



Til Lillestrøm kommune (postmottak@lillestrom.kommune.no)

Lillestrøm, 17. mars 2022

SLF Lillestrøm og omegn med høringsuttalelse til «Forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn» (saksnummer 21/29048)

Vi sender herved vår høringsuttalelse til «Forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn» (fra Lillestrøm kommune, saksnummer 21/29048).

Vi er enige i ordlyden som fremkommer i de 5 første paragrafene og har ingen innspill, da det er kun definisjoner og krav fra kommunene og til søknaden. Når det gjelder paragrafene 8 – 13, så håper vi at kommunen tar affære ved mislighold fra utleier når de blir innrapportert til kommunen eller at dere fanger opp dette ved kontroll. Vi spiller inn at kommunens innbyggere kan spille inn dette via nettside www.lillestrom.kommune.no/vei-trafikk-og-parkering/veiarbeid-og-vedlikehold/meld-feil-og-mangler-i-gata/ med kontakt oss skjema dersom det ikke blir opprettet et nytt valg hvor man kan spille inn om el sparkesykler. Det er viktig at innbyggerne har en enkel og opplyst mulighet å komme med tilbakemeldinger i slike saker.

Når det gjelder paragraf 6 om hvem som får tillatelse til å sette ut el sparkesykler i kommunen, synes vi det er gode presiseringer som fremkommer i både første og andre avsnitt. Det er positivt at samtlige vilkår i søknaden (paragraf 5) må være oppfylt. Det som er spennende er hvor mange aktører og el sparkesykler kommunen ønsker å ha utplassert.

Per i dag er det også bysykler som dessverre ikke er så mye brukt som de burde vært de siste årene. Vi er redde for at bysyklene vil utkonkurreres av el sparkesyklene på sikt med tanke på at de per dags dato har et fortrinn med tanke på at du ikke trenger å sette de i et stativ, men kan plassere de der du ønsker å sette den fra deg. I tillegg føler vi at el sparkesykler kanskje er mer ettertraktet blant yngre aldersgrupper (opp til de som er i 40 årene), mens sykler er mer for de eldre enn forannevnte.

I vilkår for bruk i paragraf 7 bokstav a og b fremkommer det at det kan iverksettes midlertidige og permanente soner som de skal settes innenfor. Vi føler at det bør iverksettes digitale soner som er i tilknytning til gågata og torvet, men at det ikke er lov å sette de fra seg i områdene der folk skal gå og oppholde seg. Dette på grunn av at erfaringsmessig kan disse el sparkesyklene bli stående mitt i veien, kastet overende og generelt være i veien. Dette gjelder spesielt for de som er funksjonshemmede, deriblant svaksynte, rullestolavhengige etc.

Utleietidspunkt som er omtalt i bokstav e støttes helt og fullt. Det er viktig for at man skal unngå at man benytter disse hjem fra byen når man ikke burde gjøre det samt at kommunen får brøytet veinettet uten hindringer i veien.

Sist nevnes det at tidene for alarmer og sjenerende lyder omtalt i bokstav f er bra. Det kan være en del ulyd på disse hvis de blir flyttet uten av det foreligger et leieforhold. Når man setter dette fra kl 20 så vil det være ro slik at de som trenger det, f eks småbarnsfamilier, får kvelds og nattero.

Vi viser ellers til tidligere kontakt mellom Lillestrøm/ Skedsmo kommune ang sykkelforhold i Lillestrøm og omegn, særlig til vårt brev av 04.10.19 til planavdelingen i Skedsmo kommune (jf vedlegg 3). I dette brevet skrev vi følgende:

...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 syklistene. 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 fortsatt lykke til med det fortløpende arbeidet med planlegging og tilrettelegging av gode sykkelforhold i Lillestrøm og omegn.

Mvh

Styret i SLF Lillestrøm og omegn*

www.syklistene.no/lillestrom

www.facebokk.com/slfloo

* brevet er elektronisk godkjent

VEDLEGG 1-3

[Startsiden](#) → [Samfunnsutvikling \(planlegging\)](#) → [Kunngjøringer av planer og høringer](#) → [Høringer](#) → Forskrift for små elektriske kjøretøy

Forskrift for små elektriske kjøretøy

Forslag til forskrift for små elektriske kjøretøy på offentlig grunn er ute på høring.

Om høringen

Forslag til forskrift for små elektriske kjøretøy på offentlig grunn ble 1. gangs behandlet av Hovedutvalg for miljø og samfunn (24.11.2021) og Formannskapet (01.12.2021). Forskriften ble vedtatt lagt ut på høring.

Last ned forskriften

[Forskrift for små elektriske kjøretøy v14.02.2022.pdf](#)

Endringer fra opprinnelig forskrift er markert i rødt.

Frist

Høringsfristen er 18. mars 2022.

Vi gjør oppmerksom på at grunnet tidsfrist for politisk behandling, vil ikke høringssvar som mottas etter fristen tas med i den endelige vurderingen.

Har du innspill?

Eventuelle høringsuttalelser kan sendes til postmottak@lillestrom.kommune.no.

Merk uttalelsen med sak 21/29048.

Det gjøres oppmerksom på at høringsuttalelser er offentlige, jamfør offentlighetsloven og vil bli publisert på Lillestrøm kommune sin hjemmeside i forbindelse med at saken sendes til politisk behandling.

www.lillestrom.kommune.no/samfunnsutvikling/kunngjoringer-av-planer-og-horinger/horinger/2022/forskrift-for-sma-elektriske-kjoretoy/

VEDLEGG 2

Forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn, Lillestrøm kommune, 25.10.2021

§ 1 Formål

Forskriften skal legge til rette for at utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Lillestrøm kommune bidrar til fremkommelige og trygge offentlige rom, effektiv forvaltning, klimavennlige løsninger, og godt miljø og lokalmiljø.

§ 2 Definisjoner

I forskriften menes med

- a) offentlig grunn: de deler av Lillestrøm kommune der kommunen, fylkeskommunen eller staten er eier av grunnen, for eksempel veier, fortau, parker og torg.
- b) små elektriske kjøretøy: små elektriske kjøretøy og sykkel med hjelpemotor (elsykkel)
- c) utleier: virksomhet som leier ut små elektriske kjøretøy.
- d) plassering: enhver plassering, utplassering, flytting, omplassering eller rydding som utleier, eller representanter som opptrer på deres vegne, utfører med utleiers små elektriske kjøretøy.

§ 3 Krav om tillatelse for utleie av små elektriske kjøretøy.

Utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Lillestrøm kommune kan bare skje med tillatelse fra Lillestrøm kommune.

§ 4 Årlig kunngjøring av tillatelser

Kommunen kunngjør tillatelser årlig. I kunngjøringen fastsettes en søknadsfrist, størrelse på årlig gebyr, gis informasjon om hvor og hvordan søknaden skal sendes, hvilke opplysninger søknaden skal inneholde, og kommunens saksbehandlingsfrist.

§ 5 Krav til søknaden

En søknad om tillatelse skal som minimum inneholde:

- a) søkerens navn, adresse, organisasjonsnummer, e-postadresse, telefonnummer og kontaktperson.
- b) bekreftelse på registrering i Enhetsregisteret.
- c) antall små elektriske kjøretøy det søkes tillatelse til.
- d) plan for hvordan søker skal organisere fjerning, flytting, omplassering og rydding av kjøretøy etter forskriften § 7 bokstav a og i.
- e) bekreftelse på at utleier oppfyller krav til teknologi som fremkommer av § 7 bokstav d) på tidspunktet tillatelsen vil bli gitt.

§ 6 Hvem får tillatelse

Alle søkere må oppfylle kravene til søknaden i § 5 for å få tillatelse. Lillestrøm kommune kan begrense både antall utleieaktører og sette et tak på antall elektriske kjøretøy. Dette fremkommer av årlig kunngjøring.

§ 7 Vilkår for bruk av tillatelsen

- a) Utleier plikter å følge de krav til plassering av små elektriske kjøretøy som fremgår av den årlige kunngjøringen.
- b) I tillatelsesperioden kan Lillestrøm kommune fastsette midlertidige og permanente digitale soner (geofence), som utleier plikter å iverksette overfor brukerne av kjøretøyene. Sonene kan gjelde for hele eller deler av døgnet og/eller for bestemte dager eller ukedager, og kan medføre:
 - a. forbud eller annen regulering av plassering og parkering.
 - b. bruksforbud.
 - c. hastighetsbegrensninger.

Lillestrøm kommune skal varsle utleier skriftlig om nye geofence. Fristen for iverksettelse vil fremgå av varselet, og skal være minst 2 dager for midlertidige- og en uke for fast soner.

- c) Utleier skal rapportere om bruk månedlig til kommunen. Rapporten skal inneholde:
 - a. Antall elsparkesykler i bruk
 - b. Antall turer
 - c. Heat map med start og slutt av turer
 - d. Ulykker og andre hendelser

Utleier skal dele historiske data om alle sine kjøretøy med kommunen etter forespørsel.

d) Utleier skal ha nødvendig teknologi for å motta data om, og for iverksetting av, geofence, og for å kunne dele opplysninger med kommunen som nevnt i § 7 bokstav c. Kommunen kan gi nærmere bestemmelser i kunngjøringen om hvilken teknologi utleier plikter å ha.

e) Utleie kan skje alle dager i perioden fra mars til og med november, unntatt tidsrommet 23:00 – 05:00 natt til lørdag og natt til søndag. Vinterdrift tillates ikke. Ved snøfall i den delen av året med tillatt drift skal kjøretøyene fjernes fra gater, veier fortau og gang- og sykkelveier slik at de ikke hindrer brøyting.

f) Utleier skal forhindre sjenerende lyd fra små elektriske kjøretøy. Alarmfunksjoner med lyd skal være avslått i tidsrommet mellom kl. 20.00 – 07.00 natt til hverdager, og mellom kl. 20.00 – 09.00 natt til lørdager, søndager og helligdager.

g) Kjøretøy som benyttes i driften av utleievirksomheten til utplassering og omplassering mv. av små elektriske kjøretøy, skal være utslippsfrie. Kravet gjelder fra 1.4.2023.

h) Alle små elektriske kjøretøy skal merkes tydelig med firmanavn og kontaktinformasjon til utleier, samt ID som kan leses manuelt og digitalt for å identifisere kjøretøyet.

i) Utleier skal på eget initiativ, fortløpende fjerne, flytte og rydde små elektriske kjøretøy:

a. som er til hinder for den generelle fremkommeligheten.

b. som er veltet, ikke fungerer, har havnet i elver og vann eller på annen måte forsøpler lokalmiljøet.

c. når Lillestrøm kommune har drifts- og vedlikeholdsoppgaver i byrommet som krever at små elektriske kjøretøy må fjernes, som ved vinterdrift, vårrengjøring, kantklipp, feiling og annet veiarbeid. (2 dagers varslingsfrist)

d. når det er nødvendig ved brann, vannlekkasje, eller andre lignende hendelser.

Kommunen skal i tillegg fastsette særskilte frister for rydding og fjerning.

§ 8 Gebyr

Utleier skal betale gebyr for dekning av kommunens utgifter i forbindelse med administrasjon og tilrettelegging for, samt utgifter til tilsyn og kontroll med, utleievirksomhet regulert i lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn, denne forskriften og den enkelte tillatelse, i samsvar med selvkostprinsippet. Gebyret fordeles per kjøretøy det søkes tillatelse for. Gebyret forfaller til betaling forskuddsvis den dagen ny tillatelsesperiode starter. Gebyret vil ikke bli refundert dersom utleier misligholder tillatelsen, ikke tar i bruk tillatelsen, eller avslutter sin virksomhet i løpet av tillatelsesperioden. Utgifter som kommunen har hatt i forbindelse med fjerning og forvaring av små elektriske kjøretøy inngår ikke i beregningen av dette gebyret.

§ 9 Avslutning av utleievirksomhet

Dersom utleier avslutter utleievirksomheten i tillatelsesperioden, mister utleier tillatelsen. Utleier skal straks varsle kommunen om tidspunktet for avslutning av virksomheten. Utleier skal fjerne alle sine små elektriske kjøretøy fra offentlig grunn snarest, og senest innen én uke etter at virksomheten har opphørt.

§ 10 Fjerning og forvaring

Lillestrøm kommune kan fjerne og ta i forvaring små elektriske kjøretøy, og kreve betaling, etter § 6 i lov 18. juni 2021 nr. 139 om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn.

§ 11 Mislighold

Tillatelsen kan trekkes tilbake ved gjentatte eller grove overtredelser av lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn, denne forskriften, eller vilkår i tillatelsen.

§ 12 Klage

Enkeltvedtak kan påklages, etter forvaltningsloven kapittel 6.

§ 13 Myndighet

Lillestrøm kommune utøver myndighet etter forskriften.

§ 14 Ikrafttredelse

Forskriften trer i kraft fra 1.3.2022.

www.lillestrom.kommune.no/contentassets/a39520d76ab34ff889560bbfdc7eb9a2/vedlegg-1---forskrift-for-sma-elektriske-kjoretoy-v14.02.2022.pdf

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.

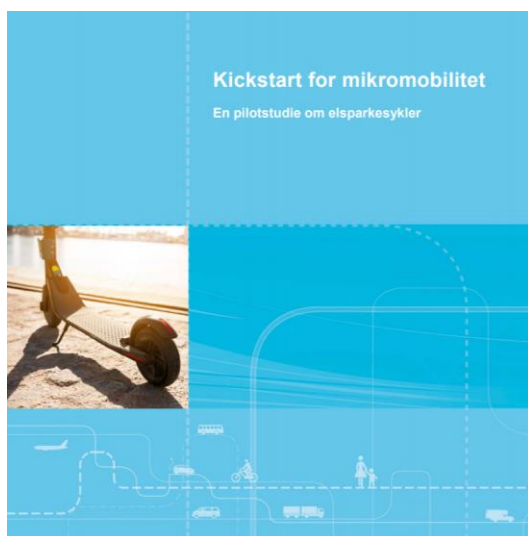
Syklistene kan gjerne komme med innspill til denne saken som skal opp i HUT senere i høst.

...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 syklister 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 lurer 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 trafikkikkerhet. 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, sparkesyklister 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 syklistene. 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