



Oslo 10.02.2021

Vegdirektoratet

HØRINGSINNSPILL - FORSLAG TIL ENDRINGER I REGLER FOR SMÅ ELEKTRISKE KJØRETØY

Statens vegvesen har i samarbeid med Samferdselsdepartementet utarbeidet forslag til endringer i flere forskrifter knyttet til små elektriske kjøretøy. Forslagene adresserer utfordringer knyttet til fremkommelighet og ulykker ved bruk av slike kjøretøy, samtidig som de skal bidra positivt til utvikling av bymiljøer der både mikromobilitet og andre trafikanters rett til fremkommelighet og trygghet ivaretas. Syklistenes landsforening (SLF) gir her våre innspill til et utvalg av forslagene.

Bakgrunn

Byareal er et knapphetsgode som må forvaltes til det beste for dagens borgere og for fremtidige generasjoner. Å legge til rette for aktiv mobilitet, gjennom gange, sykkel og annen bærekraftig mikromobilitet, er et avgjørende virkemiddel i arbeidet for å trygge effektiv og miljøvennlig mobilitet. Disse prinsippene er i tråd med Regjeringens by- og tettstedspolitik, herunder nullvekstmål i personbiltrafikken og statlige planretningslinjer for kompakt steds- og byutvikling.

I 2018 ble små elektriske kjøretøy, inkludert elektriske sparkesykler, definert som «sykkel» i kjøretøyforskriften. I etterkant har disse kjøretøyene fått stor utbredelse, spesielt i byer, gjennom delingsordninger med elsparkesykler. SLF er positive til opprettholdelse av slike delingsordninger som del av et bredt mikromobilitetstilbud, men ser samtidig utfordringene ved at en ny trafikantgruppe skal benytte samme arealer som gående og syklende. Hvordan sikkerheten til syklist, sparkesyklist og gående blir ivaretatt i dette nye trafikkbildet blir et sentralt spørsmål i tiden fremover. Allerede i Norsk vegplan II fra 1977 ble det blitt lovet utbygging av sammenhengende sykkelveinett i norske byer og tettsteder. I 2021 er det ennå ingen byer hvor dette er blitt realisert. Den skrikende mangelen på trygg, separat sykkelinfrastruktur har ved inntreden av disse nye former for mikromobilitet blitt enda tydeligere – og løsningen på flere av utfordringene som forslagene er rettet mot er:

- ***Utbyggingen av sammenhengende, separate sykkelveinett i norske byer.***

Dette må prioriteres i kommende nasjonal transportplan (2022-2033).

SLF ønsker videre å bemerke fire generelle forhold som må vektlegges i den endelige vurdering av forslagene:



- 1) Forslag om inngripende forskriftsendringer som de foreslåtte er eksempler på, som berører mobilitet, fremkommelighet og trygghet i hverdagen for en betydelig andel av befolkningen, må bygge på et sterkt kunnskapsgrunnlag. SLF ser ikke at dette i tilstrekkelig grad er tilfelle i de gjeldende forslag. Det finnes blant annet ingen (komparative) norske studier på de samfunnsøkonomiske effekter av bruk av delingsløsninger med elsparkesykkel. Statistikk over ulykker og personskader knyttet til bruk av elsparkesykler er mangelfull – det er svært få undersøkelser å støtte seg på, og de er spesielt mangelfulle når det gjelder ulykker med barn involvert.
- 2) Flere av endringsforslagene er rettet spesielt mot bruk av delingsløsninger for elsparkesykkel. Likevel vil forskriftsendringer få effekt også for de som benytter små elektriske kjøretøy som er i privat eie. Det vises ikke til noen studier eller annet kunnskapsgrunnlag som beskriver samfunnsøkonomiske eller trafiksikkerhetsmessige forskjeller mellom bruk av delingsløsninger og bruk av elsparkesykkel eller andre små elektriske kjøretøy i privat eie. SLF stiller derfor spørsmål til legitimitetsgrunnlaget for en foreslått innføring av allmenne forskriftsendringer, som ikke skiller mellom kommersielle delingsløsninger og bruk av små elektriske kjøretøy i privat eie.
- 3) Det gis inntrykk av at forslagsstiller ønsker å implementere reguleringer raskt, slik at de kan tre i kraft før vår- og sommersesongen 2021, og at dette står i veien for et forslag om å etablere en ny hovedklasse for små elektriske kjøretøy med egne særskilte regler for klassen. Dette mener SLF er uheldig. I 2018 ble det også ytret ønske om rask politisk behandling av spørsmålet om klassifisering av små elektriske kjøretøy. SLF ber om at forslagsstiller her inntar et langsiktig perspektiv og ser behovet for at denne form for mikromobilitet er en sentral del av fremtidens mobilitetsløsninger – og således krever opprettelse av en egen hovedklasse. Det forutsettes at klassifiseringen åpner for å se på små elektriske kjøretøy som et «ungt» transportmiddel som forventes å være i utvikling de kommende årene, bl.a. gjennom teknologiske innovasjoner. SLF mener en etablering av en egen hovedklasse for disse transportmidler vil legge til rette for en mer smidig, raskere og treffsikker løpende regulering. Se også innspill til kap. 9.8 i høringsnotatet.
- 4) Mens brukerne av elsparkesykkel må sies å ta en kalkulert risiko når de benytter elsparkesykkelen, har myke trafikanter som blir påkjørt ikke påtatt seg samme risiko. De som blir påkjørt av elsparkesyklister fortjener derfor et sterkere vern i lovverket. En konsekvens av dette kan være å innføre lovpålagt ansvarsforsikring for kommersielle utleiere av elsparkesykler.

Nedenfor følger SLFs innspill på utvalgte forslag.

Parkering og håndheving (kap. 9.1 i høringsnotatet)

Når det kommer til hensetning og parkering av sykkel, sier gjeldende rett at «*Sykkel kan stanses eller parkeres på sykkelveg, gangveg, fortau, gågate eller gatetun dersom den ikke er til unødig hinder eller ulempe.*» SLF mener det vil være naturlig at parkeringsbestemmelser for små elektriske kjøretøy kan samsvare med gjeldende regelverk for parkering av sykler for øvrig.



Bruk av fortau og fartsgrense (kap. 9.3 i høringsnotatet)

El-sparkesyklene kan i dag brukes på fortau, gangvei og gangfelt, «når gangtrafikken er liten og dette ikke medfører fare eller er til hinder for gående», jf. trafikkreglene § 18.

SLF mener man kan vurdere et fremtidig forbud mot bruk av el-sparkesykler på fortau, og ser gjerne at dette alternativet utredes. Samtidig er det er fare for at det samme da vil vurderes for sykkel – noe avhengig av hvorvidt små elektriske kjøretøy omklassifiseres. Dette bør vurderes for sykkel først når det er trygg nok sykkelinfrastruktur tilgjengelig – dvs. når det er bygd ut et sammenhengende, separat sykkelveinett.

SLF er positive til alternativ om å fastsette en eksplisitt fartsgrense på 6 km/t på fortau, gangveg eller i gangfelt (når det er gangtrafikk der eller ved passering av gående). Det er usikkert hvordan dette vil påvirke frekvens og alvorlighetsgrad på ulykker og skader, og hvordan det skal håndheves, men SLF antar at en fartsgrense vil være lettere å kommunisere og forstå enn dagens regel.

12-års aldersgrense (kap. 9.4 i høringsnotatet)

Fordi el-sparkesykkel er definert som sykkel er det ingen aldersgrense for bruk i Norge. Flere kommersielle utleievirksomhetene har likevel satt krav om at bruker må være 16 eller 18 år. Det er viktig å søke løsninger som sikrer at dette overholdes, uten at det skal kreves forskriftsendring. Det private markedet er i vekst og stadig flere barn tar kjøretøyet i bruk. SLF mener det bør foreligge et bedre kunnskapsgrunnlag før det besluttes å innføre aldersgrense på elsparkesykkel eller andre små elektriske kjøretøy.

Hjelmpåbud (kap. 9.5 i høringsnotatet)

Både vegmyndighetene og utleiebransjen anbefaler hjelm, men mye av hensikten med delingsordninger av sparkesykkel er at det skal kunne tas i bruk spontant, på en enkel måte, uten krav til planlegging eller spesielt utstyr. SLF anbefaler også bruk av hjelm, men støtter ikke et generelt hjelmpåbud.

Man bør se etter teknologiske løsninger på flere av behovene fremfor å innføre generelle påbud. Eksempel her kan være utvikling av sammenleggbare hjelmer eller etablering av hjelmdispensere ved sentrale parkeringer, stasjoner og knutepunkter.

Lokalt skiltede soner med bruksbegrensning (kap. 9.6 i høringsnotatet)

SLF ser behovet for noe økt regulering i form av skilting for små elektriske kjøretøy, og støtter delvis forslag om regulering av farts- og parkeringssoner for disse kjøretøyene. Regulering gjennom fartssoner bør innføres i begrenset omfang, i utvalgte sentrale byområder med relativ høy andel av andre myke trafikanter. Det bør utarbeides et tydelig kriteriegrunnlag for hvor og når disse bruksbegrensninger kan benyttes, og det må sikres at ikke uforholdsmessig store deler av sentrale byområder – med de restriksjoner det innebærer - reguleres på denne måten.

Klassifisering av små elektriske kjøretøy (kap. 9.8 i høringsnotatet)

Små elektriske kjøretøy, herunder elektriske sparkesykler, ble i 2018 definert som «sykkel», jf. kjøretøyforskriften. Ifølge Statens vegvesen må kjøretøyet omklassifiseres fra sykkel til motorvogn dersom det skal være mulig å regulere tydeligere/endre regler for kjøretøyet knyttet blant annet til ruskjøring, hjelmbruk, aldersgrense og bruk av fortau ila. våren 2021. SLF støtter



en omklassifisering av kjøretøyet, men det bør opprettes en egen hovedklasse for små elektriske kjøretøy med egne særskilte regler. Dette kapitlet bør også sees spesielt i sammenheng med innspill gitt til kapittel 9.1, ettersom regelverk knyttet til håndheving av brudd mot regelverket knyttet til den nye kjøretøysklassen bør fremgå av samme forskrift.

Med vennlig hilsen



Morgan Andersson
Generalsekretær