

Statens Vegvesen
Vegdirektoratet

Referanse: 6/14-035.7

Dato:
12.04.2017

Høring - Endring av diverse forskrifter – små elektriske kjøretøy

Vi viser til høringsbrev og høringsnotat av 12. januar 2017 vedrørende forskriftsendringer knyttet til små elektriske kjøretøy.

Trygg Trafikks hovedinnspill i høringen:

- Trygg Trafikk mener at det kan være hensiktsmessig å klassifisere små elektriske kjøretøy som «sykkel».
- Trygg Trafikk mener at forslag 2 med endringer i Vegtrafikkloven § 24 for å muliggjøre alderskrav er den beste løsningen.
- Trygg Trafikk foreslår at alderskravet for bruk av små elektriske kjøretøy settes til 12 år.
- Trygg Trafikk mener at det må vurderes et hjelmpåbud for den aldersgruppen som har størst risiko for skader ved bruk av små elektriske kjøretøy. Vi foreslår derfor et sykkelhjelmpåbud for brukere av småelektriske kjøretøy som ikke har fylt 15 år.

Klassifisering av små elektriske kjøretøy som “sykkel”

Trygg Trafikk mener at det er hensiktsmessig å klassifisere små elektriske kjøretøy som «sykkel». Når Vegdirektoratet nå foreslår en omklassifisering til «sykkel», har vi forståelse for at dette skjer på bakgrunn av behovet for en forenkling av regelverket og en harmonisering mot våre naboland. Trygg Trafikk mener at en omklassifisering av små elektriske kjøretøy til «sykkel» vil kunne gjøre forståelsen av regelverket enklere.

Trafikksikkerhet – behov for aldersgrense

Trygg Trafikk er kritisk til at det nå vurderes å fjerne alderskravet for bruk av små elektriske kjøretøy og støtter forslaget alternativ 2, som gir mulighet for å sette alderskrav. Siden forrige forskriftsendring har vi sett en utvikling mot flere typer små elektriske kjøretøy i markedet. For «ståhjuling» ble det i 2014 bestemt at førere av slike kjøretøy må ha fylt 16 år. Det

henvises i høringsnotatet til forskning fra utenlandske studier som viser at denne type kjøretøy er forbundet med relativ høy risiko for alvorlige personskader og at de er utsatt for velt ved hindringer i vegbanen, fortauskanter, hull i vegen m.m. Vegdirektoratet fastslår at vi foreløpig ikke har sett dokumentasjon på at brukere av denne kjøretøytypen er spesielt utsatt for personskadeulykker i Norge. Dette kan skyldes mangelfull rapportering som følge av manglende data fra legevakt og sykehus. Det kan også skyldes at dagens aldersgrense har ført til at dette - til nå - ikke har vært mye brukt blant barn. Det er grunn til å tro at bruken blir betydelig mer utbredt dersom alderskravet opphører.

Vi ser at nye kjøretøytyper på samme arena som gående og syklende kan skape utfordringer fremover. En forventet økning av antall gående og syklende krever bevissthet rundt bruken av små elektriske kjøretøy i blandet trafikk. På en sykkel er det mulig å tilpasse bremseeffekten individuelt mellom hjulene. Dette er ikke mulig på små elektriske kjøretøyer. Høy egenvekt og begrensede kjøreegenskaper ved svingning og bremsing gjør at disse kjøretøyene i mange situasjoner er mer krevende enn en sykkel. Vi mener dette er uheldig i forhold til mulig skadepotensiale for brukeren og medtrafikantene.

Trygg Trafikk stiller spørsmål om man har nødvendige dokumentasjon for å kunne si noe om trafikksikkerheten for barn på denne typen kjøretøy. En aldersbegrensning vil derfor være et viktig tiltak for å redusere risikoen for uhell og skader.

Trygg Trafikk foreslår alderskrav på 12 år

Trygg Trafikk foreslår at det settes et alderskrav for bruk av små elektriske kjøretøy til 12 år.

I høringen vises det til forskning fra SINTEF som sier at en stor andel av barn i alderen 8-12 år ikke klarer å være tilstrekkelig fokusert i trafikken. I høringsnotatet henvises det også til Trygg Trafikks råd – som vi har utarbeidet sammen med Foreldrerådet for grunnskolen – om anbefalt aldersgrense for sykling i blandet trafikk satt til 10-12 år. Disse rådene er knyttet til modenhet, evne til selvregulering, oppmerksomhetsfordeling, motorikk og forståelse for regelverket. I tillegg må brukeren beherske kjøretøyet i forhold til igangsetting, stans og svingning.

Som nevnt i punktet ovenfor mener Trygg Trafikk at begrensede kjøreegenskaper ved svingning og bremsing gjør at disse de småelektriske kjøretøyene i mange situasjoner er mer krevende enn en sykkel. Vi mener dette er uheldig i forhold til mulig skadepotensiale for brukeren og medtrafikantene og at alderskravet derfor bør settes til 12 år.

I høringsnotatet henvises det også til utfordringen en del rektorer har påpekt overfor Vegdirektoratet ift sikkerhet på skoleveien og på skolens område knyttet til bruke av disse kjøretøyene. Trygg Trafikk mener at en aldersgrense på 12 år vil gjøre skolens arbeid med å sikre sikker ferdsel på og rundt skolen betydelig enklere med et alderskrav som begrenser bruken blant de yngste barna.

Krav til bruk av hjelm

Trygg Trafikk mener at det må vurderes et hjelmpåbud for den aldersgruppen som har størst risiko for skader ved bruk av små elektriske kjøretøy. Vi foreslår derfor et sykkelhjelmpåbud for brukere som ikke har fylt 15 år.

En omklassifisering til "sykkel" sidestiller brukere av selvbalsenerende kjøretøy med dagens syklist. Norge har ingen krav om bruk av sykkelhjelm ved sykling, men Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017 angir tilstandsmål i form av bruksprosent på sykkelhjelm. Vi ønsker

økt bruk av sykkelhjelmer fordi vi vet at dette reduserer eller hindrer hodeskader. Hodeskader er den mest alvorlige trusselen for barn som sykler. Hvis barn gis tilgang til små elektriske kjøretøy vil sykkelhjelmer være et viktig tiltak for å beskytte mot alvorlige skader. Dette kan gjøres ved å knytte et påbud opp mot den særskilte definisjonen av små elektriske kjøretøy i en eventuell ny definisjon av «sykkel».

Kunnskap om ulykkesutviklingen

I høringsnotatet blir det påpekt av vi ikke har sett et stor omfang av ulykker med små elektriske kjøretøy i Norge. Trygg Trafikk mener det er ekstra viktig nødvendig å følge ulykkesutviklingen blant brukere av små elektriske kjøretøy, dersom dette omdefineres til sykkel alderskravet senkes.

I Stortingsmelding 40 *Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering* blir det påpekt at det er et betydelig problem med underrapportering av trafikkulykker, særlig ved ulykker med lettere personskader og eneulykker med syklister. I forlengelsen av Stortingsmeldingen er det varslet et arbeid med å bedre ulykkesregistreringen.

Trygg Trafikk mener at det i det framtidige arbeidet med å forbedre rapporteringen av sykkelulykker, også er nødvendig å skille ut små elektriske kjøretøyer, og el-sykler fra ordinære sykler. På denne måten vil vi kunne et bedre grunnlag for å iverksette framtidige tiltak som tar hensyn til de til dels store forskjellene mellom «sykkeltypene».

Med vennlig hilsen

Trygg Trafikk

Tori Grytli

Fagsjef 95927464

grytli@tryggtrafikk.no