



Vestland fylkeskommune
Att.: Trafikktryggingutvalet

Dato: 18.1.2021

Høring frå Statens vegvesen – strengare reglar for små elektriske køyretøy

Bakgrunn

I samråd med Samferdsledepartementet, har Statens vegvesen førebudd ei rekke forslag til nye reguleringar som vedkjem el-sparkesyklar. Fylkeskommunane er ein viktig høyringspart i saka.

Høyringsfrist er sett til 10. februar:

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

Trygg Trafikk oppmodar Vestland fylkeskommune til å leggja vekt på nullvisjonen og trafikktryggleik i høyringssvaret sitt. Dette notatet oppsummerer kunnskap om skadar relatert til bruken av el-sparkesyklar, samt synspunkta våre på utvalde tema i høyringsnotatet. Generelt vil me understreka kor viktig det er at nye regulatoriske tilhøve vert følgt opp med informasjon, kontroll og sanksjonar.

Skadar relatert til bruken av el-sparkesyklar

Det finst dessverre inga nasjonal oversikt over skadar relatert til bruken av el-sparkesyklar. Skadane vert sjeldan rapportert til politiet, og kjem difor ikkje med i offisiell statistikk over trafikkylykker med personskadar. Kunnskapen om desse skadane er difor henta frå registreringar ved Oslo Skadelegevakt i perioden 1.4.2019-31.3.2020:

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

I korte trekk kan ein sjå at Oslo Skadelegevakt handsama 815 pasientar som skada seg i ulykker relatert til el-sparkesykkel i nemnte periode på cirka eitt år. 66 av skadane vart kategorisert som alvorlege, 197 som moderate og 552 som lettare. Dei vanlegaste skadane var brot, skadar i muskulatur og blautvev, sårskadar og hjerneristing. 63 prosent av dei skadde var menn og 37 prosent kvinner. Medianalder var 28 år. Dei vanlegaste sjølvrapporterte ulykkesårsakene var tap av balanse, bråbrems og teknisk svikt.

På grunn av registreringane hjå legevakten, har Transportøkonomisk Institutt estimert at ulykkesrisikoen på el-sparkeysykkel kan vera ti gongar så høg som sykkel:

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

Moglege årsaker kan vera at køyretøyet har mindre hjul og er meir påverka av tilhøve som hol i vegen, trikkeskinner, våt køyrebane, fortauskantar og så bortetter. Dessutan gjer tyngdepunktet på el-sparkeysykkelen at føraren i større grad vil stupa over styret enn ein gjer på ein sykkel.

Trygg Trafikk sine synspunkt på utvalde framlegg i høyringa

Omklassifisering av køyretøy frå sykkel til motorvogn (kap. 9.8 i høyringsnotatet)

Små elektriske køyretøy, m.a. elektriske sparkesyklar, vart i 2018 definert som «sykkel» i køyretøyforskrifta. I etterkant har bruken av særskilt el-sparkeysyklar eksplodert, og erfaring viser at ulykkesrisikoen er uakseptabel. Det hastar med å få på plass tydelegare reglar for m.a. ruskøyting, hjelmbruk, aldersgrense og bruk av fortau. I følgje Statens vegvesen må køyretøyet omklassifiserast frå sykkel til motorvogn dersom det skal vera mogleg å regulera dette nærare våren 2021. Trygg Trafikk støttar difor ei omklassifisering av køyretøyet. På sikt kan det vera føremålstenleg for offentlege mynde å etablere ein ny hovudklasse for små elektriske køyretøy.

Ruspåverka køyting (kap. 9.2 i høyringsnotatet)

Brukarar av el-sparkeysykkel skal «være skikket til å kjøre på en trygg måte», jf. vegtrafikklova sin § 21. Mykje tyder på at kunnskapen om, eller ynskjet om å etterleva denne regelen er låg. Studien frå Oslo skadelegevakt viser at 41 prosent av dei skadde var ruspåverka. Heile 86 prosent av ulykkene skjedde seint, dvs. i tidsrommet kl.21.00-04.00.

Trygg Trafikk støttar høyringnotatet sitt alternativ om å innføre ei promillegrense på 0,2 prosent, som vert ein konsekvens ved omklassifisering frå sykkel til motorvogn, jf. punktet ovanfor. Allereie ved 0,2 promille vert føresetnadane for å fungera optimalt som førar redusert med påfølgjande kraftig auke i ulykkesrisikoen. Dette gjeld som hovudregel uavhengig av motorvognklasse. Promillegrense kan med fordel følgjast opp av eit forbod mot bruk av køyretøyet om natta i sentrumssoner med uteliv. Me vurderer verkemidlar som at det vert stilt vilkår frå kommunane til den kommersielle utleigeverksemda om å låsa køyretøyet på nattetid og etablering av nye skilt med bruksforbod i bestemte tidsperiodar som meir målretta enn eit generelt forbod mot bruk om natta.

Bruk av fortau og fartsgrense (kap. 9.3 i høyringsnotatet)

El-sparkesyklane kan i dag brukast på fortau, gangveg og gangfelt «*når gangtrafikken er liten og dette ikke medfører fare eller er til hinder for gående*», jf. trafikkreglane sin §18. Erfaring viser at mange brukarark øyrer altfor fort og set både seg sjølv og særskilt fotgjengarar i fare.

Trygg Trafikk ynskjer eit framtidig forbod mot bruk av el-sparkesyklar på fortau, og skulle gjerne sett at dette vart nærare utgreidd. Inntil vidare er me positive til høyringsnotatet sitt alternativ om å fastsetja ei eksplisitt fartsgrense på 6 km/t på fortau, gangveg eller i fortau. Me er ikkje kjende med kunnskap om effektar ved dette på ulykker og skadar, og trur ei fartsgrense vil vera lettare å kommunisera og forstå enn dagens regel. Me føreslår at det vert vurdert om fartsgrensa skal gjelda til ei kvar tid på fortau, og ikkje berre ved passering av gåande. Me trur ei slik tilpassing vil ytterlegare kan bidra til at køyring på fortau skjer på fotgjengarane sine premiss, i tråd med intensjonane i regelverket.

12-års aldersgrense (kap. 9.4 i høyringsnotatet)

Sidan el-sparkesykkel er definert som sykkel, er det inga aldersgrense for bruk i Noreg. Dei fleste kommersielle utleigeverksemdene har likevel sett krav om at brukar må vera 16 eller 18 år, men mykje tyder på at denne restriksjonen ikkje vert følgt opp eller overheldt. I den private marknaden er det sterk vekst og stadig fleire barn tek køyretøyet i bruk på skulevegen og til og frå fritidsaktivitetar.

Trygg Trafikk støttar høyringsalternativet om å innføra ei aldersgrense på 12 år for bruk av el-sparkesykkel. Born treng særskilt vern fordi dei har svakare føresetnader enn vaksne for å ferdast trafikksikkert. Born er mindre av vekst, og korkje synet eller motorikken er ferdig utvikla. Dei er også meir impulsive og forståir ikkje konsekvensen av handlingar, men har gjerne overdriven tru på egne dugleikar. Ny forskning i studien «*Barn, oppmerksomhet og sykling*» stadfestar at born under 12 år ikkje har utvikla evna til sjølvregulering som trengst i blanda trafikk: <https://www.sintef.no/prosjekter/2017/barn-oppmerksomhet-og-sykling/>

Hjelmpåbod for alle eller for born under 15 år (kap. 9.5 i høyringsnotatet)

Registreringane ved Oslo skadelegevakt viser at hovudskadar er den vanlegaste skaden ved elektrisk sparkesykkel (33,6%). Berre 2,3 prosent av dei skadde rapporterte at dei hadde brukt hjelm. Me veit at hjelm er svært effektivt for å førebyggja hovudskadar. Både vegmynde og utleigebransjen tilrår hjelm, men køyretøyet vert ofte brukt spontant og hjelm er ikkje tilgjengeleg på utleigesyklar. Det er derimot etter kvart utvikla løysingar med integrerte samanleggbare hjelmar som gjer dette mogleg.

Primært støttar Tryg Trafikk høyringsnotatet sitt alternativ om å innføra eit generelt hjelmpåbod grunngjeve i skadestatistikken. Ein metaanalyse gjennomført av TØI viser at eit slikt tiltak i gjennomsnitt reduserer tal hovudskadar med 20 prosent¹.

Sekundært støttar me høyringsnotatet sitt alternativ om å innføra hjelmpåbod for born under 15 år. Den private marknaden er i sterk vekst, og me må forventa fleire ulykker og skadar. Eit hjelmpåbod for dei yngste vil føra til at foreldra vert meir påpasselege med at eigne born bruker hjelm, samtidig som foreldra også får ytterlegare argument for kvifor hjelm må brukast. På sikt vil eit slikt påverknadsarbeid også kunne bidra til å endra haldning og åtferd blant framtidig vaksne trafikantar når det kjem til bruk av tryggingststyr.

Med venleg helsing

Knut Olav Røssland Nestås,

Regionleiar Trygg Trafikk Vestland

¹ 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.