske kjøretøy. Dersom slike parkeringsplasser blir etablert kan det maksimalt plasseres kjøretøy på 50% av kapasiteten, men begrenset til at det alltid skal være ledig plass til minimum fire kjøretøy.

7. Frister for særskilt rydding

Leverandør plikter fortløpende å fjerne, flytte og rydde små elektriske kjøretøy, men Oppdragsgiver eller kommunene kan også fastsette særskilte frister for rydding og fjerning.

El-sparkesykler og el-sykler med digital løsning 2023 – Oppdragsbeskrivelse

Følgende tidsfrister gjelder fra det tas kontakt til oppgaven skal være startet på stedet:

- 4 timer (man-lør 07:00-20:00 og helligdager inkl. søndag 10:00-20:00)
- 6 timer (man-lør 20:00-07:00 og helligdager inkl. søndag 20:00-10:00)

8. Informasjon om parkering til bruker

Leverandør plikter å informere sine brukere om hva som er god og hensynsfull parkering.