



Arkivnr: 2014/13889-147

Saksbehandlar: Eva Vinjevoll

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Fylkestrafikksikringsutvalet i Hordaland		24.09.2019

Mikromobilitet

Samandrag

I møte av 28.05. ba Fylkestrafikksikringsutvalet i Hordaland om at administrasjonen la fram ei politisk sak der ein drøfta konseptet mikromobilitet.

Hordaland fylkeskommune har avgrensa myndigheit når det gjeld reguleringar, men det er likevel fornuftig å diskutere korleis nye transportformer/transportmoglegheiter påverkar innbyggjarane i Hordaland. Saka fokuserer i hovudsak på elektriske sparkesyklar.

Økonomi: Ingen effekt på økonomien

Klima: Avhenger av form for mikromobilitet

Folkehelse: Avhenger av form for mikromobilitet

Regional planstrategi: Mikromobilitet kan gjere sentrum meir tilgjengelege for fleire

Forslag til vedtak

Fylkestrafikksikringsutvalet tek saka til orientering.

Ingrid Kristine Holm Svendsen
kst. fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør samferdsel

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Fylkesrådmannen, 10.07.2019

I møte 28.05.2019 ba Fylkestrafikksikringsutvalet i Hordaland om at administrasjonen la fram ei politisk sak der ein drøfta konseptet mikromobilitet.

Hordaland fylkeskommune har avgrensa myndigheit når det gjeld reguleringar, men det er likevel fornuftig å diskutere korleis nye transportformer/transportmoglegheiter påverkar innbygarane i Hordaland.

Mikromobilitet har ulike definisjonar, den mest vanlege er små kjøretøy, med eller utan motor som nyttast innanfor avgrensa område. Kjøretøyet skal vere under 500 kg, det kan berre frakte ein eller to personar og framdriftsmotoren er miljøvenleg. Om vi legg denne definisjonen til grunn er alt mellom vanlege sykklar, sparkesyklar, elsparkesyklar, elsyklar, cargosyklar, segway, ståhjuling, små elektriske bilar å rekne som mikromobilitet. I denne saken vil hovudfokus ligge på elsparkesyklar, ettersom dette er ei særlig aktuell problemstilling. Små elektriske kjøretøy, som elsparkesyklar, har ein maksfart på 20 km/t og har inga aldersgrense. Statens vegvesen definerer elektriske sparkesyklar som syklande, og det vil sei at ein må følge dei same reglane som syklande.

Mikromobilitet er med på å binde byar og tettstadar saman på ein ny måte. Ein kan ved hjelp av slike framkomstmidler kome seg frå A til B på ein meir effektiv og «morosam» måte enn tidlegare. Elsparkesyklar kan ein lett ta med inn på bussar o.l. og enkelte vil kunne oppleve at både busshaldeplassar og nærområde er meir tilgjengelege.

Elsparkesyklar har også nokre negative sider, som ulykkepotensiale, miljøutfordringar og at dei er arealkrevjande.

Risikoen for ulykker og skader har vist seg å vere stor. Vi har allereie sett dødsulykker på elsparkesyklar i Sverige, Frankrike, Storbritannia og USA. I følgje ein artikkel publisert på nrk.no den 30.08.2019 vart det mellom april og juli registrert 337 personskader i Oslo i samband med el-sparkesykkel, og mørketala er truleg store. Særleg mange ulykker skjedde i juni og juli, då det høvesvis vart registrert i snitt 3,6 og 4,9 personskader kvar dag av legevakta i Oslo. I tillegg vart det registrert mange ulykker knytt til vanlege sparkesyklar utan motor.

Det er ikkje avsett noko eige areal til små elektriske kjøretøy, dei må difor dele plass med gåande og syklande, og dermed ferdast på dei gåande sine premiss på fortau. Dessverre har vi sett at det ikkje alltid er tilfellet, og blinddeforbundet har fått henvendingar frå mange medlemmer som har opplevd påkjørsler på gangfelt og uvetting parkering av syklane, slik at dei er til hinder. NRK skreiv 30.august om blinde Andrea (22) som hadde blitt påkjørt åtte gangar i sommar. (<https://www.nrk.no/norge/nesten-fem-ulykker-i-dognet-med-elsparkesykkel-i-oslo-1.14662246>)

Det er særlig i byar der utleige av elsparkesyklar er tilgjengeleg. Bergen kommune har fått henvendingar frå fleire aktørar som er interessert i å etablere seg i Bergen. I utgangspunktet kan elsparkesyklane parkerast kvar som helst og tek difor opp mykje areal, noko som kan gå ut over framkome for andre, og særleg dei med nedsett funksjonsevne. Enkelte byar har gått inn for å regulere kvar elsparkesyklane kan parkerast for å sikre framkome for alle. I Noreg er det Trondheim som har gått lengst i reguleringa av utleigemarknaden. Dei har sett eit tak på talet elsparkesyklar dei tillèt, og vil ha fastsette soner der det er lovleg å parkere. Fordelen med elsparkesykkelen har vore at den kan parkerast overalt, så dersom ein fjernar denne moglegheita vil ein elsparkesykkel i prinsippet ha lik funksjon som ein bysykkel. Avdelingsleder i Bergen kommune, Tord Honne Holgernes, uttalte til Bergens Tidene 24.08.2019 at Bergen kommune ikkje ønskjer ei løysing der ein kan parkere elsparkesyklar kor som helst.

Mikromobilitet er meint å vere eit miljøvenleg alternativ til effektiv ferdsel i by- og tettstadsområde, då framdrifta anten er elektrisk eller manuell. Syklar (både elektriske og vanlege) kan erstatte bilar, medan dei mindre framkomstmidla i større grad erstattar gåing og til dels sykling og kollektiv, samstundes som dei gjer busshaldeplassar meir tilgjengelige for enkelte. I andre storbyar har ein likevel sett at utleige av

elsparkesyklar kan vere negativt i eit miljøperspektiv. Det kjem i stor grad av at elsparkesyklane har kort levetid når dei blir brukt så mykje på kort tid, samt utsleppa knytt til produksjon.

I andre byar har ein sett at mange av ulykkene skjer når fører er påverka av alkohol. Regelverket for alkohol er likt for små elektriske kjøretøy som for sykkel. Det betyr at det ikkje er ei fastsett promillegrense, men ein kan bli straffa for å kjøre uaktsamt.

Mikromobilitet er kome for å bli, men spørsmålet er om det er behov for strengare retningslinjer for bruken. Det er ikkje aldersgrense, ingen hjelmpåbod og mange av ulykkene har som sagt skjedd i forbindelse med alkohol.

Etter mange ulykker og problem med utleige av elsparkesyklane har problemstillinga blitt løfta til regjeringsnivå. Samferdselsminister inviterte bransjen til eit lukka møte 16.september. Bakgrunnen for møtet er diskusjonane som har vore kring elsparkesyklane, samt ønsket om å finne ei best mogleg løysing for mikromobilitet i byane.

På Fylkestrafikksikringsutvalet i Hordaland sin trafikksikringskonferanse i 2019 vil mikromobilitet sin plass i smarte byar vere eit tema.