



STORTINGET

Innst. 73 S

(2025–2026)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:20 S (2025–2026)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Guri Melby, Abid Raja og Marit Veia om å tillate kommunene å regulere bruk av elektriske sparkesykler på fortau

Til Stortinget

Innledning

I dokumentet fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag eller endre forskrifter som gir kommunene nødvendige hjemler til å regulere bruk av elektriske sparkesykler på fortau.»

Komiteens behandling

Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård har uttalt seg til forslaget i brev av 17. november 2025. Brevet følger som vedlegg til denne innstillingen. Det ble åpnet for skriftlige innspill i saken. De mottatte innspillene er sammen med sakens dokumenter tilgjengeliggjort på sakens side på stortinget.no.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Fremskrittspartiet, May Helen Hetland Ervik, Mats Henriksen, lederen Bård Hoksrud,

Dagfinn Henrik Olsen og Frank Edvard Sve, fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Kamzy Gunaratnam, Tom Einar Karlsen og Anniken Refseth, fra Høyre, Trond Helleland og Anne Kristine Linnestad, fra Senterpartiet, Geir Inge Lien, fra Rødt, Remi Sølvberg, og fra Miljøpartiet De Grønne, Oda Indgaard, viser til Dokument 8:20 S (2025–2026) om å tillate kommunene å regulere bruk av elektriske sparkesykler på fortau.

Komiteen viser til at forslaget går ut på ønsket om at regjeringen fremmer forslag eller endrer forskrifter som gir kommunene nødvendige hjemler til å regulere bruk av elektriske sparkesykler på fortau.

Komiteen viser til statsrådets vurdering av forslaget og de skriftlige innspillene som har kommet inn.

Komiteen fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen vurdere ytterligere tiltak for å heve kompetansen til brukere av elsparkesykler.»

«Stortinget ber regjeringen vurdere hvordan håndhevingen av gjeldende regelverk for elsparkesykler kan styrkes.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet og Høyre, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen tydeliggjøre kommunenes handlingsrom til å ivareta fotgjengernes sikkerhet innenfor gjeldende lovverk.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Rødt og Miljøparti-

et De Grønne viser til representantforslaget om å gi kommunene tydelig hjemmel til å regulere bruk av elektriske sparkesykler på fortau for å ivareta fotgjengernes sikkerhet.

Disse medlemmer merker seg at statsråden i sitt svarbrev understreker at kommunene allerede har en rekke virkemidler, men at disse i hovedsak retter seg mot utleiemarkedet, ikke privat bruk. Statsråden peker samtidig på at det i dag ikke finnes et normert skilt som gjør det mulig å innføre forbud kun på fortau, selv om det er teknisk mulig å søke om fravik for tekst på underskilt. Videre viser statsråden til at ingen kommuner så langt har tatt i bruk eksisterende skiltingsmuligheter, noe som etter disse medlemmers syn underbygger behovet for å tydeliggjøre regelverket.

Disse medlemmer mener det er viktig at kommuner som ønsker å prioritere fotgjengere – særlig i sentrumsområder og tettbygde strøk med høyt konfliktnivå mellom gående og elsparkesyklister – får en klar, praktisk og forståelig hjemmel for å innføre skiltede restriksjoner. Etter disse medlemmers syn er det nødvendig at reguleringer som avviker fra de generelle trafikkreglene, er tydelige for brukerne, for å sikre etterlevelse og håndheving.

Når statsråden opplyser at han vil be Statens vegvesen om å fastsette et normert underskilt for forbud på fortau samt vurdere eget hovedskilt, mener disse medlemmer at dette er et steg i riktig retning. Samtidig understreker disse medlemmer at Stortinget bør gi et tydelig signal om at kommunene skal ha denne hjemmelen, og at det må skje uten unødig forsinkelse.

Disse medlemmer viser til at ulykkesstatistikken for elsparkesykler er bekymringsfull, og at statsråden har varslet at flere tiltak vurderes som del av den kommende nasjonale tiltaksplanen for trafiksikkerhet på vei, som etter planen skal ferdigstilles i mars 2026. Disse medlemmer mener det er nødvendig at også aldersgrense, kompetansekrav og håndheving vurderes som del av et helhetlig risikoreduserende rammeverk.

Når det gjelder lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn, viser disse medlemmer til at det foreligger en rapport med erfaringer og anbefalinger om forbedringer. Disse medlemmer mener det er naturlig at regjeringen i oppfølgingen av evalueringen vurderer om kommunene skal gis adgang til å kreve betaling for bruk av offentlig areal, herunder gategrunnsløse, på lik linje med andre næringsaktører som benytter fellesskapets arealer i kommersiell virksomhet.

Disse medlemmer mener videre at økt kompetanse blant brukere av elsparkesykler kan bidra til bedre trafiksikkerhet, og at dette bør inngå i regjeringens videre arbeid. Det samme gjelder å styrke håndhevingen av eksisterende regelverk, blant annet gjennom bedre samhandling mellom kommune, politi og aktører.

Disse medlemmer viser til at kommunene gjennom lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn allerede har betydelig handlingsrom til å regulere markedet for elsparkesykler gjennom forskrift og tillatelser. Disse medlemmer merker seg likevel at enkelte kommuner har erfart at dagens formålsbestemmelse kan skape uklarhet om hvorvidt det kan stilles krav som omfatter flere samfunnshensyn, som for eksempel arbeidsmiljø, integrasjon med kollektivtilbudet eller teknologiutvikling. Disse medlemmer viser i denne sammenheng til at Kristiansand kommune fikk medhold i Høyesterett om en streng og detaljert tilatelsesordning, noe som bekrefter at kommunene står sterkt innenfor rammen av EØS-retten.

Disse medlemmer viser til at enkelte kommuner har ønsket å stille krav relatert til arbeidsmiljø for operatørenes ansatte, men har opplevd uklarhet knyttet til om dette faller innenfor lovens formål. Etter disse medlemmers syn er det naturlig at regjeringen i oppfølgingen av lovens evaluering vurderer om slik uklarhet kan avklares gjennom veiledning eller presiseringer, slik at kommunene vet hvilke krav som kan stilles innenfor EØS-retten og eksisterende reguleringsmodell.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gi kommunene tydelig hjemmel til å kunne innføre skiltede forbud mot kjøring med elsparkesykkel på fortau for å ivareta fotgjengernes sikkerhet.»

«Stortinget ber regjeringen følge opp evalueringen av lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn og vurdere å gi kommunene adgang til å kreve betaling fra operatører for bruk av offentlig areal (gategrunnsløse).»

«Stortinget ber regjeringen vurdere en høyere aldersgrense for bruk av elsparkesykler, for eksempel en økning til 15 år.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Rødt og Miljøpartiet De Grønne merker seg høringsinnspillet til Norges Handikapforbund og de negative konsekvensene uregulerte elektriske sparkesykler på fortau og gangarealer har for eldre og personer med funksjonsnedsettelse. Kjøring og parkering på fortau utgjør en sikkerhetsrisiko og bidrar til at disse gruppene unngår å bruke gater og byrom hvor det foregår kjøring med elektriske sparkesykler. Flere velger også å benytte bil framfor å bevege seg ute. Disse medlemmer viser til undersøkelser fra Transportøkonomisk institutt (2023) om at hele 65 pst. av bevegelseshemmede føler seg utrygge eller svært utrygge i møte med elektriske sparkesykler på fortau, videre at 50 pst. av bevegelseshemmede opplever at parkerte elekt-

riske sparkesykler i svært stor grad/stor grad er til hinder på fortau i byområder.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at elsparkesykkel er et godt bidrag til mobilitet, særlig i byområdene. Disse medlemmer er bekymret for at stadig nye reguleringer skal gjøre bruken av elsparkesykler vanskelig, og at det blir et mindre praktisk transportalternativ å bruke. Disse medlemmer mener at personlig frihet og ansvar må vektlegges, men ser utfordringen med sterk vekst i bruk av elsparkesykkel for gående. Disse medlemmer mener at reguleringer må ta utgangspunkt i lokale behov samt bruk av teknologiske løsninger for trygg sameksistens i trafikken. Disse medlemmer mener at det er viktigere med en effektiv håndheving av regelverk som alt er etablert, fremfor at det lages nye nasjonale regler på toppen av gamle bestemmelser. For å sikre legitimiteten til gjeldende regelverk mener disse medlemmer at håndhevingen av dagens regulering må styrkes. Disse medlemmer mener det videre er nødvendig å bidra til bedre kunnskap blant brukere av elsparkesykler både om generelle trafikregler og hva som er lokale bestemmelser for bruk av elsparkesykkel.

Disse medlemmer legger til grunn at regelverk skal være tydelig og enkelt å forholde seg til og med mulighet for tilpasning til hva som er lokale behov og utfordringer.

Komiteens medlemmer fra Høyre er svært bekymret for den negative utviklingen i ulykkesstatistikken for elsparkesykler. Altfor mange er drept eller har skadet seg stygt de siste årene. Disse medlemmer mener det er helt nødvendig å iverksette konkrete tiltak for å redusere antall ulykker og styrke trafikksikkerheten.

Disse medlemmer påpeker at aldersgrensen for bruk av elsparkesykkel i dag er tolv år. Skadestatistikken viser at altfor mange barn skader seg, og at barn har liten erfaring som trafikanter. Disse medlemmer mener det er nødvendig å vurdere en høyere aldersgrense for bruk av elsparkesykkel for å beskytte barn og unge.

Disse medlemmer påpeker at en del av ulykkene skyldes elsparkesykler med ulovlig høy fart. Disse kjøretøyene utgjør en stor risiko og kan ikke forsikres. Disse medlemmer mener det må innføres strengere tiltak for å hindre salg av ulovlige elsparkesykler og sikre at regelverket håndheves.

Disse medlemmer påpeker at uvetting kjøring på fortau skaper store utfordringer for fotgjengere og andre myke trafikanter, og støtter derfor forslag om at det gjøres enklere for kommunene å skilte forbud mot kjøring på fortau, og at Statens vegvesen fastsetter un-

derskilt og vurderer hovedskilt for regulering av elsparkesykkelbruk.

Disse medlemmer påpeker at kontroll er et effektivt trafikksikkerhetstiltak. På denne bakgrunn mener disse medlemmer at Statens vegvesen må øke kontrollinnsatsen og styrke samarbeidet med politiet, særlig for kontroller av fart, rus og ulovlige elsparkesykler. Disse medlemmer forutsetter at Statens vegvesen går i dialog med justismyndighetene for mer målrettede kontroller.

Disse medlemmer er opptatt av mest mulig lokalt selvstyre og mener kommunene fint er i stand til å kunne ta beslutninger i egen kommune. Disse medlemmer mener dette også må gjelde for regulering av elsparkesykler.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Rødt og Miljøpartiet De Grønne:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen gi kommunene tydelig hjemmel til å kunne innføre skiltede forbud mot kjøring med elsparkesykkel på fortau for å ivareta fotgjengernes sikkerhet.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen følge opp evalueringen av lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn og vurdere å gi kommunene adgang til å kreve betaling fra operatører for bruk av offentlig areal (gategrunnsleie).

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen vurdere en høyere aldersgrense for bruk av elsparkesykler, for eksempel en økning til 15 år.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding I og II fremmes av en samlet komité.

Komiteens tilråding III fremmes av medlemmene i komiteen fra Fremskrittspartiet og Høyre.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til dokumentet og rå Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

I

Stortinget ber regjeringen vurdere ytterligere tiltak for å heve kompetansen til brukere av elsparkesykler.

II

Stortinget ber regjeringen vurdere hvordan håndhevingen av gjeldende regelverk for elsparkesykler kan styrkes.

III

Stortinget ber regjeringen tydeliggjøre kommunenes handlingsrom til å ivareta fotgjengernes sikkerhet innenfor gjeldende lovverk.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 16. desember 2025

Bård Hoksrud

leder

Kamzy Gunaratnam

ordfører



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref
CVS/fg

Vår ref
25/5194-

Dato
17. november 2025

Svar på dokument 8:20 S (2024-2025) om å tillate kommunene å regulere bruk av elektriske sparkesykler på fortau

Jeg viser til brev fra Stortingets transport- og kommunikasjonskomité av 4. november 2025, vedlagt representantforslag 8:20 S (2025-2026) fra stortingsrepresentantene Guri Melby, Abid Raja og Marit Veia.

Forslaget går ut på at Stortinget ber regjeringen fremme forslag eller endre forskrifter som gir kommunene nødvendige hjemler til å regulere bruk av elektriske sparkesykler på fortau.

Jeg vil først understreke at jeg anerkjenner kommunenes behov for effektive virkemidler for å håndtere økende ulykkestall og utfordringer knyttet til trafikantadferd i byområder.

Dette behovet har blitt særlig synlig etter introduksjonen av utleide elsparkesykler i Norge i 2018. For å imøtekomme dette er det tidligere innført en rekke nasjonale innstramminger i reglene for bruk av elsparkesykler som promillegrense, aldersgrense på 12 år, hjelpåbud for barn under 15 år og forsikringsplikt. Kommunene er i tillegg gitt lokale virkemidler. Gjennom lov om utleie av små elektriske motorvogner er kommunene gitt hjemmel for å regulere utleiemarkedet i kommunen. Videre er det innført egne trafikkskilt som gir kommunene mulighet til å regulere bruken av liten elektrisk motorvogn, herunder elsparkesykler på lokale strekninger eller i soner. Skiltene åpner for mulighet til å innføre bruksforbud, parkeringsforbud og fartsreguleringer, både på veg og fortau.

Det er blant annet etablert et innkjøring forbudt skilt som gir mulighet til å forby kjøring med elsparkesykler og andre små elektriske motorvogner, både på fortau og i veien på den skilte strekningen.

Det finnes i dag ikke et normert skilt som gjør at kommunene kan skilte forbud som bare skal gjelde kjøring på fortau på strekningen, mens det fortsatt er lov å kjøre i vegbanen. Statens vegvesen opplyser imidlertid at det er mulig å søke vegvesenet om fravik for tekst på underskilt slik at det kan skiltes et slikt forbud som bare gjelder for fortau.

Så langt Statens vegvesen kjenner til, har ingen kommuner tatt i bruk de aktuelle skiltene, og de har heller ikke mottatt søknader om fravik for tekst på underskilt.

Jeg vil oppfordre kommuner som ønsker å innføre skilte forbud mot kjøring med elsparkesykler på fortau i sin kommune, til å ta kontakt med Statens vegvesen.

Jeg ser samtidig at det er behov for å tydeliggjøre denne muligheten, og vil derfor be Statens vegvesen om snarest å fastsette et normert underskilt som gjør det enklere for kommunene å skilte forbud som bare gjelder kjøring på fortau. Jeg vil også be vegvesenet vurdere om det bør fastsettes et eget hovedskilt som kan brukes til slik regulering.

Jeg vil understreke at kommunene allerede har muligheter gjennom regulering av utleiemarkedet til å begrense bruken av elsparkesykler for å ivareta hensynet til fotgjengere. I områder der kommunen vil prioritere gående, kan det for eksempel innføres forbudssoner og sakesoner. Selv om jeg oppfatter at gjeldende geofence-teknologi nå ikke er presis nok til å begrense slike soner til bare fortau, og ikke veibanen i aktuelle områder, vil kommunene på enkeltstrekninger kunne veie hensynet til sikkerheten til gående på fortau så tungt at elsparkesyklister må akseptere restriksjoner også i veibanen.

Jeg registrerer videre at Oslo kommune i den senere tid har utfordret utleieaktørene i Oslo på tiltak for å øke sikkerheten for gående, blant annet ved at leierne skal instrueres om at det ikke skal kjøres på fortau. Dette kan forsterkes ved å eksempelvis i større grad å kunne utestenge brukere som bryter denne instruksjonen. Utleieaktørene er videre utfordret på ny teknologi som kan hindre kjøring på fortau. Jeg har registrert at utleieaktører i media ikke har avvist at dette er mulig, men at det vil kunne ta noe tid og kreve implementering av ny teknologi. Dette viser at det på sikt også kan komme muligheter for at kommunene kan innføre restriksjonssoner som bare gjelder fortau for utleiemarkedet i kommunen.

Jeg viser videre til at Oslo kommune har sendt forespørsel til Samferdselsdepartementet der de i tillegg til mulighet for skilting ønsker å kunne innføre lokal forskrift om forbud på fortau. Så langt jeg oppfatter ønskes det at dette er regulering som ikke skal skiltes, men som fastsettes som lokale trafikkregler.

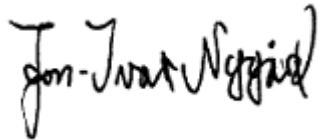
Jeg mener det er viktig at lokale reguleringer som avviker fra de alminnelige trafikkreglene er godt synlige for brukerne for at de skal bli forstått, etterlevd og kunne håndheves. Lokal skilting ivaretar dette. Jeg er derfor tvilende til om lokale uskiltede forbud er en hensiktsmessig regulering.

Jeg vil likevel be Statens vegvesen vurdere den nylig mottatte henvendelsen fra Oslo kommune om virkemidler for å regulere kjøring med elsparkesykler på fortau, og vil følge opp saken overfor kommunen.

Jeg vil også be Statens vegvesen gjennomgå ulykkesstatistikk og oppdatere kunnskapsgrunnlaget knyttet til kjøring på fortau, og vurdere behovet for ytterligere tiltak. I den forbindelse vil det være viktig at de sikrer god involvering fra kommunene, brukerne av elsparkesykler og politiet.

Jeg viser ellers til at det er en bekymringsfull ulykkesutvikling for brukere av elsparkesykler. Det vurderes derfor i det pågående arbeidet med ny nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet flere tiltak for økt sikkerhet knyttet til elsparkesykler. Et utkast er nå på høring og planen ventes ferdigstilt i mars 2026.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, reading "Jon-Ivar Nygård". The signature is written in a cursive, flowing style.

Jon-Ivar Nygård

Kopi
Statens vegvesen

