

Statens vegvesen

Tullingsgate 2
Postboks 277 Oslo Sentrum
NO-0103 Oslo, Norway

Tlf: +47 22 40 40 40
hovedkontor@tryggtrafikk.no
www.tryggtrafikk.no

Referanse:
Mkv

Dato:
29.03.2022

Høringsinnspill - forslag om nye regler for små elektriske kjøretøy

Vi viser til høring av 9.2.2022 om ovennevnte.

De kommersielle elsparkesyklens massive inntog i norske byer fra 2019 har ført til betydelig konflikt, økt utrygghet og uakseptable skadetall. Trygg Trafikk har lenge etterlyst strengere regulering av små elektriske kjøretøy, eller «liten motorvogn» som de fra våren 2022 er klassifisert som.

Dette høringsinnspillet inneholder Trygg Trafikks anbefalinger til forslagene som nå er på høring. Generelt synes vi at høringsnotatet er faglig solid og godt balansert. Men også etter denne høringen vil små elektriske kjøretøy/liten motorvogn være relativt svakt regulert i Norge sammenlignet med flere andre europeiske land. Avslutningsvis foreslås derfor ytterligere tiltak som vi oppfordrer myndighetene til å se nærmere på i oppfølgingen av høringen.

Forslag om forbud mot bruk av fortau, men ikke på gang- og sykkelveier, og en mulig høyere aldersgrense som følge av dette

Innføring av et eventuelt forbud mot bruk av små elektriske kjøretøy/liten motorvogn på fortau er et krevende spørsmål fra et trafiksikkerhetsperspektiv. Trygg Trafikk har likevel, etter å ha veid ulike hensyn mot hverandre, kommet til at vi anbefaler et forbud mot bruk av fortau.

Vår begrunnelse for det er som følger:

- Fortau er et areal etablert og ment for gående, hvor gående har krav på særskilt vern. Gående er en sårbar trafikantgruppe, som bl.a. består av mange små barn,

eldre, svaksynte, blinde og mennesker med ulike funksjonshemminger. Opinionsundersøkelser, bl.a. i regi av Blindeforbundet, har visst at elsparkesyklene påfører gående mye frykt, utrygghet og mange nesten ulykker. Situasjonen er ikke akseptabel, og vi mener gående må ha prioritet på fortau når samspillet med andre trafikantgrupper ikke fungerer.

- Selv om dagens trafikkregler for bruk av fortau er tydelige og gode, så fungerer de dårlig i praksis. Erfaring viser at svært mange brukere av elsparkesykler ikke opptrer «hensynsfullt og aktsomt» på fortau, og at de ikke «passerer gående i tilnærmet gangfart og med god avstand». Denne atferden synes være uendret også etter at det våren 2021 ble presisert at maksimal hastighet ved forbikjøring av gående skal være 6 km/t. Vi viser til erfaringer fra Belgia som bekrefter at fartsgrense på fortau er vanskelig å håndheve og ikke har hatt ønsket effekt.
- Selv om den offisielle trafikkulykkestatistikken inneholder ganske få registrerte skader etter kollisjoner mellom fotgjengere og brukere av elsparkesykler, så må det legges til grunn at mørketallene er store. Oslo skadelegevakt og Transportøkonomisk institutt har gjort en svært viktig jobb med å kartlegge skader blant brukere av elsparkesykler. Vi har imidlertid liten oversikt over og kunnskap om skader blant påkjørte fotgjengere.
- Et forbud mot bruk av fortau for små elektriske kjøretøy/liten motorvogn vil være i tråd med EUs anbefalinger og er allerede innført mange europeiske land, for eksempel Danmark, Finland, Tyskland, Italia og Spania.

Trygg Trafikk ønsker selvsagt også å ivareta sikkerheten til brukere av elsparkesykler. Brukere av elsparkesykler er sårbare i kjørebane og mange steder mangler det alternativ sikker infrastruktur (spesielt sykkelvei og sykkelfelt). Vi tror likevel at et forbud mot bruk av fortau for små elektriske kjøretøy/liten motorvogn ikke nødvendigvis vil bety flere skader i denne trafikantgruppen. Registreringer fra Oslo legevakt viser at de aller fleste elsparkesykkelskader er eneulykker, at kun 8 prosent skyldes kollisjon med andre kjøretøy, og at nesten en tredjedel skjer på fortau. TØI har gått nærmere inn i tallene og funnet ut at risikoen er spesielt høy på vei opp og ned fra fortauskanter. Dette viser at fortau ikke er en sikker infrastrukturløsning for brukere av elsparkesykler.

Vi vet også at de fleste kollisjoner mellom sykkel og motorvogn skjer i kryss. TØI har funnet at syklist har høyere risiko for ulykker når de krysser veier fra fortau eller gang- og sykkelvei sammenlignet med sykling i kjørebane. Etter vårt syn underbygger dette vårt argument om at et forbud mot bruk av fortau ikke nødvendigvis vil øke risikoen for brukere av elsparkesykler. Vi tror tvert imot at brukere av elsparkesykler vil bli en mer "forutsigbar"

trafikanter hvis muligheten til å veksle mellom ulike typer areal/infrastruktur begrenses.

Brukere av elsparkesykler har uansett mulighet til å ivareta egen sikkerhet ved å *trille* kjøretøyet på fortau hvis det mangler sykkelfelt eller sykkelvei. Myndighetene kan også øke sikkerheten for denne trafikantergruppen gjennom bedre fysisk tilrettelegging (jf. siste punkt).

Når det gjelder spørsmålet om aldersgrense for små elektriske kjøretøy/liten motorvogn så mener Trygg Trafikk at denne bør heves fra 12 år til 16 år, *uavhengig av om det innføres et forbud mot bruk av små elektriske kjøretøy på fortau eller ikke*. Det bør være en naturlig konsekvens av at kjøretøyet nå omklassifiseres fra «sykkel» til «liten elektrisk motorvogn». Vi viser til at stadig flere europeiske land innfører 14, 15 eller 16 års grense på dette kjøretøyet.

Selv om vi dessverre ikke har oversikt over hvor mange barn og unge som skades på elsparkesykler i dag, så vet vi at den generelle ulykkesrisikoen er 5-7 ganger høyere enn på vanlig sykkel (TØI, aug. 2021). Det antas at økt ulykkesrisiko bl.a. kan knyttes til motorvognens konstruksjon som gjør at den er mer krevende å balansere og bremse enn sykkel. Et elsparkesykkel vil også ofte akselerere raskere enn en sykkel.

Trygg Trafikk mener at barn og unge under 16 år ikke er modne nok til å kjøre denne type høyrisiko-kjøretøy. Trafikanter i den aldersgruppen kjennetegnes av mangelfull risikoforståelse og mange liker å teste grenser. F.eks. er hjelmbruken generelt lav og farten ofte høy. De er også opptatt av å speile seg mot jevnaldrende og har stor tro på egne ferdigheter og usårbarhet.

Det bekymrer oss derfor at det private markedet er i rask vekst og at elsparkesykkelen mange steder er i ferd med å ta over for sykkel og gange til og fra skole og fritidsaktiviteter. Sannsynligvis vil denne utviklingen føre til økt utrygghet og flere farlige situasjoner for yngre barn som bruker fortau, gang- og sykkelvei. Utviklingen er heller ikke bra for folkehelsen.

Utfordringene forverres også av at markedet florerer av ulovlige elsparkesykler med lett tilgjengelige bruksanvisninger som viser hvordan man kan fjerne hastighetssperren. Det finnes foreløpig heller ingen krav til opplæring eller prøve for å kjøre små elektriske kjøretøy/liten motorvogn.

Ettersom Trygg Trafikk anbefaler 16 års grense på dette kjøretøyet, blir spørsmålet om å unnta barn fra et forbud mot bruk av fortau ikke relevant.

Endringer i skiltforskriften og nytt vegoppmerkingssymbol

Vi vurderer forslagene til endringer av skiltforskriften som følge av omklassifisering av kjøretøyet fra sykkel til liten elektrisk motorvogn og etablering av nytt vegoppmerkingssymbol som naturlige konsekvenser av nye reguleringer. Imidlertid vil bruk av liten motorvogn i gågate gi samme utfordringer som bruk på fortau, og vi ser derfor ingen grunn til at dette kjøretøyet skal unntas i skiltteksten.

Forholdet til bilansvarsloven, herunder innføring av plikt til å tegne ansvarsforsikring for små elektriske kjøretøy

Det er svært viktig at små elektriske kjøretøy/liten motorvogn snarest blir omfattet av bilansvarsloven, slik at vi unngår at brukere og påkjørte kommer opp i vanskelige økonomiske situasjoner etter en ulykke. Vi anbefaler høringsforslagets alternativ tre som innebærer krav til kollektiv dekning under Trafikksforsikringsforeningens ordning, samt krav om individuell forsikringsplikt for både utleide og private små elektriske kjøretøy/liten motorvogn. Selv om risikoen kan være forskjellig er skadepotensialet er det samme.

Vi stiller oss imidlertid åpne for alternativ 2, det vil si en ordning med kollektiv dekning under Trafikksforsikringsforeningens ordning for små elektriske kjøretøy/liten motorvogn, i tillegg til individuell forsikringsplikt for utleide små elektriske motorvogner, som en overgangsordning til alternativ 3 blir praktisk mulig.

Reaksjoner ved ruspåvirket kjøring – forslag om formildende regler for tap av førerrett ved ruspåvirket kjøring med liten elektrisk motorvogn

Tall fra Oslo skadelegevakt viser at hele 41 prosent av de skadde på elsparkesykkel var ruspåvirket. Vi er derfor glade for at den alminnelige promillegrensen på 0,2 nå også skal gjelde for små elektriske kjøretøy/liten motorvogn. En promillegrense vil sannsynligvis ha en holdningsskapende effekt i seg selv, men det er avgjørende at politiet følger opp med jevnlige kontroller.

Selv om ruspåvirket kjøring med liten elektrisk motorvogn/liten motorvogn er farlig både for brukerne og for andre trafikanter, er skadepotensialet mindre enn for en typisk personbil, og kan ikke anses som større enn på moped. Ved svært alvorlige hendelser og større lovbrudd vil uansett straffelovgivning komme til anvendelse. Vi støtter derfor forslaget om formildende regler for tap av førerrett tilsvarende moped. En strengere reaksjon vil bl.a. være unaturlig fordi det ikke finnes formelle krav til kompetanse/prøve for å bruke små elektriske kjøretøy/liten elektrisk motorvogn.

Forslag til ytterligere tiltak

Hjelmpåbud for alle

Det er allerede besluttet å innføre et hjelmpåbud for barn under 15 år, og dette temaet er ikke på høring. Trygg Trafikk ber likevel myndighetene vurdere å utvide hjelmpåbudet til å omfatte *alle* brukere av små elektriske kjøretøy/liten motorvogn. Vi vet at hodeskader like gjerne rammer voksne brukere, og ser derfor ingen grunn til at påbudet ikke skal gjelde for alle.

Ifølge registreringer ved Oslo skadelegevakt er hodeskader den vanligste skaden blant brukere av elsparkesykler (34 prosent). Nesten ingen av de skadde (2,3 prosent) oppga å ha brukt hjelm. Vi vet også at sykkelhjelmer forebygger alvorlige hodeskader med 60 prosent på vanlig sykkel. Sannsynligvis vil effekten av et hjelmpåbud være enda høyere for brukere av elsparkesykler fordi bruksprosenten er lavere i utgangspunktet.

Vi viser til Danmark som fra 1.1.2022 innførte hjelmpåbud for alle brukere av «el-løbehjul» begrunnet med nettopp høy generell skaderisiko, mange hodeskader og lav hjelmbruk både blant voksne og barn.

Trygg Trafikk er godt kjent med utleiebransjens argumenter om at et hjelmpåbud vil være krevende i praksis, men mener at brukernes sikkerhet bør veie tyngre. Dessuten er det allerede utviklet løsninger der en hjelmboks med sykkelhjelmer kan monteres direkte på elsparkesykkelen.

Trafikksikkerhet i et systemperspektiv

Denne høringen omhandler i all hovedsak forslag til regulering av atferden til brukere av små elektriske kjøretøy/liten motorvogn. Regler for atferd er selvsagt viktig, men det er også nødvendig at vi i økende grad ser trafikksikkerheten i et systemperspektiv. Spesielt i sentrale byområder og sentrumsnære gater er mangel på areal til sikre infrastrukturløsninger for trafikanter en stor utfordring. Ikke minst vil det nasjonale målet om at flere skal gå og sykle (nullvekstmålet) kreve arealer som i dag også benyttes av bil- og kollektivtrafikken og andre tunge kjøretøy som driver vare- og persontransport.

Trygg Trafikk mener derfor det er behov for å se trafikksikkerhet i et systemperspektiv der spesielt arealbruk, fartsgrenser og regelverk knyttet til bl.a. vikepliktsforhold dimensjoneres ut fra de mest sårbare trafikanter. Det betyr at de mest sårbare trafikanter må prioriteres *foran* tyngre kjøretøyer (f.eks. bil, lastebil og buss) i beslutninger om infrastrukturløsninger og fartsgrenser. Dette vil også være viktig for brukere av elsparkesykler hvis et forbud mot bruk av fortau innføres.

Med vennlig hilsen
Trygg Trafikk