

Høring - Forslag til endring i regelverket for små elektriske kjøretøy – Ref. 21/194155

Vi viser til Statens vegvesens høring og oversender en uttalelse fra fagnettverket Bullby (Byutviklingens lange linjer). Bullby er en uavhengig gruppe planleggere og forskere med lang erfaring fra areal- og transportplanlegging, bolig- og byutvikling. Mer informasjon kan fås på våre nettsider, www.bullby.net.

Bullby deler myndighetenes syn på at det er nødvendig med ytterligere innskjerping og tydeliggjøring av regelverket for små elektriske kjøretøyer. Men ambisjonene for hva som skal oppnås må heves tydelig utover oppgaven med å redusere ulykker og skader ved bruk av disse transportmidlene, som er den viktigste problemstillingen i høringsnotatet.

Det er positivt at myndighetene vil følge opp tidligere høring fra 2020/2021 med innstramminger fra våren 2022:

- Den alminnelige promillegrensen på 0,2 skal gjelde også for ruspåvirket kjøring med små elektriske kjøretøy.
- Små elektriske kjøretøy omklassifiseres fra «sykkel» til «motorvogn».
- Aldersgrense på minst 12 år.
- Påbud om bruk av hjelm for barn under 15 år.

Disse reglene bør iverksettes snarest.

Vi vil også kommentere Samferdselsdepartementets forslag om Forbud mot bruk på fortau, men ikke på gang- og sykkelveier, og en mulig høyere aldersgrense som en følge av dette.

Bullby mener at de nye endringene i regelverket for kjøretøyer, veitrafikksystemets utforming og trafikantenes atferd, må svare bedre på fire hovedutfordringer, som høringsnotatet ikke legger tilstrekkelig vekt på:

1. **Bedre tilrettelegging for gange og sykling i våre byer og tettsteder er viktig for folkehelsen og bymiljøet**, og derfor svært lønnsomt for samfunnet. Dette er bekreftet i vedtak om nasjonale strategier for økt gåing og mer sykkelbruk, som også må følges opp gjennom regelverket som nå er under vurdering. Det er svært uheldig å lage nye regler som i begeistring over ny teknologi isteden legger til rette for helse- og miljø-skadelig motorisering av fotgjengere og aktive syklister. Det foreligger ingen seriøs dokumentasjon på at tilrettelegging for elsparkesykler har større samfunnsnytte enn satsinger på gåing og sykling.
2. **Fotgjengerne er byens viktigste trafikanter**. De gåendes trygghet og fremkommelighet er avgjørende for eldres, funksjonshemmedes og barns levekår i byen og må derfor være en hovedpremiss for trafikkreglene og trafikksystemets utforming. Dessuten bidrar både brukerne av kollektiv transport og bilistene til byens liv med sine gangturer ved start og slutt på reisene. Fotgjengervennlige byer er gode og trivelige miljøer å bo og vokse opp i og besøke. De er viktige elementer i det grønne skiftet som skal styre samferdselen og byutviklingen.

3. **Også syklistene må sikres god og trygg fremkommelighet**, men uten at det skjer på bekostning av hensynet til de gående. Kombinerte gang- og sykkelveier er som regel gode løsninger ved begrenset trafikk. Men i byene må løsningene for sykkeltrafikken heller løses gjennom tilpasninger av trafikkarealer og hastigheter for biltrafikken, ikke ved å tillate sykling på fortau og andre gangarealer.
4. **Det er behov for å forenkle og tydeliggjøre både trafikkreglene og utformingen av trafikksystemet for de myke trafikantene.** For publikum er det ganske forvirrende når det innføres egne regler for små elektriske kjøretøyer (elsparkesykler) i tillegg til sykler, mopeder og andre hjelpemidler på hjul. Trafikksystemet har ikke plass for mer enn to hovedgrupper av slike myke trafikanter i tillegg til biltrafikken. En realistisk ambisjon bør være å skape sammenhengende veiruter med klare definisjoner av henholdsvis de gåendes og syklistenes og andre små kjøretøyers plass i byens trafikksystem. Slik kan det bli lettere å opptre som gode og ansvarsbevisste trafikanter i veitrafikken.

Med utgangspunkt i disse fire kriteriene har vi følgende merknader til de viktigste forslagene til regelendringer i høringsnotatet:

(A) **Vi gir sterk støtte til forslaget om å forby kjøring med elsparkesykkel på fortau**, med unntak for barn under en viss aldersgrense i intervallet 12-16 år. Men denne regelen må også gjelde for syklistere og elsyklistere, som det er mange flere av i trafikksystemet enn brukere av elsparkesykkel. De særnorske reglene som tillater både sykling og kjøring med små elektriske kjøretøyer på fortau må endres, slik at de gående sikres trygg og god fremkommelighet i alle byer og tettsteder, jf. kriterium 1 og 2 ovenfor. Vi minner om at krav om en slik endring har blitt fremsatt fra mange hold en rekke ganger siden denne regelen ble innført i 1978. Siden den gang har det skjedd betydelige forbedringer i veinettet og sikkerhetstiltakene for syklistene, mens konfliktene mellom syklistere og gående på fortauene har økt. I notatet er det kun presentert begrenset statistikk for skader og konflikter med elsparkesykler, mens situasjonen for gående og syklistere ikke synes å være relevant for vurderingene i notatet. Vi viser ellers til EUs veiledning om mikromobilitets-kjøretøy, som nylig har anbefalt forbud mot slike kjøretøyer på fortau.

(B) **Aldersgrensen for å tillate sykkel og sparkesykkel m.v. på fortau må avveies**, slik høringsnotatet er inne på. Vi mener grensen bør tilsvare det som er vanlig praksis for å tillate elevenes sykling til og fra grunnskolen i landet, altså heller ned mot 12 år enn 16 år. Samtidig med forbudet mot sykling på fortau bør staten innskjerpe ansvaret for sikring av skoleveiene i alle landets skolekretser.

(C) **Forbudet mot sykling og små elektriske kjøretøyer på fortau må også omfatte andre arealer** som gjennom reguleringsplan, skilting eller fysisk utforming er definert som gangvei, gågate, gang-, leke- og oppholdsareal, torg, etc. Slike løsninger er mest aktuelle i byer og tettsteder, boligområder og sentrumsområder. Der bør det også avsettes og merkes egne arealer for parkering av sykler og elsparkesykler, slik at de gåendes fremkommelighet ikke hindres av slike tilfeldig hensatte kjøretøyer. Kommunene må gis hjemmel for regulering og håndheving av dette.

(D) **Kombinert gang- og sykkelvei må fortsatt være en hovedløsning for de myke trafikantene i Norge utenfor de tettste byområdene**, altså veier med blandet trafikk av fotgjengere, syklistere og brukere av små elektriske kjøretøyer. Vi støtter høringsnotatets intensjon om regler som skal beskytte de gående på disse veiene, men må nok konstatere at forslaget om en grense på 6 km/t for passering av fotgjengere ikke lar seg håndheve i praksis.

(E) **I de tette byområdene der de gående tilbys fortau, må en fortsette å tilrettelegge sammenhengende veiruter** for syklistere og små elektriske kjøretøyer, slik det arbeides mye med i mange av landets sykkelbyer. Disse rutene må etableres gjennom fleksible løsninger for å sikre

sammenheng og gjennom velkjente trafikktekniske tiltak, tilpasninger av trafikkarealer og hastigheter for biltrafikken, ikke ved å tillate sykling på fortau og andre gangarealer. Det må innføres regler og skilting som sikrer fotgjengeroverganger på sykkeltraseer. Det er en rekke eksempler på at syklistene ikke respekterer fotgjengernes trygghet.

(F) Slik det gjøres for bilistene, må veimyndighetene gjennom skilting, veimerking og generell trafikkinformasjon skape sammenhengende veiruter med klare definisjoner av henholdsvis de gåendes og syklistenes og andre små kjøretøyers plass i byens trafikksystem. I høringsnotatet er det flere gode forslag til trafikkskilt og veioppmerking som kan gjøre det lettere å opptre som gode og ansvarsbevisste trafikanter i veitrafikken. Tydelig merking av skiftene mellom gangvei eller fortau og kombinert gang- og sykkelvei må selvfølgelig være en del av dette. Vi tilrår at kommunene gis hjemmel til å definere og merke opp veistrekningene der forbudet mot sykling på fortau skal gjelde.

(G) Bullby er altså mest opptatt av at den aktuelle revisjonen av regelverket skal gi Norge en tydelig kvalitetsheving av vei- og gatetilbudet til både gående og syklistene. Vi kan i tillegg støtte flere av forslagene til innstramninger i regelverket omkring en eventuell økt bruk av nye, små elektriske kjøretøyer, dersom samfunnet finner ut at nytten av disse er større enn ulempene. Dette gjelder blant annet forslag om strengere tekniske krav, fartsgrenser, klassifisering som motorkjøretøy som omfattes av bilansvarsloven, forsikringsplikt, promillebestemmelser, etc. Slike bestemmelser og mulige effekter ligger utenfor Bullbys kompetanse- og virkefelt. Vi kunne imidlertid tenke oss:

- At førere av «lette motorkjøretøyer» bør ha en trafikkopplæring på linje med mopedbevis. Det er mulig å legge dette inn i trafikkfag ved videregående skole og kurs ved trafikkskoler.
- Utleieselskaper bør også ha et ansvar for å gi brukere en formalisert opplæring før kundene slippes ut i trafikken.
- I tillegg bør det innføres en typegodkjenning med registrering av lette motorkjøretøyer, slik at man kan ta en registreringsavgift og kople den til en forsikringsordning. Da er det også lettere å få kontroll med ulovlig import.
- Vi savner et nasjonalt regelverk på dette feltet og gode opplegg for å håndheve dette. Nå er mye opp til kommuner og utleie-selskaper å tolke til dels uklare regler. Vi trenger en opprydding der man anbefaler at utleie bør skje fra faste steder for inn- og utlevering. Fri flyt skaper kaos på fortauer og gangveier.

Vi viser ellers til våre tidligere uttalelser i januar og juni 2021 om elsparkesykler og hensynet til de gående som byenes viktigste trafikanter:

<https://bullby.net/wp-content/uploads/2021/01/Horing-Elsparkesykler-%5E0-gangtrafikkmm-Bullby-26-01-21.pdf>

<https://bullby.net/wp-content/uploads/2021/06/Horing-Forskift-Elsparkesykler-Oslo-Bullby-25juni2021.pdf>

Med vennlig hilsen

BULLBY – Byutviklingens lange linjer

Jon Guttu

Gustav Nielsen

Einar Spurkeland