

Vi viser til høringsbrev datert 8.12.2020 om ovennevnte. De senere års uregulerte inntog av el-sparkesykler har ført til betydelige trafikksikkerhetsutfordringer, spesielt i de store byene. Trygg Trafikk imøteser derfor en strengere regulering av dette kjøretøyet. Vi vil gi honnør til Statens vegvesen for et grundig høringsdokument, som tar for seg mange viktige tema og som er åpnet for alternative løsninger. Våre merknader til disse er disponert i tråd med høringsnotatet.

Vi vil spesielt fremheve vår støtte til at små elektriske kjøretøy omklassifiseres fra sykkel til motorvogn. Det vil gjøre det mulig å få på plass tydeligere regler for bl.a. ruskjøring, hjelmbruk og aldersgrense våren 2021.

Vi registrer at storbyene savner muligheter til å regulere kommersiell utleievirksomhet, som å kunne begrense antall aktører og el-sparkesykler, samt sette krav til forsvarlig drift, som f.eks. nattetstenging av tilbudet. Det er viktig at sentrale myndigheter legger til rette for at lokale myndigheter får relevante virkemidler også utenfor vegtrafikklovgivningen.

Det har skjedd flere ulykker i norske byer, også alvorlige, som følge av henslengte el-sparkesykler på fortau, i gågater og på gang- og sykkelveier. Dagens uregulerte parkering skaper en berettiget utrygghet, ikke minst blant blinde og svaksynte fotgjengere. Det haster med å få på plass tydelige regler, inkludert skilt, for hvor slike kjøretøy skal eller ikke skal parkeres.

Parkeringsproblematikken er primært knyttet til utleiemarkedet, og som kan løses gjennom oppmerkede parkeringsarealer som lokale myndigheter fastsetter. Slik områder kan være i tilknytning til fortau, gang- og sykkelveier, i gågater og andre trafikkerte arealer, som ved butikksentra, kai- og bryggeanlegg og idretts- og kulturarenaer. Teknologien "geofencing" som allerede er tatt i bruk av bransjen, kan utgjøre et vesentlig bidrag her. Trygg Trafikk vil understreke at valg av parkeringsarealer må vurderes grundig, og ikke være til hinder eller fare for andre trafikanter, inkludert blinde, svaksynte og andre funksjonshemmede.

Trygg Trafikk støtter forslaget om at kommuner kan få delegert håndhevningsmyndighet ved parkeringsovertredelser. Det vil gi kommunene et nødvendig virkemiddel mot uønsket parkering.

Brukere av el-sparkesykler skal «være skikket til å kjøre på en trygg måte», jf. vegtrafikkloven § 21. Mye tyder på at kunnskapen om, eller ønsket om å etterleve denne regelen er relativt lav. Som nevnt i høringsnotatet viser studien fra Oslo skadelegevakt at hele 41 prosent av de skadde var ruspåvirket. Så mye som 86 prosent av ulykkene skjedde om natten (kl. 21.00 -04.00). Dette viser at kombinasjonen av høy tilgjengelighet av el-sparkesykler i områder med mange serveringssteder er svært uheldig for trafikksikkerheten.

Trygg Trafikk støtter derfor innføring av en promillegrense på 0,2 promille, noe som også vil være en automatisk konsekvens dersom kjøretøyet omklassifiseres fra sykkel til motorvogn. Allerede ved 0,2 promille reduseres førers forutsetninger for sikker kjøring og ulykkesrisikoen øker kraftig. Dette gjelder uansett motorvognklasse.

Det er viktig at en ev. promillegrense følges opp med god informasjon til befolkningen og en reell risiko for å bli oppdaget ved ruskjøring. Politiet bør derfor utføre jevnlige kontroller, spesielt ifm. ev. innføring av promillegrensen.

Trygg Trafikk er også positive til tiltak som begrenser bruken av slike kjøretøy om natten i bysentrum. Vi mener at kommunene bør ha mulighet til å sette vilkår til den kommersielle utleievirksomheten om f.eks. å låse kjøretøyet på nattetid. Dette vurderes som mer målrettet enn et generelt forbud mot bruk om natten.

Spørsmålet om bruk av små elektriske kjøretøy, inkl. el-sparkesykler, på fortau, gangvei eller i gangfelt er svært komplisert. Disse kjøretøyene er i dag definert som sykkel og kan derfor brukes på fortau, gangvei og gangfelt, «når gangtrafikken er liten og dette ikke medfører fare eller er til hinder for gående», jf. trafikkreglene § 18. Videre skal passering av gående skje i god avstand og i tilnærmet gangfart.

Dessverre fungerer dagens regelverk ikke særlig godt i praksis. El-sparkesykler er et vanlig syn på fortau, gangvei eller i gangfelt også når det er mye gangtrafikk. Mange brukere av el-sparkesykler kjører altfor fort og setter både seg selv og fotgjengere i fare.

Trygg Trafikk skulle derfor gjerne sett at et forbud mot bruk av elektriske kjøretøy på fortau ble nærmere utredet. Spesielt hvis kjøretøyet omklassifiseres til motorvogn, synes dette som en naturlig konsekvens. Uavhengig av et nasjonalt forbud eller ikke så bør lokale myndigheter få muligheten til å innføre bruksforbud på utvalgte fortau/soner, jf. kap. 9.6.

Dersom et nasjonalt forbud mot bruk av fortau skulle vise seg prematurt er Trygg Trafikk positive til høringsnotatets alternativ om å fastsette en eksplisitt fartsgrense på 6 km/t på fortau, gangvei eller i gangfelt. Vi er ikke kjent med ev. effekt av dette på ulykker og skader, men antar at en presisering vil gjøre regelen lettere å kommunisere, forstå og følge opp. Vi foreslår at det også vurderes om fartsgrensen skal gjelde til enhver tid, og ikke kun ved passering av gående. Det kunne bidra til en ytterligere tydeliggjøring av at all bruk av små elektriske kjøretøy på fortau skal skje på fotgjengeres premisser.

En ev. innføring av fartsgrense på 6 km/t på fortau, gangveg eller i gangfelt bør, som en ev. promillegrense, følges opp med informasjon til befolkningen, kontroller og sanksjoner. Teknologien «geofencing» kan bidra til at fartsgrensen overholdes, men det krever bedre løsninger enn de som finnes i dag.

Bruk av fortau er også en krevende sak knyttet til syklist og el-syklist, og vi skulle gjerne sett at et mulig forbud ble utredet. Ifølge forskning er risikoen for sykkelulykker faktisk omtrent dobbelt så stor på gang- og sykkelveier – og enda større på fortau – enn på sykkelveier og ensrettet sykkelvei (TØI rapport 1597/2017). Utfordringen er at det er stor mangel på alternativ sikker infrastruktur.

Vegmyndighetenes retningslinjer har siden 2003 vært at «fortau skal ikke planlegges å inngå som del av løsningene for sykkeltrafikk» (jf. SVVs håndbok om planlegging av sykkeltrafikk nr. 233). Likevel foreslås fortausløsninger fortsatt som sykkeltilbud i by og land. Trygg Trafikk er bekymret for at infrastruktur for syklende vil fortsette å bli nedprioritert så lenge denne praksisen opprettholdes. Et ev. forbud mot fortausykling ville trolig fått fart på utbyggingen. Barns sikkerhet må selvsagt vurderes særskilt.

Fordi el-sparkesykler er definert som sykkel er det ingen aldersgrense for bruk i Norge. De fleste kommersielle utleievirksomhetene har likevel satt krav om at bruker må være 16 eller 18 år, men mye tyder på at dette ikke overholdes i praksis. Dessuten er det private

markedet i sterk vekst og stadig flere barn tar kjøretøyet i bruk både på skoleveien og til/fra fritidsaktiviteter.

Trygg Trafikk støtter høringsalternativet om å innføre 12 års aldersgrense på bruk av el-sparkesykkel. Det er viktig at samfunnet beskytter barn særskilt fordi de har svakere forutsetninger enn voksne til å ferdes trygt i trafikken. Barn er mindre av vekst, og syn og motorikk er ikke ferdig utviklet. De er også mer impulsive og forstår ikke alltid konsekvenser av handlinger, men har gjerne overdreven tro på egne ferdigheter. Ny forskning om barn, oppmerksomhet og sykling, utført av Sintef på oppdrag av Trygg Trafikk, bekrefter at barn under 12 år ikke har utviklet evnen til selvregulering som kreves i blandet trafikk l.

Registreringene ved Oslo skadelegevakt viser at hodeskader er den vanligste skaden blant brukere av el-sparkesykler (33,6 %). Kun 2,3 prosent av de skadde oppga å ha brukt hjelm. Både vegmyndighetene og utleiebransjen anbefaler hjelm ved bruk av el-sparkesykler, men kjøretøyet brukes ofte spontant og hjelm er ikke tilgjengelig på utleiesykler. Det er imidlertid utviklet løsninger med integrerte sammenleggbare hjelmer som viser at dette er mulig.

Det er godt dokumentert at hjelm er svært effektivt for å forebygge hodeskader blant syklistene. Primært støtter Trygg Trafikk høringsnotatets alternativ om å innføre et generelt hjelmpåbud ved bruk av små elektriske kjøretøy og særlig el-sparkesykler på bakgrunn av skadestatistikken. En metaanalyse gjennomført av Transportøkonomisk institutt viser at tiltaket hjelmpåbud i gjennomsnitt reduserer antall hodeskader blant syklistene med 20 prosent. Effekten vil trolig være høyere blant brukere av el-sparkesykler fordi hjelmb Bruken er betydelig lavere enn blant syklistene.

Sekundært støtter Trygg Trafikk høringsnotatets alternativ om å innføre hjelmpåbud for barn under 15 år. Vi har tro på at dette vil bidra til at foreldre blir mer påpasselige ovenfor egne barn, samtidig som at barna selv utvikler holdninger og vaner som de tar med seg videre i livet. Dessuten er det private markedet i sterk vekst og vi må derfor forvente flere ulykker og skader som inkluderer barn fremover. Dessverre har vi ingen nasjonal oversikt over disse skadene fordi de sjeldent rapporteres til politiet. Dermed inngår de ikke i den offisielle trafikkulykkesstatistikken. Dette er en utfordring som må løses for å kunne forebygge mer målrettet. Vi viser til egne prosesser rundt dette, bl.a. ifm. neste NTP.

Bruk av skilt for å regulere parkering og fartsgrense ved bruk av el-sparkesykler er et krevende spørsmål. Trygg Trafikk har forståelse for Statens vegvesens argumentasjon for hvorfor ferdsel på fortau bør reguleres av trafikkregler og ikke skilt, og vi ser også utfordringer forbundet med å etablere en «skiltjungle» samt avgrensning av soner.

Samtidig har erfaring og rettsaker vist at lokale myndigheter trenger flere verktøy for å håndtere utfordringene og risikoen som bruken av el-sparkesykler representerer, spesielt på fortau og arealer der mange fotgjengere ferdes. Utfordringenes omfang gjør at vi støtter forslaget om at det innføres enkelte nye skilt i skilteforskriften som lokale myndigheter (som delegert skiltmyndighet) kan ta i bruk. F.eks. ser vi det som hensiktsmessig at lokale myndigheter får muligheten til å skilte parkering forbudt for el-sparkesykler, samt bruksforbud på visse fortau, soner o.l.

Når det gjelder skilting av fartsgrense 6 km/t er vi mer skeptiske, fordi det ikke er i tråd med gjeldende fartsgrensekriter. En alternativ mulighet, som ev. kunne vært prøvd ut, er oppmerking på selve fortauet (asfalten). Behovet for fartsgrense og skilting bortfaller selvfølgelig hvis det gis forbud mot bruk av slike kjøretøy på fortau.

En el-sparkesykkel er dimensjonert for å transportere en person og det er ikke tillatt å ha med passasjer, jf. kjøretøyforskriften. Likevel er passasjer et vanlig syn og en sikkerhetsutfordring. Trygg Trafikk støtter forslaget om å innføre et gebyr på 3000 kr. for overtredelse for personer over 15 år. Det er spesielt viktig med høy oppdagelsesrisiko i starten av innføring av nytt gebyr.

Informasjon via media og utleieres egne apper er nødvendig og ønskelig, men det er også behov for en mer effektiv håndheving av forbudet. Spørsmålet er hvem som skal ha denne myndigheten. Å forfølge og gripe inn i denne type pågående aktivitet er et svært inngripende tiltak som normalt hører hjemme hos politiet. Vi er i utgangspunktet skeptiske til at kommunene delegeres slik myndighet. Det må i så fall vurderes grundig.

Små elektriske kjøretøy, bl.a. elektriske sparkesykler, ble i 2018 definert som «sykkel», jf. kjøretøyforskriften. Etter dette har bruken av el-sparkesykler eksplodert, og registreringer

ved Oslo skadelegevakt viser at ulykkesrisikoen er uakseptabelt høy. Trygg Trafikk har lenge etterlyst tydeligere regler for bl.a. ruskjøring, hjelmb Bruk, aldersgrense og bruk av fortau.

Ifølge Statens vegvesen må kjøretøyet omklassifiseres fra sykkel til motorvogn dersom det skal være mulig å regulere de nevnte forhold våren 2021. Hjemmelsgrunnlaget vil i så fall være på plass, mens lovarbeidet vil ta lengre tid uten slik omklassifisering.

Trygg Trafikk støtter at små elektriske kjøretøy omklassifiseres fra sykkel til motorvogn. Dette vil plassere kjøretøyet der det hører hjemme, nemlig et kjøretøy som drives frem av motor (motorvogn) og hvor «sparebegrepet» ikke beskriver det egentlige fremdriftssystemet. På sikt kan veimyndighetene ev. vurdere å etablere en ny hovedklasse for denne kjøretøysgruppen.

Vi stiller oss også bak bl.a. Personskadeforbundets og Blindeforbundets krav om at kjøretøyene må registreres. Det vil gjøre det enklere å identifisere kjøretøy/utleier og dermed føre av kjøretøyet, f.eks. i situasjoner hvor personer har blitt kjørt ned og forlatt. Det bør også innføres forsikringsplikt for bedre kunne ivareta de som påføres alvorlig skade og tapte inntekter etter å ha blitt påkjørt av små elektriske kjøretøy.

Markedsføring og salg av ulovlige el-sparkesykler og el-sykler, som f.eks. går fortere enn lovlig hastighet, er en trafiksikkerhetsutfordring, som trenger en løsning. Statens vegvesen har ved hjelp av selskapet Bolt kartlagt utfordringer og mulige tiltak knyttet til slike utfordringer. Mye av ansvaret ligger hos Barne- og familiedepartementet, Forbrukertilsynet og Markedsrådet. Veimyndighetene kan imidlertid utnytte eksisterende regler, bidra til god informasjon til markedet og videreføre samarbeidet med politiet om kontroll.

Trygg Trafikk vil på bakgrunn av dette avvente Statens vegvesens initiativ for å styrke samarbeidet med Forbrukertilsynet. Dersom

eksisterende regelverk viser seg å være utilstrekkelig bør regelendringer vurderes.

Norske kommuner har hatt svært ulik praksis i tilnærmingen til utleie av el-sparkesykler. Mens Stavanger og Trondheim vedtok forbud, har Oslo kommune hele tiden hevdet at de ikke har hjemmel i loven til å nekte utleieselskapene å operere. Rettsaker har bekreftet at kommunenes rettsgrunnlag er uklart og bør tydeliggjøres.

Trygg Trafikk mener at kommunene bør få et tydelig handlingsrom til å regulere utleie av el- sparkesykler. Som nevnt (kap. 9.2) bør kommunene kunne sette vilkår til bransjen om at

kjøretøyet må stenges om natten i bysentrum med mange serveringssteder. Kommunene bør videre få adgang til å skrive ut forelegg til førere av el-sparkesykler når disse parkeres til hinder og fare for andre trafikanter. I tillegg bør det etableres en adgang for kommunene til å inndra feilparkerte kjøretøy. Dette vil sannsynligvis også bidra til at utleiebransjen utvikler bedre systemer for å samle opp «henslengte» kjøretøy.

Trygg Trafikk vil avslutningsvis understreke behovet for at nye reguleringer følges opp med nødvendig informasjon til befolkningen, samt styrket opplæring for både barn og voksne.

I følge læreplanverket for grunnskolen skal barn mellom annet øve på trygg ferdsel og forstå og følge regler i trafikken. Hvordan skolene arbeider for å nå læreplanmålene varierer. Det er derfor ikke sikkert at barn har lært hvordan de skal bruke små elektriske kjøretøy eller sykkel på en trafikksikker måte, selv om aldersgrensen blir satt til 12 år.

Videre tar et betydelig antall voksne over 18 år ikke førerkortet, spesielt i de store byene. Det er derfor ingen selvfølge at voksne brukere av små elektriske kjøretøy har gjennomgått føreropplæring.

Dette er viktige utfordringer som bør adresseres i det videre arbeidet.

Med vennlig hilsen Trygg Trafikk

Jan Johansen                      Miriam Kvanvik Direktør                      Myndighetskontakt

Referanser: <https://www.sintef.no/prosjekter/2017/barn-oppmerksomhet-og-sykling/>

Høye, A.K. (2018A). Recommend or mandate? A systematic review and meta-analysis of the effects of mandatory bicycle helmet legislation. Accident Analysis and Prevention, 120, 239-249.).

«Forslag til endringer i reglene for små elektriske kjøretøy» [.pdf].

Les vår personvernerklæring