

**Notat**

Dato: 03.05.2019  
Arkivsak: 2014/13889-140  
Saksbehandlar: evavinj

**El-sparkesykkel - effektivt transportmiddel eller ei trafiktryggleiksutfordring?**

Det blir observert eit stadig aukande tal el-sparkesyklar i Hordaland, og då særleg i Bergen sentrum. El-sparkesyklane er eit praktisk framkomstmiddel som kan bidra til å auke mobiliteten til enkelte grupper. Dei er små og difor enkle å ta med på buss, båt eller bybane. Regelverket for sparkesyklane er det same som for små elektriske kjøretøy når det gjeld bruk av lys/refleks, lydsignal, vekt, storleik og hastigheit. Det betyr at sparkesyklane 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.

Til no er dei små elektriske kjøretøya i Hordaland stort sett privat eigde, men fleire utleigeaktørar har vore i kontakt med Bergen kommune og gitt uttrykk for at dei vurderer å etablere seg i Bergen, slik dei allereie har gjort i Oslo. Bergen kommune har vore i dialog med fleire aktørar, og har fått tilbakemelding om at utleigeaktørane innrettar seg etter kommunen sine ønskjer.

Små elektriske kjøretøy av denne typen kan ha stort skadepotensiale og Trygg Trafikk har på sine nettsider publisert retningslinjer for trygg ferdsel. Trygg Trafikk har også uttrykt ønske til myndighetene om 12 års aldersgrense og hjelmpåbod.

Erfaringar frå andre byar og land viser problem med påkjørsler og ulykker. Sparkesyklane er tilnærma lydlause og har i særleg grad skapt problem for synshemma personar. Sidan det ikkje er aldersgrense vil ein også kunne få unge brukarar som ikkje har tilstrekkeleg opplæring i å ferdast i trafikken i så høg fart.

Dersom utleigeaktørar etablerer seg i Bergen kan ei anna potensiell utfordring vere at el-sparkesyklane tek mykje plass, både når dei er i bruk og når dei skal parkerast. I motsetning til bysyklane vi allereie har, kan ein el-sparkesykkel parkerast kvar som helst. Det kan difor skape framkomeproblem, særleg for rørslehemma dersom syklane er parkert på gang- og sykkelfelt.

Frå eit folkehelseperspektiv er det uheldig dersom denne typen reiser erstattar strekningar ein elles ville ha gått. Utviklinga andre stader kan tyde på at dette er ei reell problemstilling.

Miljøbevegelsen er også kritisk ettersom det har blitt kjent at el-sparkesyklane har kort levetid.

Bymiljøetaten i Oslo har vedtatt retningslinjer for utleigarar i Oslo (sjå under), og Bergen kommune jobbar med problemstillinga.

**Bymiljøetaten i Oslo sine retningslinjer for utleigarar av el-sparkesyklar i Oslo:**

-Syklene skal være utstyrt etter de krav som stilles i forskrift om krav til sykkel, med for eksempel bremses, lys foran og bak og signalklokke.

-Hastighetsbegrensninger for elsykler og el-sparkesykler skal også følges, jf. forskriftens § 2.

-Tjenestetilbyder skal selv følge trafikkreglene i deres utførelse av driftstjenester. For eksempel skal driftsbiler ikke stanse i sykkelfelt, på fortau, eller kjøre i sykkelvei og i park- og friområder. Det oppfordres til bruk av lastesykkel i driften fremfor varebil.

– Tjenestetilbyder bør informere sine kunder om trafikkregler og hvordan syklene brukes på en trygg måte.

– Tjenestetilbyder bør instruere brukere om hvor sykler kan parkeres, eller legge tekniske begrensninger på hvor de kan parkeres, for eksempel med «geo-fencing».

– På fortau skal det være minst 2,5 m ferdselsareal forbi sykkelen. Om det er et område med mange fotgjengere er denne avstanden veiledende, og sunn fornuft må utvises.

– I beplantede bed skal det ikke settes sykler.

– Sykler skal ikke plasseres i skogs- og friområder eller på strender, dumpes i sjøen, elver, våtmarker, sluk med videre. Sykler skal ikke plasseres i eller tas med til Marka.

– Dersom syklene er utstyrt med «geo-fencing», bør den hindre brukere å plassere syklene nærmere kaikant eller elver enn 50 m, for å hindre at tredjeperson dumper sykkelen i sjøen. Av samme grunn bør ikke syklene tas med til eller plasseres på øyene i Oslofjorden.

– Tjenestetilbyder skal aktivt følge opp deres sykler. Det innebærer å fjerne ødelagte eller defekte sykler, rydde sykler som står til hinder for øvrig ferdsel og fjerne sykler som er forlatt i sjøen, elver, skogsområder og så videre.

– Ved opphør av tjenesten skal tjenestetilbyder rydde alle sykler og eventuelt annet løssøre, og sørge for at disse behandles forsvarlig. Farlig avfall som batterier, el- komponenter, olje etc. skal behandles som spesialavfall.

-Bymiljøetaten har ikke ansvar for håndtering av forlatte sykler.