



Oslo kommune
Bymiljøetaten
Saksnummer 21/15290

Høring: Forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Oslo Kommune

Syklistenes Landsforening (SLF) er landsomfattende interesseorganisasjon for syklister. Foreningen ble grunnlagt i 1947 og har siden da jobbet for å bedre sykkelforholdene i Norge. I dag har vi rundt 10 000 medlemmer over hele landet samt 17 lokallag. SLF arbeider for at sykling skal være et effektivt, trygt transportmiddel for mennesker i alle aldre, og bidrar blant annet for å nå statlige, regionale og lokale mål for sykkelandel og nullvekst i personbiltrafikken.

SLF mener at arealeffektiv, smidig og lett tilgjengelig mikromobilitet i ulike former og delingsordninger av slike løsninger har en naturlig plass fremtidens transportsystemer. Fordeler må balanseres mot ulemper ved slike utleieordninger og SLF er i utgangspunktet positive til at kommunene gis anledning til å regulere utleie av små elektriske kjøretøy. Regelverket bør likevel utformes på en slik måte at det ikke hemmer fremtidig utvikling av hensiktsmessige mobilitetsløsninger, men muliggjør tilpasning til en teknologi og «mobility as a service»-løsninger i rask utvikling.

SLF vil i dette høringssvaret særlig peke på et forhold. [EU-direktiv 2002/24/EC](#) definerer krav til sykkel med hjelpemoter (elsykler) som er gjeldende for alle EU og EØS-nasjoner, og elektriske sykler er gjennom kjøretøyforskriften § 4-1 klassifisert som sykkel og bør også derfor likebehandles med sykkel i lover og forskrifter.

Det er svært uheldig av flere årsaker at elparkesykkel og øvrige små elektriske kjøretøy reguleres som sykkel. Dette gjelder også i dette tilfellet da forslag til regulering her inkluderer utleie av elektriske sykler.

Små elektriske kjøretøy er motordrevne kjøretøy med distinkte forskjeller til elsykkel i utforming, teknologi og bruk:

- Elsykkel erstatter i stor grad bil, el-sparkesykkel erstatter i stor grad gange ([TØI, 2019](#)). Dette betyr at elsykkel gir en betydelig folkehelsegevinst, mens elsparkesykkel ofte reduserer fysisk aktivitet og gir et folkehelsestap.
- Ulykkesrisikoen for elsykkel er svært mye lavere enn for elsparkesykkel. Rapport fra vegdirektoratet viser at ulykkesrisikoen er 10 ganger høyere på elsparkesykkel enn på sykkel ([vegdirektoratet, 2019](#))
- Elsparkesykkel gir ofte en helt spesiell adferd, der brukeren mingler blant gående – men i langt høyere hastighet enn de gående. Dette gir risiko for skader for fotgjengere, noe som er svært uheldig. En slik adferd er ikke, eller i hvert fall i svært liten grad, kjent fra bruk av bruk av elsykkel.
- Alle sykler krever fysisk aktivitet fra brukeren, også de som har hjelpemotor. Det dokumentert at bruken også av elsykkel gir en betydelig helsegevinst – og samfunnet en

tilsvarende folkehelsegevinst. ([TØI, 2015](#)) Elsparkesykler og andre små, elektriske kjøretøy krever ingen egen fysisk aktivitet.

- Samfunnet ønsker mer bruk av sykkel og elsykkel, mens det samtidig ønskes særskilt regulering for bruk av elsparkesykkel og andre små, elektriske kjøretøy. Å likestille disse transportformene blir meget uheldig.

Ennå er det ingen større delingsordninger med elsykkel i norske byer. I følge bransjen har dette sin årsak i at det ennå ikke er økonomisk forsvarlig, i tillegg til anbudsregler som sikrer tilnærmet monopol til en leverandør i mange år. I stedet for å innføre krav, påbud og reguleringer bør det gis incentiver til å etablere utleieordninger for elsykkel i norske byer – dette har vært savnet i lang tid. Elsykler gir bedre rekkevidde, samtidig som sykkelkultur, trafikantadferd og ulykkesrisiko er sammenlignbart med øvrig sykling, og er helt ulikt det vi ser blant elsparkesyklister.

Syklistforeningen mener at det er svært lite hensiktsmessig å likebehandle elsykkel med elsparkesykkel og andre små, elektriske kjøretøy og ber om at Oslo kommune utelater at den samme regulering skal gjelde for utleie av elsykkel som for elsparkesykkel og andre små elektriske kjøretøy.

For Syklistenes Landsforening
Morgan Andersson
Generalsekretær

