

## Hørings svar:

# Forslag til endring i regelverket for små elektriske kjøretøy

Statens Vegvesen, ref. nr. 21-194155

## Om Syklistenes Landsforening

Syklistenes Landsforening (SLF) er en nasjonal interesseorganisasjon for norske hverdags- og tursyklister. Foreningen ble grunnlagt i 1947 og har siden da arbeidet for å bedre sykkelforholdene i Norge. Foreningen har medlemmer over hele landet, samt 18 lokallag fra Mandal i sør til Alta i nord. SLF vil bidra til å nå nasjonale mål om økt sykkelandel og bedre trafiksikkerhet.

## Sammendrag

- SLF har arbeidet for at små elektriske kjøretøy skal omklassifiseres fra sykkel til motorvogn, og setter pris på at departementet nå har besluttet dette. Vi mener at omklassifiseringen åpner for at regelen om en absolutt hastighetsgrense på 6km/t for syklende ved passering av gående på fortau kan reverseres.
- SLF er kritiske til å innføre forbud mot bruk av små elektriske kjøretøy på fortau. Det mangler et tydelig faktagrunnlag for ytterligere innstramminger i regelverket for små elektriske kjøretøy i form av forbud mot kjøring på fortau og hevet aldersgrense fra 12 til 16 år. I henhold til presentert ulykkesstatistikk, nullvekstmål for personbiltrafikken og sykkelandelsmål må det først bygges ut trygg infrastruktur for syklister og brukere av små elektriske kjøretøy. Dette arbeidet må prioriteres i byvekstavgiftene.
- SLF synes at forbud mot barns bruk av fortau er en frihetsberøvelse som krever bedre argumenter og en tydeligere forankring i forskning og ulykkestall enn hva som presenteres i forslaget.
- Syklistforeningen stiller seg positiv til forslag til endringer i skiltforskriften, da de trengs etter omklassifiseringen av små elektriske kjøretøy.

## Kommentarer til allerede besluttede innstramminger

Syklistforening støtter at små elektriske kjøretøy nå blir omklassifisert fra sykkel til motorvogn. Dette er noe som vi har argumentert for i flere år. SLF mener at omklassifiseringen åpner *reversering av regelen om en absolutt hastighetsgrense på 6km/t*

for syklister ved passering av gående på fortau, som ble innført i 2021. SLF har i tidligere høringssvar og i henvendelse om saken til samferdselsdepartementet stilt flere spørsmål ved grunnlaget til og konsekvensene av en slik hastighetsgrense for syklende, som tilsynelatende var et uheldig resultat av et forsøk å regulere bruken av elsparkesykler. SLF mener at den tidligere regelen som sa at passering skulle «skje i god avstand og i tilnærmet gangfart» bør gjeninnføres, og foreningen viser til brev til samferdselsdepartementet av 03. juni 2021 for argumenter om hvorfor dette bør skje.

Selv om omklassifiseringen antas å redusere risikoen for liknende uheldige reguleringer for sykling, mener SLF at det tydelig markeres fra ansvarlig myndighet at de innstramminger som nå blir gjeldende for liten elektrisk motorvogn (promillegrense, aldersgrense på minst 12 år og hjelmpåbud) og de forslagene som er ute på høring (forbud mot kjøring på fortau og aldersgrense på 16 år) *ikke* vil videreføres til å omfatte brukere av sykkel og elsykkel.

## Forslag om forbud mot kjøring på fortau

### **Manglende grunnlag for videre innstramminger**

I bakgrunn for forslaget om forbud mot kjøring på fortau for liten elektrisk motorvogn vises det til «et stadig økende konfliktnivå mellom elsparkesyklister og andre trafikanter». I høringsbrevet identifiseres også et særlig behov for å sikre trygghet for de gående som har fortauet som sitt areal. SLF støtter den intensjonen, men det presenteres samtidig lite konkrete fakta som underbygger påstanden om at konfliktnivået fortsatt er økende også etter de allerede gjennomførte regelendringene, noe som også problematiseres i selve høringsbrevet (s.13-14).

Det som presenteres av grunnlag er primært ulykkesstatistikken i avsnitt 4. Den mest detaljerte statistikken fra Oslos skadelegevakt viser at eneulykker dominerer og at bare en liten del av de rapporterte ulykker er kollisjon med annen trafikanter. Av disse kollisjonsulykkene består det store flertallet av kollisjon mellom bil og elsparkesyklist, samtidig som bare 0.1% av ulykkene med elsparkesykkel involverte kollisjon med fotgjengere. Konklusjonen som trekkes basert på ulykkestallene er «at elsparkesyklister har en høyere risiko for selv å bli skadet, mens risikoen for å skade andre er svært lav» (s.6). Årsak til eneulykkene skyldes i høy grad infrastrukturelle forhold, som trikkeskinner, hull i veibanen og fortauskanter.

Med referanse til det presenterte datagrunnlaget og allerede gjennomførte tiltak, stiller SLF spørsmålstegn ved om konfliktnivået mellom brukere av elektriske sparkesykler og andre trafikanter (særlig fotgjengere) i dag er så stort at det kan forsvare en mer inngripende, skjerpene nasjonal regulering av små elektriske kjøretøy? Ulykkesstatistikken tilsier at tiltak fremst bør rettes mot å sikre tryggere forhold for brukere av små elektriske kjøretøy, samtidig som behovet for å beskytte andre trafikanter fremstår som begrenset. Videre

så er det tydelig at problematikken er særlig koblet til noen utvalgte arealer i de største byene (og særlig Oslo), og ikke nødvendigvis er til stede i resten av landet.

### **Bedre infrastruktur før forbud**

SLF mener at effektene av de nylig besluttede forbud og begrensinger bør vurderes før man gjennomfører ytterligere nasjonale innstramninger - og at man ser til andre mulige og mindre inngripende tiltak, som holdningsskapende arbeid og teknologiske løsninger, som automatiske hastighetsbegrensninger ved bruk på fortau. SLF mener besluttede og gjennomførte innstramninger vil redusere både konfliktnivå og ulykkestall.

Konflikt mellom brukere av små elektriske kjøretøy og gående skyldes i hovedsak manglende utbygging av sikker, sammenhengende infrastruktur for syklende/brukere av små elektriske kjøretøy i norske steder og byer. Dette fører til at mange som ikke føler seg trygge i veibanen, velger fortauet, og slik sett er fortau (utilsiktet) en del av den eksisterende sykkelinfrastrukturen. I lyset av nullvekstmål, sykkelandelsmål og det grønne mobilitets-skiftet bør utbyggingen av slik trygg, sammenhengende infrastruktur forses, i stedet for å innføre flere begrensende regler for bruk av mikromobilitet. Det ville vært et negativt bidrag til nullvisjonen å tvinge ut myke trafikanter ut blant motorkjøretøy før et sammenhengende sykkelveinett finns på plass i norske steder. Allerede i Norsk veiplan II fra 1977 ble det lovet å bygge ut sammenhengende sykkelveinett i alle norske tettsteder. Nå over 40 år senere er det ennå ingen byer som har dette.

SLF foreslår:

- Utbygging av sammenhengende, separat sykkelveinett skal prioriteres i byvekstavgiftene. Som ledd i arbeidet med å nå de lokale sykkelandelsmål og nullvekstmål skal den enkelte byvekstavgift inneholde en tids- og investeringsplan for utbygging av sammenhengende, adskilt sykkelveinett i det aktuelle byområdet.
- at det synliggjøres hvor mye midler i hver byvekstavgift som kanaliseres mot de tre transportformer (gange, sykkel kollektiv)
- at det synliggjøres hvordan porteføljen av prosjekter i den enkelte byvekstavgift bidrar til at nullvekstmålet og sykkelandelsmålet nås (effekt mål).

**Forslag om å heve aldersgrense til 16 år dersom det innføres forbud mot kjøring på fortau og alt. forslag om ev. unntak fra forbud mot kjøring på fortau for barn og unge under 16 år**

SLF mener at forslaget om økt aldersgrense savner en tydelig kobling til den eksisterende ulykkesstatistikken for elsparkesykler. Statistikken viser at det er blant unge voksne som de

fleste ulykkene skjer, og i betydelig mindre grad blant barn. SLF mener igjen at utbygging trygg, sammenhengende infrastruktur for myke trafikanter vil være den mest effektive måten å skape tryggere mobilitet for så vel barn og ungdommer som voksne. Den begrensning av barns mulighet til selvstendig mobilitet som forslagene medfører, bør være sterkere vitenskapelig forankret enn det som er presentert i forslaget.

## Forslag om trafikkskilt og vegoppmerking

SLF stiler seg positiv til forslaget til endringer i skiltforskriften, og ser det som en nødvendighet etter omklassifiseringen av små elektriske kjøretøy.

På gågater bør det videre være mulig å bruke små elektriske kjøretøy på fotgjengernes premisser. På mange steder savnes det gode alternative ruter. SLF er positive til å benytte vegoppmerkingssymbol for små elektriske kjøretøy, og mulighet for oppmerking av parkering av sykler på slike steder. Det kan skje gjennom at skiltet gjøres om til å inkludere sykler, og/eller ved et kompletterende skilt for sykkelparkering. I dag avsettes store arealer for bilparkering i våre byer. I nabolandet Sverige er mer areal avsatt for parkering (50 m<sup>2</sup>/person) enn for bolig (42 m<sup>2</sup>/person). Sannsynligvis er forholdet lignende i Norge. Slike veioppmerkingssymboler vil utvide verktøykassen for veieiere som ønsker å endre bilparkeringer til sykkelparkeringer og elsparkesykkelparkeringer.

For Syklistenes Landsforening, Oslo 28.3.2022

Emil Rensvala  
Fagsjef

Aron Sandell  
Faglig rådgiver