|  |  |
| --- | --- |
| Statens vegvesenfirmapost@vegvesen.no |  |
|  |  |
|  | Vår fil: B21-CL-Høring sparkesykler |
|  | Vårt Arkiv: 21 – Høringer Deres ref: 20-121866 |
|  | Saksbehandler: Cato Lie |

 Oslo 8. februar 2021

## **Høringssvar – Forslag til endringer i reglene for små elektriske kjøretøy**

Vi viser til høring deres brev datert 9. desember 2020 om forslag til endringer i reglene for små elektriske kjøretøy. Her følger FFOs høringssvar.

1. **Innledning**

# Bærekraftsmål nr. 11 omhandler Bærekraftige byer og lokalsamfunn og sier i pkt. 11.2

at landene innen 2030 skal sørge for at alle har tilgang til trygge, tilgjengelige og bærekraftige transportsystem til en overkommelig pris og bedre tryggheten på vegene, særleg ved å legge til rette for kollektivtransport og med særleg vekt på behovene til personer i utsatte situasjoner, kvinner, barn, personer med nedsatt funksjonsevne og eldre.

**CRPD artikkel 9** slår fast at mennesker med nedsatt funksjonsevne skal få et selvstendig liv og kunne delta fullt ut på alle livets områder, skal partene treffe hensiktsmessige tiltak for å sikre at mennesker med nedsatt funksjonsevne på lik linje med andre får tilgang til det fysiske miljøet, til transport, til informasjon og kommunikasjon, herunder informasjons- og kommunikasjonsteknologi og -systemer, og til andre tilbud og tjenester som er åpne for eller tilbys allmennheten, både i byene og i distriktene. Disse tiltakene, som også skal inkludere å identifisere og fjerne det som hindrer og vanskeliggjør tilgjengeligheten.

El-sparkesykler er et miljøvennlig alternativt forflytningsalternativ, men utgjør et hinder for rullestolbrukere, blinde og svaksynte og eldre.

FFO er derfor svært glad for at Statens vegvesen i samråd med Samferdselsdepartementet foreslår endringer i en rekke forskrifter etter vegtrafikkloven knyttet til små elektriske kjøretøy, herunder omtalt som el-sparkesykler. Forslagene skal håndtere utfordringene knyttet til fremkommelighet og ulykker som vi har sett mye av med slike kjøretøy i den senere tid. Målet med forslagene er å oppnå et bymiljø der mikromobilitet ivaretas, samtidig som det tas særlig hensyn til andre trafikanters rett til fremkommelighet og trygghet.

Vi mener at dette er på høy tid å gjøre noe med dette. Vi har fått flere tilbakemeldinger på at trafikkbildet har blitt svært utfordrende for mange av de enkeltpersonene vi representerer. En person som har kontaktet FFO beskriver dette på følgende måte:

*«Det er ikke mulig å ivareta både fotgjengeres, rullestolbrukeres trygghet og mikromobilitet på fortauene samtidig. Fortau må være for kun gående og rullestolbrukere. Vi kan ikke gå i Oslo, vår egen by, lenger pga denne tragiske situasjonen. Vi kjører bil for å handle, gå tur og kaste søppel, istedet for å bruke lokale tilbud og muligheter. Det er ikke til å tro at myndighetene ikke prioriterer de svakeste som har lovfestede rettigheter. Derimot prioriterer myndighetene de friskeste i samfunnet og utsetter både dem og mange andre for alvorlige ulykker, alt for ofte med varige mén for de skadede».*

1. **FFOs synspunkter**

**FFOs overordnede synspunkter**

* FFO anbefaler at motoriserte kjøretøy med toppfart på 20 km/t ikke skal ha lov til å kjøre på fortau, og at kommuner må gis anledning til å regulere at bruk av disse skal forbys i angitte områder.
* FFO krever at det blir forbud mot parkering av el-sparkesykler på fortau ut over anviste områder som ikke er til hinder for fotgjengere, og at det gis myndighet til at feilparkering kan sanksjoneres slik at utleieaktører har tilstrekkelig insentiv til å sikre at deres virksomhet ikke er til hinder for fotgjengere.
* FFO krever at kjøretøyene skal registreres og ha krav om ansvarsforsikring for skade påført andre.

**FFOs øvrige synspunkter på noen av forslagene i høringen**

* FFO ber om at at kravet til "gangfart" ved passering av gående på gangveg, fortau eller i gangfelt presiseres til 6 km/t dersom dette fortsatt blir tillatt.
* FFO støtter forslaget om å forby små elektriske kjøretøy å parkere på fortau.
* FFO støtter forslaget om en promillegrense på 0,2 for små elektriske kjøretøy.
* FFO støtter forslaget om å innføre krav om hjelm for bruk av små elektriske kjøretøy generelt, eventuelt begrenset til barn under 15 år.
* FFO støtter forslaget om innføring av nye skilt som gir mulighet for lokale myndigheter til å etablere skiltede soner for små elektriske kjøretøy med parkeringsforbud, særskilt fartsgrense eller generelt bruksforbud.
* FFO støtter forslaget om mulighet for å ilegge overtredelsesgebyr for bruk av kjøretøy med toppfart eller effekt utover det som er tillatt og når flere enn en person benytter elektriske kjøretøy.
* FFO støtter forslaget om å endre klassifisering av små elektriske kjøretøy fra sykkel til en ny klasse motorvogn.
1. **FFOs vurderinger**

**Forbud mot kjøring på fortau**

Mikromobilitet begrenser mange funksjonshemmedes mobilitet og dette mener vi er diskriminerende. Både tyngden og farten på kjøretøyet, og at den har rask akselerasjon, gjør at den er ekstra farlig for andre trafikanter. Den kan få en veldig høy kollisjonsenergi som kan gi svært alvorlige konsekvenser i et sammenstøt med fotgjengere og andre trafikanter på fortauet. Vi mener derfor at kjøring på fortau må forbys. Samtidig er bruken av el-sparkesykler positivt for noen grupper, men dette må reguleres slik at det ikke blir negativt for andre.

**Et regelverk med**  **hovedfokus på å unngå personskader og fjerner hindringene**

Vi er kjent med at andre land praktiserer et strengere regelverk for bruk av el-sparkesykler.

Eksempelvis har vi blitt informert om at København kommune kjører en hard linje mot utplasserte sparkesykler. Der, som her, har sparkesyklene vært til både glede og irritasjon. Klagene og ulykkene har vært mange, og sparkesyklene er til hinder for fremkommeligheten for de med nedsatt syn, eldre og funksjonshemmede, men også annen viktig infrastruktur som varelevering og søppelhåndtering, der de hensettes vilkårlig både liggende og stående på gater, plasser og fortau. Ulykkesstatistikken for 2019 viste at risikoen for ulykker er syv ganger så høy på el-sparkesykkel som på sykkel, og det var nesten 300 personskader med sparkesykler i 2019 i Københavnområdet. Dette bør tilsi at Norge utarbeider og iverksetter et regelverk nasjonalt med hovedfokus på å unngå personskader og fjerner hindringene.

**Fortauet skal være trygt for fotgjengere**

Fortau har tidligere vært et trygt sted for fotgjengere, noe det ikke lenger er. FFO ønsker derfor at el-sparkesykler fjernes fra fortauene, slik at fotgjengere og rullestolbrukere får tryggheten tilbake.

Eksempelvis har el-sparkesykler redusert synshemmedes mulighet til samfunnsdeltakelse på grunn av at de føler seg utrygge på fortauet. Mange har vært utsatt for ulykker med tragisk resultat. Dersom ulykker inntreffer er det viktig at el-sparkesyklene har kjennemerke, for på denne måten redusere faren for at noen kjører videre etter å ha kjørt ned noen. Slik kan man i etterkant finne gjerningspersonen.

I mange land vi kan sammenlikne oss med er det ikke tillatt med el-sparkesykler på fortauene, hverken kjøring eller parkering. Dersom mulighet for kjøring på gangfelt opprettholdes må kravet til "gangfart" ved passering av gående på gangveg, fortau eller i gangfelt ikke overstige 6 km/t. Dette er vanskelig å overholde med en el-sparkesykkel som akselererer raskt, noe som understreker at kun kjøring i veibane/sykkelvei, ikke fortau er det fornuftige valget.

Når det gjelder parkering bør det være i klart definerte soner utenfor gangarealer. I Bergen har man funnet en god løsning på dette.

**Vurdering av øvrige forslag**

FFO mener det er viktig å gi politiet og kommuner mulighet til å ilegge parkeringsgebyr ved overtredelser av parkeringsreglene. Dette er et viktig punkt, fordi det vil være et viktig signal ovenfor de som leier ut sparkesyklene og vil kunne forhindre feilparkeringer.

Vi mener at en promillegrense på 0,2 for el-sparkesykler må innføres, da mange ulykker med el-sparkesykler skyldes for høyt inntak av alkohol.

FFO har ikke noen spesiell formening om det skal være aldersgrense for bruk av el-sparkesykler, men at det i vurderingen tas hensyn til at den som kjører må være i stand til å håndtere kjøretøyet på en god og trygg måte.

Vi støtter forslaget om å innføre krav om hjelm for bruk av el-sparkesykler, eventuelt begrenset til barn under 15 år. Det har vist seg at det har vært mange ulykke med el-sparkesykler som har endt med hodeskader. Derfor anbefaler vi bruk av hjelm av hensyn til sikkerhet.

Vi mener det skal være mulighet for å ilegge overtredelsesgebyr når flere enn en person bruker kjøretøyet og ved toppfart eller effekt utover det som er tillatt for el-sparkesykkel og el-sykkel. Kommunen bør gis myndighet til håndheving, i tillegg til politiet og Statens vegvesen og inndragning bør være et aktuelt virkemiddel.

Slik vi ser det er det fornuftig å endre klassifisering av el-sparkesykkel fra sykkel til en ny klasse motorvogn. Ved klassifisering som motorvogn bør det og innføres forsikringsplikt og vi mener at kjøretøyene må registreres.

**Innspill fra en av FFOs medlemsorganisasjoner**

Vi har fått innspill fra Ryggforeningen, som beskriver at elektrisk sparkesykkel er et egnet hjelpemiddel for flere som sliter med ryggproblemer. Det er mange grupper av funksjonshemmede som har intakt balanse men som har begrenset gangfunksjon, som kan ha nytte av el-sparkesykkel som et hjelpemiddel, som for eksempel personer med bekkenløsning, revmatiske lidelser, kols, sykelig overvekt, ME med mer.

Det reises en problemstilling om interessekonflikt mellom uønsket bruk av sparkesykler på definerte arealer, som for eksempel et butikksenter, på den ene siden i forhold til behov for å bruke sparkesykkel som et helt nødvendig mobilitetshjelpemiddel på de samme arealene.

FFO støtter streng regulering, men vi er åpne for at el-sparkesykkel kan være et positivt forflytningshjelpemiddel for mange, som for dem gir økt tilgang til bymiljø og dermed deltagelse i samfunnet.

1. **Konklusjon**

Utfordringene med sparkesykler som er til hinder både for personer med nedsatt syn, rullestolbrukere og eldre har vært tatt opp en rekke ganger med samferdselsminister Knut Arild Hareide i møter i Kontaktforum for universell utforming av transportsystemet. Vi er derfor svært glade for at det nå foreslås tiltak som vil bedre situasjonen for alle trafikanter og håper at de endelige tiltakene sikrer alle trafikanter en tryggere hverdag.

FFO har i utarbeidelse av sitt høringssvar samarbeidet med Norges Blindeforbund og Norges Handikapforbund.

Med vennlig hilsen

**FUNKSJONSHEMMEDES FELLESORGANISASJON**





Eva Buschmann Lilly Ann Elvestad

Styreleder Generalsekretær