

---

Saksnr: 2021/2225-1  
Saksbehandlar: Eva Margaretha Ørmen  
Vinjevoll

---

## Saksgang

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Fylkesutvalet		

## Høyring – Forslag til endringar i reglane for små elektriske køyretøy

Forslag til vedtak

1. Vestland fylkeskommune meiner det er avgjerande å regulera bruken av små elektriske køyretøy for å redusera talet på ulykker med personskadar.
2. Fylkeskommunen meiner reguleringane må sikra at små elektriske køyretøy vert eit positivt bidrag til reisemiddelfordelinga i byområda, og ikkje skapar utryggleik og dårleg framcome for dei gåande, og menneske med nedsett funksjonsevne.
3. Vestland fylkeskommune er positive til reguleringar som sikrar at bruk av små elektriske køyretøy på gangareal skjer på fotgjengarane sine premiss. Det er viktig at slike reguleringar vert fylgt opp for å sikra etterlevinga.
4. Vestland fylkeskommune støtter forslaget om ei omklassifisering av små elektriske køyretøy til ei ny klasse motorvogn.
5. Vestland fylkeskommune støttar forslaget om innføring av promillegrense for små elektriske køyretøy.
6. Fylkeskommunen er positiv til å innføra aldersgrense for bruk av små elektriske køyretøy.
7. Fylkeskommunen vil vidare vektlegga betydinga av at kommunar sjølve kan stilla vilkår til kommersiell utleige av små elektriske køyretøy, mellom anna knytt til bruk på kveld- og nattetid og regulering av parkering.
8. Vestland fylkeskommune vil presisere at fylkeskommunen må ha råderett over eige areal, og at eventuell parkering på fylkeskommunen sitt areal må godkjennast av fylkeskommunen.
9. Fylkeskommunen meiner det er viktig at reguleringane som vert vedtatt innan rimeleg tid vert evaluert, for å sikra at dei tar i vare nullvisjonen og bidrar positivt til ei meir klima- og miljøvenleg reisemiddelfordeling.

## Samandrag

Statens vegvesen har saman med Samferdselsdepartementet kome med forslag til regulering av små elektriske køyretøy, til dømes elsparkesyklar, segway, elektrisk rullebrett og liknande, gjennom innføring av ei ny forskrift om krav til liten elektrisk motorvogn, og endringar i tolv forskrifter etter vegtrafikklova. Forslaga som er på høyring fram til 10. februar 2021, er meint å handtere utfordringane knytt til framkome og ulykker. Intensjonen er å oppnå eit bymiljø der mikromobilitet vert ivareteke, samstundes som det vert teke omsyn til andre trafikantar sin rett til framkome og tryggleik. Fylkeskommunane er ein viktig høyringspart i saka som eigar av fylkesveg. Syklar og elsyklar er i hovudsak ikkje å rekne som små elektriske køyretøy.

Rune Haugsdal  
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen  
fylkesdirektør

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift*

### Vedlegg

- 1 Brev frå Trygg Trafikk - Høyring om små elektriske køyretøy
- 2 Høyring - Forslag til endringar i reglane for små elektriske køyretøy
- 3 Høyring - Forslag til endringar i reglane for små elektriske køyretøy (2)
- 4 Vedlegg - Høringsnotat små elektriske kjøretøy
- 5 Vedlegg - Forskriftsendring kjøretøy
- 6 Vedlegg - Forskriftsendring motorvogn
- 7 Vedlegg - Rapport - Tiltak ulovlig høy fart - Boldt
- 8 Vedlegg - høringsliste

## Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

Statens vegvesen har saman med Samferdselsdepartementet foreslått ei rekke forskrifter etter vegtrafikklova knytt til små elektriske køyretøy. Forslaga er meint å handtere utfordringane knytt til framkome og ulykker. Det er ønskeleg å oppnå eit bymiljø der mikromobilitet ivaretakast, samstundes som det takast omsyn til andre trafikantar sin rett til framkome og tryggleik.

Fylkeskommunane er som vegeigar ein viktig høyringspart i saka. Høyringsfrist er sett til 10. februar:

<https://www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/Offentlige-hoeringer/Hoering?key=3108180>

Vedtakskompetanse

Fylkesutvalet gir på vegner av Vestland fylkeskommune uttale i alle høyringssaker, med unntak av dei sakene kor hovudutvala kan gi høyringsuttale

Vurderingar og verknader

### Økonomi:

Inga verknad

### Klima:

Inga verknad

### Folkehelse:

Inga verknad

### Utviklingsplan for Vestland 2020-2024 (Regional planstrategi):

Ikkje relevant

Konklusjon

Statens vegvesen har saman med Samferdselsdepartementet kome med forslag til regulering av små elektriske køyretøy, gjennom innføring av ei ny forskrift om krav til liten elektrisk motorvogn, og endringar i tolv forskrifter etter vegtrafikklova. Forslaga som er på høyring fram til 10. februar 2021, er meint å handtere utfordringane knytt til framkome og ulykker. Intensjonen er å oppnå eit bymiljø der mikromobilitet vert tatt i vare, samstundes som det vert tatt omsyn til andre trafikantar sin rett til framkome og tryggleik. Fylkeskommunane er ein viktig høyringspart i saka som eigar av fylkesveg.

Høyringa omfattar i hovudsak små elektriske køyretøy, noko som betyr Segway, elektrisk rullebrett, ståhjuling, balansebrett og elsparkesyklar. Desse er per i dag definert som sykkel, men i dette høyringsforslaget foreslår Statens Vegvesen å omklassifisere dei små elektriske til ei eiga køyretøyklasse.

Forslaga omfattar følgjande område:

- Parkering og handheving
- Ruspåverka køyring
- Bruk av fortau
- Aldersgrense
- Hjelpåbod
- Lokalt skilt soner med bruksavgrensingar
- Effektiv handheving av forbodet om fleire på eitt køyretøy
- Innretningar med ulovleg høyt fart
- Trafikkreglane og kommunal eigarråderett

### *Elsparkesyklar og trafikktryggleik*

Som med sykkelulykker er statistikken over ulykker og personskadar knytt til bruk av elsparkesyklar mangelfull. Den offisielle statistikken over vegtrafikkulykker er basert på politirapporterte ulykker, men dei nemnte ulykkene vert sjeldan melde til politiet om dei ikkje involverer kollisjon med eit motorisert køyretøy.

Legevakta i Bergen har registrert ulykker blant dei som er komne til legevakta. Dei har registrert skadar i hovudet, andlet, skulder, kuttskadar og skrubbsår. Mellom juli 2020 og utgangen av oktober 2020 registrerte legevakta i Bergen 120 skadar, noko som tilsvara éin om dagen, og tre av fire var brotskadar. Oslo Skadelegevakt har laga ein rapport om ulykker på elsparkesyklar i perioden frå 1. april 2019 til 31. mars 2020:

<https://oslo-universitetssykehus.no/om-oss/nyheter/nye-tall-for-elsparkesykkelskader>

I perioden var 815 pasientar inne til behandling hjå skadelegevakta i hovudstaden, etter skadar etter ulykker med elsparkesykkel. Av desse vart 66 av skadane vurdert som alvorlege, 197 som moderate og 552 som lettare. Me finn att dei same typane skadar som i Bergen, med brot, skadar i muskulatur og blautvev, sårskadar og hjerneristing. Eit fleirtal av dei skadde var menn (63 prosent), mot 37 prosent kvinner. Medianalder var 28 år. Tap av balanse, bråbrems og teknisk svipt var dei vanlegaste sjølvrapporterte ulykkesårsakene. Trafikantane si åtferd var ein vesentleg faktor. Av dei skadde var 41 prosent ruspåverka, og 86 prosent av ulykkene skjedde på kveld- og nattetid (mellom kl.21.00 og kl. 04.00).

På grunn av registreringane hjå legevakta, har Transportøkonomisk Institutt estimert at ulykkesrisikoen på elsparkesykkel kan vera ti gongar så høg som sykkel:

<https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=52254>

Vestland fylkeskommune har hausta erfaringar med elsparkesyklar etter at utleigeordningar vart etablert i Bergen sentrum frå juni 2020 av. Me ser at elsparkesyklane representerer utfordringar for trafikktryggleiken, både for førar og andre trafikantar. Utfordringane har også vore merkbare når det kjem til framkome for fotgjengarar, då elsparkesyklar har vorte vilkårleg parkert på fortau og torgareal. Dette er til hinder for fleire grupper, og til fare for blinde og svaksynte. Det er også knytt trafikkfare til at mjuke trafikantar vel å gå ut i bilvegen for å kome rundt villparkerte elsparkesyklar.

#### ***Forslaga til forskriftsendring i denne høyringa er følgande:***

- Moglegheit for å gje parkeringsgebyr for brot på parkeringsreglene for politiet og kommunar med parkeringshandheving.
- Aktuelt å forby små elektriske køyretøy og parkere på fortau.
- Foreslår promillegrense på 0,2 for små elektriske køyretøy.
- Aktuelt at kravet til "gangfart" ved passering av gåande på gangveg, fortau eller i gangfelt vert presisert til 6 km/t.
- Aktuelt å innføre 12-års aldersgrense for å køyre små elektriske køyretøy og krav til legitimasjon.
- Aktuelt å innføre krav om hjelm for bruk av små elektriske køyretøy generelt, eventuelt avgrensa til barn under 15 år.
- Nye skilt som gir moglegheit for lokale myndigheiter til å etablere soner med skilt for små elektriske køyretøy med parkeringsforbod, særskilt fartsgrense eller generelt bruksforbod.
- Moglegheit for å gje gebyr ved fleire enn ein person på små elektriske køyretøy. Aktuelt å gi kommunen mynde til handheving, i tillegg til politiet og Statens vegvesen som har dette myndet i dag.
- Klargjer at trafikkreglane ikkje avgrensar den kommunale eigarråderetti.
- Moglegheit for å gje gebyr for bruk av køyretøy med toppfart eller effekt utover det som er tillate for små elektriske køyretøy og elsykkel. Aktuelt å gi kommunen mynde til handheving, i tillegg til politiet og Statens vegvesen.
- Det er aktuelt å endre klassifisering av små elektriske køyretøy frå sykkel til ei ny klasse motorvogn. Ved klassifisering som motorvogn er det aktuelt å innføre forsikringsplikt.

### ***Fylkesrådmannen sine kommentarar***

I 2018 vart små elektriske køyretøy, m.a. elektriske sparkesyklar, definert som «sykkel» i køyretøyforskrifta. I etterkant har køyretøya fått ei relativt stor utbreiing i Noreg, særleg i byane gjennom kommersielle utleigeordningar for elsparkesyklar. Det er liten tvil om at køyretøya er attraktive for ulike brukargrupper. Isolert sett har utleigeordningane gitt auka mobilitet for brukaren. Men auka mobilitet for den einskilde elsparkesykkel-brukar har i byane gått på kostnad av tryggleik og framkome for andre trafikantar. Fordelane små elektriske køyretøy kan gi må balanserast opp mot behova til dei andre trafikantane, slik at dei nye køyretøya ikkje bidreg til at den samla trafikktryggleiken og framkome vert forverra.

Fylkesrådmannen er positiv til at det er føreslått reguleringar som tar sikte på å både få bukt med dei store tala på skadde elsparkesyklistar, og med problema små elektriske køyretøy skapar for andre trafikantar. Behovet for regulering er tydeleg. Det er i stor grad knytt til problem med villparkering, manglande omsyn til fotgjengarar ved ferdsel på gangareal og uvetting bruk. Døme på sistnemnte er fleire personar på same køyretøy, ruspåverka køyring og vidare at barn har fått tilgang på køyretøy dei ikkje har alle føresetnadar for å handtera på ein trygg måte. Bruk av hjelm er også ei relevant problemstilling.

På mange måtar er forslaget om å omklassifisera køyretøyet frå sykkel til motorvogn det viktigaste av dei som vert presentert. Det opnar for å behandla køyretøya på ein heilt anna måte, og stilla strengare krav. Fylkesrådmannen stiller seg positiv til ei slik omklassifisering.

Fylkesrådmannen vil påpeika at høyringa ikkje gjeld ei regulering av utleigeverksemda med elsparkesyklar i byane, men ei regulering av alle typar små elektriske køyretøy - også i privat eige. Utfordringane ein ser med utleigeordningane i byane skil seg truleg frå utfordringane med slike køyretøy i privat eige - mest tydeleg i omfang, men truleg også noko i kva problemstillingar som er mest rådande. Reguleringane bør vera tenlege for alle. For den nemnte utleigeverksemda er det viktig at kommunane har høve til å stilla vilkår, som til dømes kan regulera bruken på nattetid.

Bruk av små elektriske køyretøy på gangareal gir fleire konflikter og større utryggleik for fotgjengarar, til tross for at ferdsel skal skje på fotgjevarane sine premiss. Trygg Trafikk ønskjer at det vert utgreidd eit mogleg framtidig forbod mot bruk av elsparkesyklar på fortau. Inntil vidare er dei positive til forslaget om ei definert fartsgrense ved passering av fotgjengarar på gangareal. Eit forbod som Trygg Trafikk omtalar vil stilla ytterlegare krav til trafikksikre sykkelanlegg og separering av trafikantgruppene. Elsparkesyklar i blanda trafikk med bybussar er ikkje ein god kombinasjon. Samstundes er konfliktnivået og ulykkestala knytt til bruk av elsparkesyklar på gangareal i byane uakseptable.

Nokre av forslaga til reguleringar kan by på utfordringar med tanke på handheving og trafikantane si etterleving. Det gjeld til dømes forslaget om maksfart på 6 km/t ved passering av fotgjengarar på gangareal. Samstundes er det ikkje fylkeskommunen si rolle å handheva eventuelle påbod og forbod i denne samanheng. Fylkesrådmannen legg til grunn at dei rette myndigheiter gjer grundige vurderingar av om i kva grad ein vil kunna handheva og sikra etterleving av dei føreslegne reguleringane.