



SYKLISTENE
Lillestrøm og omegn

lillestrom@syklistene.no
www.syklistene.no/lillestrom
www.facebook.com/slfloo

Til planavdelingen i Skedsmo kommune

Lillestrøm, 4. oktober 2019

SLF Lillestrøm og omegn med innspill til diskusjonen om elsparkesykler

Vi viser til tidligere kontakt mellom Skedsmo kommune og vårt lokallag ang sykkelforhold i Lillestrøm og omegn, særlig samarbeid rundt sykkeltiltak i den europeiske mobilitetsuka. Vi viser særlig til sykkelturen med planavdelingen som ble arrangert på tirsdag, 17.09.19 som bidrag til årets mobilitetsuka.

Under sykkelturen 17. september ble vi informert at Skedsmo kommune hadde planlagt å fokusere på tema mikromobilitet i årets mobilitetsuka, med hovedfokus på elsparkesykler som skulle presenteres i en avsperrt del av Storgata midt i Lillestrøm sentrum. Vi ble spurt om vi kunne hjelpe til med praktiske oppgaver i Storgata på fredag og lørdag i mobilitetsuka, jf [bilder og innlegg av 23.09.19](#) fra Facebook siden til Lillestrøm sykkelby nedenfor.

I dette innlegget på Facebook siden www.facebook.com/sykelbyen kan vi også lese at «sparkesykkel og alle typer sykler er redningen for både klima og helse.» Dette kan da virke slik at Skedsmo kommune allerede vet hvilken betydning elsparkesykler har i kommunens trafikkbilde... Allikevel ble vi under sykkelturen 17. september også spurt av planavdelingen om vi hadde innspill til diskusjonen rundt elsparkesykler. Vi svarte umiddelbart at vi dessverre ikke kunne bidra med noe praktisk innsats i mobilitetsuka på så kort varsel, men at vi gjerne kunne uttale oss om tema elsparkesykler, dersom vi ville motta en skriftlig henvendelse med konkrete spørsmål og mer bakgrunnsinfo om kommunens planer.



Bilde 1-2: Det er lørdag i mobilitetsuka og vi har stengt et kvartal i Storgata for biler og fylt gata med sykkelaktiviteter og demonstrasjon av bysykler sparkesykkel og lastesykkel. NAF og JCDecaux var gode samarbeidspartnere. Humpebanen skal stå permanent på Gjellerås skole slik at barn og andre kan øve seg og bli trygge i trafikken. Kilde: www.facebook.com/sykelbyen (redigert)

Dagen etter sykkelturen, altså onsdag 18.09.19 fikk vi e-post fra planavdeling med følgende innhold:

Sparkesykkel i Lillestrøm.

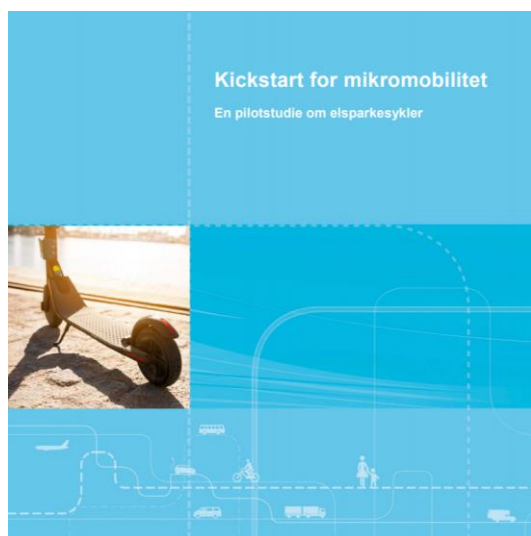
Syklistene kan gjerne komme med innspill til denne saken som skal opp i HUT senere i høst.

...og 01.10.19 fikk vi ny mail fra planavdelingen der vi ble bedt om å sende innspill i løpet av uke 40. Dessverre ble spørsmålstillingen ikke konkretisert noe mer... Vi tolker saken slik at vi her ble bedt om innspill til (1) kommunens bruk av ressurser for tilrettelegging for elsparkesykling og (2) kommunens regulering for andres tilrettelegging, og at det gjelder både bruk av «egne» elsparkesykler og utlån av elsparkesykler.

Som lokallag til Syklistenes landsforening er vi høringsinstans for veisaker i Skedsmo kommune og har vi i flere år bidratt med innspill, både vurderinger av nåværende/ faktiske sykkelforhold og konstruktive forslag for konkrete sykkeltiltak. Vi har f eks uttalt oss gjentatte ganger og i flere sammenheng om kommunens bysykkelordning i Lillestrøm. Vi mener at vi har forholdvis god lokalkunnskap og forståelse for mange aspekter rundt sykkel-tematikken, særlig i en lokal sammenheng. Men vi kan ikke hevde at vi er eksperter på elsparkesykler. Videre er kommunens oppfordring svært lite konkret og vi har fått nokså kort tid. Men i dette brevet sender vi altså noen kommentarer til kommunens påstand at «sparkesykkel... er redningen for både klima og helse».

Metodisk er vårt bidrag her basert på et raskt søk etter tilgjengelig informasjon om elsparkesykler på nettet (jf vedlegg 1-5) og en liten «høringsrunde» innover i egen organisasjon, dvs vi har bedt gode sykkelvenner fra Syklistenes landsforening over hele landet om innspill. I dette brevet presenterer vi en del aspekter som belyser hvor kontroversielt elsparkesykler diskuteres i disse dager...

Elsparkesyklene er et forholdsvis nytt fenomen i Norge (og verden for øvrig), og det betyr selvfølgelig også at det er begrenset med erfaring, forskning og systematisert kunnskap om denne nye typen mikromobilitet. Men Transportøkonomisk institutt (TØI) publiserte nettopp en «pilotstudie om erfaringer med elsparkesykler». Vi regner med at fagfolk i planavdelingen er kjent med TØI rapporten 1721/2019 «Kickstart for mikromobilitet – En pilotstudie om elsparkesykler»¹, se sammendraget nedenfor:



Elektrisk sparkesykkel er en ny form for mikromobilitet som kan gi økt frihet og tidsbesparelser i hverdagen. For å oppnå viktige samfunns mål om helse, miljø og sikkerhet er det behov for et solid kunnskapsgrunnlag om elsparkesykler. Sommeren 2019 gjennomførte vi en pilotstudie om elsparkesykler blant 431 personer gjennom vegkantintervju og en spørreundersøkelse i Oslo sentrum. Resultatene viser at elsparkesykkelen i stor grad erstatter gange og kollektivtrafikk. Dette kan påvirke både folkehelsen og miljøet. Videre viste analysen at én av ti av elsparkesyklistene har hatt et uhell med elsparkesykkel, mens nesten én av fem opplevde et nestenuhell sist gang de kjørte elsparkesykkel. Likevel føler et stort flertall seg trygge i trafikken. Én av fire fotgjengere og syklist er utrygge i møte med elsparkesykler. Parkerte elsparkesykler er en særlig utfordring. Utfordringen fremover blir å tilrettelegge og regulere bruk og parkering for å bedre samhandlingen med andre trafikanter.

¹ <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=50932>

Vi mener at det nevnes viktige aspekter i dette korte sammendraget fra TØI og vil i det følgende særlig belyse hvilken betydning elsparkesykler kan ha for folkehelse og miljø, og for tilrettelegging for mer sykling ellers... Det finnes indikasjoner at helse- og miljøgevinsten ved bruk av elsparkesykler er ikke så stor som det kan virke i kommunens hypotese at elsparkesykler vil bidra til å redde både klima og helse...

På nettsidene til NRK² kan vi f.eks. lese at «ifølge en ny, amerikansk studie fører elsparkesykler til mer utslipp enn en vanlig dieselbuss.». Det finnes også første funn som indikerer at elsparkesykler nesten utelukkende erstatter aktive eller kollektive transportformer og har negative helseeffekter. Ifølge ovennevnte TØI rapport erstatter elsparkesykkel «som oftest gange (58 prosent), etterfulgt av kollektiv (26 prosent), sykkel (7 prosent) og bil (5 prosent)» (se fotnote 1). Dersom kun 5% av elsparkesykkelturer erstatter bilturer, så er det nesten ingen miljø- eller klimagevinst. Her må man nemlig ikke bare regne inn de 5% av elsparkesykkelturene som erstatter bilturer, men også de 90% som erstattet gange, sykkel og kollektivtransport med et mer forurensende transportmiddel... Alt dette i motsetning til elsykler som i stor grad erstatter personbilturer og som har positive helseeffekter³.

Etter det vi forstår diskuteres elsparkesykler aktivt i Trondheim i disse dager, og Stavanger kommune vedtok vel nettopp regler for utleie av elsparkesykler på kommunal grunn⁴. Vi anbefaler Skedsmo kommune derfor å kontakte disse og andre kommuner for å innhente relevante erfaringer/ vurderinger. Vi vil ellers bare nevne at det selvfølgelig også er svært viktig å se på regelverket for bruk av elsparkesykler...⁵ Avslutningsvis vil vi både utvide og begrense diskusjonen om elsparkesykkelen noe – og rette fokus på sykkel!



Bilde 3: Los Angeles kan ikke akkurat betegnes som en «sykkelby», men der som i mange andre amerikanske byer er det i hvert fall mye bedre tilrettelagt for kombinasjon av buss og sykkel. Slike tiltak har vi foreslått i en rekke år – og vi lurte på når vi ser dette i Lillestrøm og omegn?
(Kilde: SLF LOO)

² https://www.nrk.no/urix/studie_-elsparkesykkel-er-mindre-miljoennlig-enn-buss-1.14650738

³ <https://elbil.no/elsykkel-erstatter-fossilbil/> og https://www.nrk.no/innlandet/ny-studie_-elsyklister-sykler-mer-enn-vanlige-syklister-1.14657448

⁴ <http://opengov.cloudapp.net/Meetings/STAVANGER/Meetings/Details/977056?agendaltemId=221425>

⁵ <https://www.dinside.no/fritid/her-er-reglene-for-a-kjore-med-elektrisk-sparkesykkel/70946190>

Som «syklistene» kan vi ikke la være å komme inn på diskusjon av generelle sykkelforhold (i Lillestrøm og omegn) og tilrettelegging for sykkel som fremkostmiddel i kombinasjon med andre miljøvennlige transportløsninger. Her vil vi gjerne sitere lederen fra vårt medlemsblad i Syklistenes landsforening om «mikromobilitetsboom»:

Vi lever i en stadig mer urbanisert verden. Innen 2050 vil 7 av 10 bo i byer og det kommer til å bli trangt om plassen. Samtidig skal fremtidens mobilitet følge deler av Paris-avtalen og FNs bærekraftsmål. Er mikromobilitet svaret?

I 2017 skyllet «dockless» sykkeldeling over verden, og i fjor ble konseptet tilpasset elektriske sparkesykler. Farsotten startet på den amerikanske vestkysten med Bird og Lime i førersetet – de to selskapene i USA som raskest har nådd en markedsverdi på én milliard dollar. Slikt skapes det gullrush av, og investorer har de siste fire årene investert seks milliarder dollar i mikromobilitet-startups.

Europeiske byer har fulgt tett etter, som Paris, London, Madrid, Berlin og Brussel. Og denne våren står Norge for tur. Delingsløsninger for sparkesykler skal ruller ut i Oslo, Bergen og Kristiansand og kanskje også flere byer.

Det er flere utfordringer: tyveri, hærverk, «forsøpling», og trafiksikkerhet. Sparkesyklene er sidestilt med sykkel – det er ingen aldersgrense for bruk, og kjøretøyene kan benyttes der sykler kan benyttes som gangvei og fortau. Hvordan sikkerheten til syklist, sparkesyklist og gående skal ivaretas i dette nye trafikkbildet, blir et sentralt spørsmål. Skrikende mangel på trygg, separat infrastruktur for syklist vil bli enda tydeligere.

Fremtidens mobilitet i byer handler om effektiv arealutnyttelse. Elbiler forurensar (svevestøv) og tar like stor plass som andre biler. Kollektiv, gange, sykkel og øvrige mikromobilitetsløsninger er arealeffektive, bærekraftige løsninger. Med den rette offentlige regulering og en videre (rask) utbygging av sikker infrastruktur for myke trafikanter, kan delingsordninger for elektriske sparkesykler så absolutt ha livets rett – i samvirke med sykkel. Og mens vi snakker, er Ubers «micromobility robotics»-divisjon godt i gang med å utvikle selvkjørende sykler og sparkesykler."

Vi mener at lederen ovenfor kommer inn på kjernen i selve problemstillingen med elsparkesykler. Selv om planavdelingen ikke har spesifisert saken slik mener vi at det meste handler om en oppfølging av vedtatte politiske føringer, bl a med tanke på nullvekstmålet (vil si prioritering av sykkel, gange og kollektiv) i form av tilsvarende planlegging/ tilrettelegging for syklist og andre myke trafikanter!



Vi mener nemlig at diskusjon om elsparkesykler gjelder på mange måter debatten om adskillelse av infrastruktur mellom de forskjellige trafikantgruppene og tilsvarende arealbruksprioriteringer! Det er fristende å oppfatte elsparkesykler bare som leketøy. Men for å løse klima- og miljøproblemet har tekniske innovasjoner uten tvil stor betydning. Også sparkesykler *kan* bidra til bedre helse og klima som Skedsmo kommune påstår på sin Facebook side. Men når disse nyvinninger som f eks elsparkesykler skal bruke klassiske norske G/S-veger og fortau blir forholdene fort kaotiske og det oppstår farlige situasjoner. Kaoset rundt elsparkesykler som allerede har oppstått enkelte steder beviser etter vår mening en fortsatt mangel på fullverdig adskilt og sammenhengende infrastruktur for (alle) myke trafikanter, hvorav vi som Syklistene selvfølgelig har hovedfokus på lokale syklist. Dersom Skedsmo/ Lillestrøm kommune i samarbeid med andre relevante aktører satser på bedre infrastruktur (inkludert en fungerende bysykkelordning) vil mye av problemet med elsparkesykler være løst.

Vi ønsker kommunen lykke til med sitt arbeid med elsparkesykler og bidrar også i framtiden gjerne med innspill i spørsmål som har betydning for lokale sykkelforhold – men da gjerne i en litt mer ordnet prosess, med klare bestillinger og realistiske frister. Takk!

Mvh

Styret i SLF Lillestrøm og omegn*

www.syklistene.no/lillestrom

www.facebokk.com/slfloo

* brevet er elektronisk godkjent

VEDLEGG 1-5

VEDLEGG 1: Studie: Elsparkesykkel er mindre miljøvennlig enn buss

Ifølge en ny, amerikansk studie fører elsparkesykler til mer utslipp enn en vanlig diesalbuss. Norske utleiere sier de er i gang med utbedringer.



MILJØ: Mange tenker kanskje at det er bedre for miljøet å kjøre elektrisk sparkesykkel enn å ta buss, men det er ikke alltid tilfelle, ifølge en ny studie.

FOTO: HEIDI FJØRTOFT KLOKK / NRK

[Veronica Turnage](#) Journalist - [David Vojislav Krekling](#) Journalist

Publisert 7. aug. kl. 05:53 Oppdatert 7. aug. kl. 07:25

Firmaene som leier ut elsparkesykler markedsfører ofte fremkomstmiddelet som miljøvennlig. Det stemmer ikke alltid. **En ny studie** fra statsuniversitet i Nord-Carolina viser at de batteridrevne sparkesyklene ikke er like miljøvennlig som først antatt. Den faktiske innvirkningen elsparkesyklene har på klima, kommer an på hvordan de er laget og hvor lenge de varer, skriver [MIT Technology Review](#).

Mer utslipp enn en diesalbuss med mange passasjerer

Forskerne bak studien har sett på de samlede utslippene fra produksjon, frakt, lading, innsamling og utkjøring. Studien konkluderer med at elsparkesyklene generelt produserer mer klimagassutslipp per passasjerkilometer enn for eksempel:

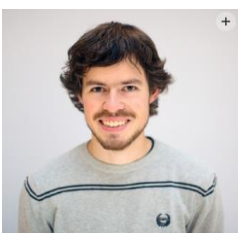
- en vanlig diesalbuss med mange passasjerer.
- elektriske mopeder.
- elektriske sykler.

Likevel produserer en elsparkesykkel bare halvparten av utslippene som en vanlig bil. En sparkesykkelen produserer 200 gram karbondioksid per engelsk mile, mens en bil produserer nesten 415 gram karbondioksid på samme strekning.

Kort levetid

En av grunnene til at elsparkesykkelen er mindre miljøvennlige enn først antatt, er kort levetid. I april skrev [Aftenposten](#) at elsparkesyklene varer fra rundt en til seks måneder.

Ifølge forskerne kan utslipp fra elsparkesyklene reduseres med 30 prosent hvis levetiden ble forlenget til to år i stedet for noen måneder. CICERO-forsker Borgar Aamaas har forsket på klima og utslipp fra transportsektoren. Han mener studien fra USA ikke nødvendigvis er fasit på hvor klimavennlige elsparkesykler er.



FORSKER: Borgar Aamaas er forsker ved CICERO og skrev doktorgraden sin om klima og utslipp fra transportsektoren

FOTO: CICERO

–I studien har de antatt en levetid på mellom et halvt og to år. Hvis den faktiske levetiden er mye lengre og det ikke trengs så mye kjøring med lastebiler, vil regnestykket se mye bedre ut, sier han til NRK. Aamaas peker også på at studien er fra USA, og sier at resultatene kunne blitt annerledes i Norge. For eksempel ville utslippene fra lading vært mindre. **Likevel er forskeren enig i at elsparkesykler som regel kommer dårligere ut klimamessig enn buss.**



MANGE UTLEIERE: Det finnes mange elsparkesykler på markedet. En av de største i Oslo er VOI.

FOTO: VERONICA TURNAGE / NRK

Lite utslipp fra lading

Hvor miljøvennlig en elsparkesykkel er, avhenger også av elektrisiteten som brukes til opplading, produksjon av selve sykkelen, batteriet og hvor mye lastebilene som henter og bringer sparkesyklene til og fra lading slipper ut. **Studien anslår at nesten halvparten av utslippene kommer fra materialene og produksjonsprosessen. I tillegg beregnes totalutslippene fra selve ladingen til rundt fem prosent.**

– Det er ofte disse utslippene man tenker på når sparkesyklene reklameres som «grønne», sier Aamaas.

Utleierne sier de jobber med utbedringer

Lime og Voi er to av de mest profilerte selskapene som leier ut elsparkesykler i Norge. Begge hevder at de allerede har tatt skritt for å redusere klimaavtrykket for sine sparkesykler.

– Det inkluderer blant annet elektrisitet til sparkesyklene med 100 prosent fornybar energi og etablering av et robust reparasjons- og gjenbruksprogram for å forlenge livssyklusen, skriver Niklas Joensen i Lime Norden i en epost til NRK.

Voi skriver at de om kort tid skal introdusere utskiftbare batterier med lengre levetid.

– Vi vil også introdusere elektriske kjøretøy for våre «jegere» (som samler inn utladede sparkesykler, red.anm), og vil ytterligere øke resirkulering og gjenbruk av komponentene i våre elsparkesykler, skriver PR-sjef Kristina Nilsson til NRK i en epost.

Lime mener også at studien er basert på antakelser og mangelfulle data, som går utover resultatene.

https://www.nrk.no/urix/studie_-elsparkesykkel-er-mindre-miljovennlig-enn-buss-1.14650738

VEDLEGG 2: El-sykkel erstatter fossilbil



Skrevet av: [Hulda Tronstad](#) Publisert: 23. august 2017 Kategori: [Elsykkel](#), [Nyheter](#)

Elsyklistene fosser fram på veiene. Ny undersøkelse viser at elsykkel erstatter både fossilbil og kollektivtransport.

Den første norske undersøkelsen blant elsyklistere, gjennomført av Elbilforeningen, viser at elsyklistere er med på å endre trafikkbildet – særlig rundt byene. 85 prosent av elsyklistene oppgir at sykler mer enn før de kjøpte elsykkel.

– Kjøp av elsykkel betyr endring av vaner. Vi ser at svært mange setter fra seg fossilbilen og sykler på elsykkel.

Men vi ser også at elsyklistene oppgir at de bruker en både kollektivtransport og elbil mindre, samt at de går mindre, sier Christina Bu i Elbilforeningen.

På jobb og i fritida

Halvparten av alle elsyklistere opplyser at de tidligere kjørte bil til jobb. Etter å ha kjøpt elsykkel er bilandelen nede på 25 prosent. Tilsvarende tall for kollektiv er 34 prosent før, og 17 prosent etter elsykkelkjøp. Tre av fire elsyklistere bruker elsykkelen til jobben, og nesten halvparten bruker også elsykkelen til nyttesykling på fritiden (innkjøp, ærender og besøk). I tillegg bruker fire av ti elsykkelen på turer.

90 prosent er helt enig eller enig i påstanden om at elsykkelen er det beste transportmiddelet for å folk til å sykle. Og over åtti prosent er enig i at elsykkelen kan erstatte bil.

– Vi ser at elsyklistere er svært fornøyde syklister – hele 95 prosent av elsyklistene er fornøyde med å være elsyklist. Det er ikke rart at de gliser når de sykler rundt, sier Christina Bu.

Entusiastiske elsyklistere

Elsyklistene er så glade for å sykle på elsykkel at 65 prosent av dem har fått andre til å prøve eller kjøpe elsykkel. Og svært mange oppgir at de snakker entusiastisk om elsykkelen sin til andre.

Andre funn:

- Bare fem prosent av elsyklistene har planer om å kjøpe seg fossilbil.
- En tredjedel av elsyklistene (32 prosent) disponerer i dag elbil i husstanden.
- Mer enn hver fjerde elsyklist (27 prosent) planlegger å kjøpe elbil.

Hovedandelen av elsyklistene befinner seg i og rundt de store byene Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger.

Om undersøkelsen Elsyklisten 2017:

Elsyklisten 2017 er en undersøkelse gjennomført av Norsk elbilforening. Dette er den første norske undersøkelsen gjort blant elsyklistere. Undersøkelsen er gjort i perioden juni – juli 2017. Elsyklistene er funnet via sosiale medier. Elbilforeningen har gjennom ulike prosjektarbeid fremmet elsykkelsalget og har i samarbeid med elsykkelbransjen, også utarbeidet den første norske elsykkelstatistikken.

<https://elbil.no/elsykkel-erstatter-fossilbil/>

VEDLEGG 3 - Ny forskning: Elsyklister får like mye trening som vanlige syklist

LILLEHAMMER (NRK): Tove Iren Risløw (63) har hoppet på elsykkelbølgen og angreir ikke et sekund. Formen har blitt bedre, og hun føler seg klimavennlig.



EL-FRELST: Tove Iren Risløw har hatt elsykkel i to år, og er en av tusenvis som er storfornøyde med elsykkel som fremkomstmiddel.

FOTO: LARS ERIK SKREFSRUD / NRK

[Sindre Auståker Johansen](#) Journalist - [Eilin Spolèn Juva](#) Journalist - [Line Fosser Vogt](#) Journalist - [Lars Erik Skrefsrud](#) Fotograf

Publisert 14. aug. kl. 08:04 Oppdatert 15. aug. kl. 11:03

– Etter at jeg fikk elsykkel, har jeg syklet utrolig mye mer enn før. En søndagstur på fjellet føles nå nærmere enn tidligere. Også bruker jeg jo elsykkelen til butikken, jobb, byen, overalt egentlig, sier Risløw.

Det er hun ikke alene om.

[En ny stor EU-undersøkelse, med over 10 000 deltakere fra syv europeiske byer](#), konkluderer med at den fysiske aktiviteten på elsyklister kontra vanlige syklist er omtrent lik. Dette til tross for drahjelpen fra elmotoren.



LIKE SPREKE: Elsyklister og syklist i byene Antwerp (Belgia), Barcelona (Spania), London (Storbritannia), Örebro (Sverige), Roma (Italia), Wien (Østerrike) og Zürich (Sveits) var med i studiet.

FOTO: VEGARD WIVESTAD GRØTT / NTB SCANPIX

Elsyklister har betydelig lengre turdistanser, samt lengre daglige distanser sammenlignet med vanlige syklist. De som velger bort bilen og kollektivtransport til fordel for elsykling, opplever en markant økning i fysisk aktivitet.

- Les også: [Elsyklister gjør seg til lovbytere](#)
- Les også: [Elsykkel i fjellet har tatt helt av](#)

– Før ble det gjerne bil når jeg skulle til steder med tyngre bakker på veien, eller når været var litt ruskete. Nå blir den stående, og elsykkelen frakter meg oppover i vær og vind, sier Risløw.

Videre forteller den ivrige elsyklisten at hun har påvirket flere til å bli interesserte.

– Jeg syklet forbi noen i en heftig oppoverbakke her om dagen. Da jeg møtte de på toppen, spurte de hva i alle dager dette var for noe. Risløw forklarte at hun hadde kjøpt elsykkel.

– Neste gang vi møttes hadde de fått seg sine egne!

Bilen byttes ut, til og med om vinteren

Hulda Tronstad, seniorrådgiver i Norsk elbilforening, er klar på at elsykkel erstatter bil i stor grad.

– Vi har et funn fra vår elsykkelundersøkelse, som viser at man bruker den elektriske sykkelen hele året. Når vanlige syklistene setter fra seg sykkelen på høsten, fortsetter halvparten av elsyklistene hele året rundt, sier hun.

Det har altså blitt gjennomført flere mindre undersøkelser på elsykkel, men [den nye EU-undersøkelsen](#) er den største så langt.



BESTÅR NÅR ÅRSTIDENE SKIFTER: Hulda Tronstad skryter av elsykkelenes egenskaper.

FOTO: GRETHE KIELLAND JENSSEN / NRK

Anders Iversen Mathiesen eier sykkelbutikken Sykkologen i bakkebyen Lillehammer. Han mener det er kjempefin utvikling som nå har kommet frem.

– Det høres supert ut. Terskelen med elsykkel er mye lavere for mange, så det er helt knall. Man får hjelp opp bakkene og kan sykle til og fra jobb uten å bli svett, sier han.

Noe svette blir det likevel på dem som ønsker det.

– Jeg har absolutt merket helsemessige fordeler etter at jeg startet med elsykling. Bedre kondis har det blitt, sier elsykkelfrelste Tove Iren Risløw.

Ved hjelp av elsykkelen har hun også fått trent seg opp etter en operasjon.

– Jeg slet med å gå en periode som følge av en operasjon. Sykling gikk derimot helt fint, og med det ekstra insentivet ved motorhjelp har det gått over all forventning.



IMPONERT: Anders Iversen Mathiesen er glad for at flere nå legger bort bilen.

FOTO: LARS ERIK SKREFSRUD / NRK

https://www.nrk.no/innlandet/ny-studie_-elsyklister-syklar-mer-enn-vanlige-syklister-1.14657448

VEDLEGG 4 - Elektriske sparkesykler i Oslo

Opprør mot el-sparkesykler: - Vi er veldig lei oss. Det skal ikke skje (Dagbladet, 03.04.19)

Debatten raser om elektriske sparkesykler. Blindeforbundet melder om folk som har blitt påkjørt og brukerne er irriterte.



SVARER: Det svenske selskapet VOI sier de er lei seg for at folk har blitt påkjørt av deres elektriske sparkesykler. Debatten raser nå over el-scooterne som er til utleie i Oslo sentrum.

Foto: Gorm Kallestad / NTB scanpix

3. APRIL 2019 KL. 21.05 Trym Mogen

I løpet av denne våren har det dukket opp en helt ny farkost i Oslos gater: nemlig elektriske utleiesparkesykler.

Prinsippet er ganske enkelt, via en app på telefonen kan du låse opp en elektrisk sparkesykkel og benytte den innenfor det tidsrommet du leier den. I tillegg til en fastpris, betaler brukeren for bruk per minutt for de elektriske sparkesyklene som er så godt som lydløse og har en toppfart på 20 kilometer i timen.

Når du er ferdig med sparkesykkelen, kan du i prinsippet sette den fra deg hvor du vil. Poenget med tjenesten er at noen får betalt for å ta med seg sparkesyklene og lade dem hjemme. Inntil videre er imidlertid sparkesyklene ofte spredd rundt omkring i Oslos gater.

- Et stort problem

Både hensatte sparkesykler på fortau og det som beskrives som farlige situasjoner i trafikken, skaper nå furore.

- Dette dukket opp veldig plutselig, og er blitt et stort problem for blinde, svaksynte og alle byvandrere. Mange av dem blir bare parkert midt på fortauet, som er et stort problem for gruppa jeg presenterer, sier leder i Norges Blindeforbund, Unn Ljøner Hagen, til Dagbladet.

- Vi har også fått klager fra medlemmer som har blitt påkjørt. Det har skjedd flere påkjørsler bakfra. De er så lydløse, så muligheten for å høre seg unna er vanskelig, sier hun til Dagbladet.



KAOS: Undertegnede tok dette bildet av to Tier-sparkesykler midt på fortauet utenfor egen bolig i Oslo klokka 00.32 natt til mandag. Foto: Trym Mogen / Dagbladet



SAMME STED: 14.38 mandag ettermiddag, over 14 timer etter, sto de to syklene parkert på samme sted. Det er slikt blindedeforbundet frykter. Foto: Trym Mogen / Dagbladet

Det er foreløpig ukjent hvor mange som skal ha blitt påkjørt av sparkesyklene i Oslo. Likevel har både problematikken med manglende trafikkregler og hensatte sykler satt fyr på debatten i ulike arenaer.

- Skal ikke skje

I disse dager er det selskapene VOI og Tier som tilbyr utleie av elektriske sparkesykler i Oslo. Nå svarer Norden-sjef i VOI, Eric André, på kritikken.

- Vi er veldig lei oss for å høre at blinde har blitt påkjørt av sparkesykler i Oslo. Det skal ikke skje. Da VOI lanserte i Norge, tok vi kontakt med Norsk Blindedeforbund og Bymiljøetaten. I morgen skal vi møte Norsk Blindedeforbund for å diskutere problemet, sier han til Dagbladet.

VOI er allerede etablert i storbyer i Spania, Sverige, Portugal, Frankrike og Danmark.

- Vi har også lenge vært i dialog med Synskadades Riksförbund i Sverige, og vi jobber stadig med å finne de beste løsningene for alle å omgås i trafikken. VOI skal ikke bare være bra for brukerne våre, men også integreres godt inn i byen og ikke forstyrre fotgjengere eller andre trafikanter, sier Eric André.

- Vi er veldig åpne for dialog med byrådet og andre som kan bistå dette arbeidet. Dette er en problemstilling som vi tar svært alvorlig, sier han.

«Elendig, crap og ubrukelig»

Dagbladet har onsdag også forsøkt å nå det tyske selskapet Tier om kritikken, men har foreløpig ikke fått svar. De to selskapene har nå etablert seg med sparkesyklene i hovedstaden, og til sammen elleve aktører ønsker å gjøre det samme. Det er ventet at flere tusen slike kjøretøy vil bli å se i Oslos gater de neste månedene.

Samtidig som fotgjengere og andre nå klager over at sparkesyklene blir parkert rundt omkring på fortauer og samtidig har skapt farlige situasjoner, er heller ikke brukerne fornøyd.

Ifølge nettstedet [Shifter.no](https://shifter.no) har brukerne i Oslo gitt tilbakemelding med ord som «elendig», «crap» og «ubrukelig» om Tier-tjenesten.

Da nettstedet skulle teste sparkesykler fra tyske Tier, fungerte ikke 29 av 69 sykler.

Kommunikasjonssjef Bodo Braunmühl sier til nettavisa at forespørselen i Oslo har vært «incredible».

- Heldigvis har vi jobbet med å utvikle appen. Den nye appen som vi lanserer denne uka vil bli rullet ut for fullt innen slutten av neste uke. Den nye appen skal klare å håndtere høy etterspørsel og øke brukervennligheten betydelig, skriver Braunmühl til Shifter.

- Morsomt å kjøre

Høyres byrådsleder kandidat i Oslo, Eirik Lae Solberg, er en av dem som har testet de nye sparkesyklene.

- Jeg har akkurat kjørt en slik el-scooter fra debatt hos TV 2 Nyhetskanalen til Rådhuset i Oslo. Det fungerte fint, sier han til Dagbladet onsdag ettermiddag.



PÅ TUR: Høyres byrådsleder kandidat Eirik Lae Solberg la i helga ut dette bildet av at han testet de nye sparkesyklene. Foto: Privat

I helga la han ut et Facebook-innlegg om at han hadde testet syklene.

- Dette skaper engasjement. Det er et godt tilskudd til bybildet, og er en fin måte å komme seg rundt på. Dette dekker et behov mange har følt på. I tillegg er det morsomt å kjøre dem, sier Solberg til Dagbladet.

Han mener samtidig det er viktig at folk viser hensyn både ved kjøring og parkering av sparkesyklene.

- Det er bra at dette engasjerer. Jeg håper folk respekterer reglene, så kan det hende vi får fjernet noen av motforestillingene. Vi må ha klare regler for bruk og hensetting, og også førere av el-scooterne må ta hensyn, sier han.

- Vanskelig utvikling

Unn Ljøner Hagen i Norges Blindeforbund er skeptisk til utviklingen.

- Vi har ikke mulighet til å se dem når de står langs fortauene, og det virker ikke som om alle som låner har helt kontroll. Hvem er fortauene til for? Vi synes dette er en vanskelig utvikling. Det rammer ikke bare vår gruppe, men folk med rullestol, barnevogn og propper i øret. Utviklingen er litt illevarslende, sier hun.

Hun sier de har tatt opp saken med Oslo kommune. [DinSide har tidligere skrevet om hvilke krav Bymiljøetaten stiller til utleieselskapene.](#)

- Vi har bedt se på hva de har gjort i for eksempel København, som har hatt dette over lengre tid. Der har de gått bort fra at man kan parkere hvor som helst og har satt opp parkeringsplasser for sparkesyklene. Jeg tror det løser en del av problemene. Men det løser ikke at fortauene fra før, spesielt i Oslo, er smale og trange med mye folk, sier hun.

Hun sier hun har forståelse at dette kan være en praktisk og rask måte for noen å komme seg rundt på.

- Vi etterlyser en sterkere holdning fra myndighetene til å se at dette skaper kaos og at ikke alle føler seg trygge i bybildet. Hadde man brukt sykkelfeltene kan det løse mye av problemet, sier hun.

- Trygg avstand

PR-sjef i VOI Technology, Kristina Nilsson, har kommet med ytterligere svar på Dagbladets spørsmål onsdag kveld.

- Vi oppfordrer brukerne våre til å parkere våre elektriske sparkesykler i trygg avstand fra pågående trafikk, og på et sted som lar fotgjengere gå uten hindringer på fortauer. I tillegg har vi kommunisert hvilke sikkerhetstiltak brukerne våre burde følge når de bruker våre sparkesykler. Det inkluderer bruk av hjelm samt å aldri bruke mer enn én sparkesykkel om gangen. Dette er en ny bransje, så vi jobber stadig med lokale myndigheter og andre aktører over hele Europa for å sikre at bruken av sparkesyklene våre er så trygg som mulig for alle, sier hun.

Nilsson sier de har jobbet mye med løsningene i forskjellig europeiske byer.

- Vi tenker å implementere mange ulike tiltak, inkludert insentiver for parkering, sikkerhetskampanjer på sosiale medier samt å gjøre det slik at apper tilpasset blinde inneholder informasjon om hvor sparkesyklene befinner seg, sier hun.

- Vi jobber stadig for å forbedre brukeropplevelsen. Hvis noen opplever et problem av noe slag, må de ikke nøle med å ta kontakt med vår kundeservice.

VEDLEGG 5 - Elektrisk sparkesykkel - regler:

Her er reglene for å kjøre med elektrisk sparkesykkel

Du kan faktisk ikke kjøre hvor du vil.



HER MÅ DU PASSE FARTEN: Elektrisk sparkesykkel er kun tillatt på fortau eller gågate når gangtrafikken er liten, og da må man ha tilnærmet gangfart. Foto: Terje Pedersen/NTB scanpix

[Kristin Sjørdal](#)

I går skrev Dagbladet om [strømmen med elektriske sparkesykler som skaper farlige situasjoner](#) i Oslo.

Noen av utfordringene med dem er at de er bortimot lydløse, de kan kjøre opptil 20 kilometer i timen, de henses på fortau - og det er plutselig veldig mange av dem. Blindeforbundet er blant dem som har ytret bekymring etter å ha registrert at både kjøring i rask fart og hensetting av elsparkesyklene på fortau skaper farlige situasjoner.

At utleie-sparkesyklene i tillegg får [kritikk for at de er av dårlig kvalitet og kun lever i cirka to måneder](#), er et annet aspekt som Dinside har skrevet om tidligere.

Men det er ikke slik at du kan kjøre hvor fort du vil, hvor du vil, med en elektrisk sparkesykkel.

Det er nemlig begrensninger på hastigheten for deg på elektrisk sparkesykkel dersom du ferdes på fortau eller gågate.

Du er nesten syklist

I fjor ble [elektriske sparkesykler, hoverboard og andre små, elektriske kjøretøy sidestilt med sykkel](#).

Det betyr at det hovedsakelig er de samme reglene som gjelder for ferdsel med en elektrisk sparkesykkel, som for sykkel.

Vel å merke dersom de elektriske kjøretøyene tilfredsstiller de tekniske [kravene](#) til selve kjøretøyet.

(Dette til motsetning av en vanlig sparkesykkel uten motor, som ikke hører til i noen kjøretøygruppe og hvor det heller ikke stilles tekniske krav.)

Artikkelen fortsetter under annonsen

For alle sparkesykler, med eller uten motor, gjelder regelen: Kjør du på sparkesykkelen, regnes du som kjørende. Triller du den ved siden av deg, regnes du som gående. Akkurat som for bruk av en vanlig tråsykkel.

Elsparkesykkel er en sykkel:

Elsparkesykler er definert som «sykkel» i [Forskrift om krav til sykkel § 2](#):

«Som sykkel regnes også elektrisk drevet kjøretøy for transport av én person (føreren). Innretningen må ha egenvekt ikke over 70 kg (inklusive batteri), bredde ikke over 85 cm, lengde ikke over 120 cm og konstruktiv hastighet ikke over 20 km/t. Kjøretøy uten selvbalerende teknologi tillates ikke å ha sitteinretning. Kjøretøy som nevnt i dette ledd anses ikke som motorvogn etter vegtrafikkloven § 2.»

- Ikke ubetinget tillatt

Kurt Ottesen ved Trafikant- og kjøretøyavdelingen hos Statens vegvesen, påpeker overfor Dinside at selv om de elektriske sparkesyklene er som sykkel å regne, er det trafikkregler som regulerer adgangen til å sykle på fortau.

- Sykling er ikke ubetinget tillat på fortau, sier Ottesen.

Han viser til [trafikkreglene § 18 nr. 3](#), hvor det heter at:

«Sykling på gangvei, fortau eller i gangfelt er tillatt når gangtrafikken er liten og syklingen ikke medfører fare eller er til hinder for gående. Slik sykling må ved passering av gående skje i god avstand og i tilnærmet gangfart.»

- Dette vil innebære at særlig i bysentrum vil man ikke kunne sykle på fortau når det er en viss mengde gangtrafikk, sier Ottesen, og understreker samtidig at dette naturligvis er skjønnsmessig, så man ikke kan si at et visst antall gående betyr forbud.

Fartsbegrensningene for «syklende» eller «sparkesyklende» gjelder også for ferdsel i gågater, på gatetun og så videre.

- Det er lov å kjøre der, men ikke fortere enn gangfart, sier Ottesen.

Også Morgan Andersson, generalsekretær i Syklistenes landsforbund, understreker viktigheten av å ta hensyn:

- Man må ta de samme hensynene som når man sykler. Spesielt er den såkalte aktsomhetsparagrafen i vegtrafikkloven, § 3, er viktig å følge, sier Andersson til Dinside.

«Aktsomhetsparagrafen»

Enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret.

Vegfarende skal også vise hensyn mot dem som bor eller oppholder seg ved vegen. ([§3 i Vegtrafikkloven](#))

- Hvordan skal sikkerheten ivaretas?

Syklistenes Landsforening kommenterer til Dinside at det selvsagt er mange gode muligheter ved «mikromobilitet» - som bruk av elektrisk sparkesykkel er en del av. Men de peker også på flere utfordringer, som tyveri, hærverk, «forsøpling» og trafiksikkerhet.



Her er kjørereglene du må kunne

- Sparkesyklene er sidestilt med sykkel – det er ingen aldersgrense for bruk, og kjøretøyene kan benyttes der sykler kan benyttes som gangvei og fortau. Hvordan sikkerheten til syklist, sparkesyklist og gående skal ivaretas i dette nye trafikkbildet, blir et sentralt spørsmål. Skrikende mangel på trygg, separat infrastruktur for syklist vil bli enda tydeligere, sier generalsekretær Morgan Andersson i Syklistene til Dinside.

De etterlyser en offentlig regulering og utbygging av infrastruktur for å trygge forholdene for alle trafikantgruppene:

- Det er ikke tilrettelagt godt nok for myke trafikanter i dag. Å blande inn enda en trafikantergruppe på samme areal kan derfor få uheldige trafikksikkerhetsmessige konsekvenser. Myndighetene bør følge nøye med på utviklingen. Dette tydeliggjør behovet for rask utbygging av god og trygg infrastruktur for disse trafikantergruppene, spesielt gående og syklende, sier Andersson.

- Med den rette offentlige regulering og en videre, rask, utbygging av sikker infrastruktur for myke trafikanter, kan delingsordninger for elektriske sparkesykler ha livets rett – i samvirke med sykkel, sier han videre.

Aktuelle regler for ferdsel med sykkel/sparkesykkel :

Fra [trafikkreglene](#), om ferdsel i trafikken:

- Trafikkreglene § 9 nr. 2: Kjørende som krysser gangveg eller fortau, har vikeplikt for gående. Det samme gjelder kjøring på gågate eller gatetun.
- Trafikkreglene § 13 nr. 3: På gågate eller gatetun må det ikke kjøres fortere enn i gangfart.
- Trafikkreglene § 18 nr. 4: Sykkel kan stanses eller parkeres på sykkelveg, gangveg, fortau, gågate eller gatetun dersom den ikke er til unødig hinder eller ulempe.

Ikke tillatt i marka

Om du skulle forville deg i skogen med en elektrisk sparkesykkel, er det kanskje best å snu - og ikke bare på grunn av det vi mistenker vil være noe begrensede terrengegenskaper:

Det er nemlig ikke lov å kjøre en elektrisk sparkesykkel i utmark.

Da er sparkesykkelen nemlig ikke en «sykkel» lenger - men en «motorvogn»:

- Definisjonen som «sykkel» gjelder ikke her, i utmark er dette en motorvogn og da omfattes den av regelverket om motorferdsel i utmark, forteller Ottesen i Statens vegvesen.

Dette bekrefter også fagsjef Mats Larsen i Syklistenes landsforening:

– Vår tolkning er at elsparkesykkel ikke vil kunne brukes i utmark. Vegtrafikkloven og motorferdselsloven/markaloven er ikke samkjørt når det gjelder hva som er definert som sykkel. Stortinget har åpnet for bruk av elsykkel i utmark gjennom endringer i *Forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag* og nå nylig også i markaloven. Elsykkel er her spesielt omtalt som et eget kjøretøy (ikke definert som sykkel), og så vidt vi forstår, åpner dermed ikke regelverket i dag for bruk av elsparkesykkel i utmark, sier Larsen til Dinside.

Husk disse trafikkreglene for (elspark-) syklistene:

Trafikanter på elsparkesykler må også huske disse trafikkreglene, ettersom de er syklistene.

Syklistenes landsforening svarer:

Hvem skal stoppe for hvem ved gangfelt? - Ferdes man i veibanen og kommer til kryssende gangfelt, skal man vike for kryssende fotgjengere, med mindre annet er regulert ved trafikklys.

Stoppe for rødt lys? - Ja, ferdes man i veibanen, skal man stoppe ved rødt lys, på samme måte som når man sykler.

Kan man kjøre over fotgjengerfeltet på elsparkesykkelen, eller må man gå av? - Man kan krysse gangfelt kjørende på elsparkesykkelen, men har da vikeplikt for all kryssende trafikk. Går man av, har kryssende trafikk vikeplikt, med mindre annet er regulert ved trafikklys.

Er det aldersgrense for elsparkesyklene? Og hva med bruk av hjelm? - Det er ingen aldersgrense, og det er ikke påbud om hjelm, på lik linje med sykkel.

<https://www.dinside.no/frtid/her-er-reglene-for-a-kjore-med-elektrisk-sparkesykkel/70946190>