

Utredning aldersgrense

Høyere aldersgrense for bruk av elsparkesykkel og andre små elektriske motorvogner

STATENS VEGVESENS RAPPORTER

Nr. 1163



Tittel

Utredning aldersgrense

Undertittel

Høyere aldersgrense for bruk av elsparkesykkel og andre små elektriske

Forfatter

Anne Mette Bjerkan, Bente Beckstrøm
Fuglseth, Yngvild Munch-Olsen

Avdeling

Trafikksikkerhet

Seksjon

Trafikksikkerhetsutvikling

Prosjektnummer

Rapportnummer

1163

Prosjektleder

Anne Mette Bjerkan

Godkjent av

Arild Engebretsen

Emneord

Elsparkesykkel, alder, ulykker, skadeomfang

Sammendrag

Utredningen vurderer om aldersgrensen for bruk av elsparkesykkel og andre små elektriske motorvogner bør heves fra dagens 12 år. Kunnskapsgrunnlaget viser et betydelig skadeomfang blant barn og unge, og at yngre brukere har begrenset trafikal erfaring og modenhet. Tre alternativer er vurdert: videreføring av 12 år, heving til 15 år og heving til 16 år. En høyere aldersgrense forventes å redusere antall skader og gi samfunnsøkonomiske gevinster, samtidig som konsekvensene for mobilitet vurderes som begrenset. Statens vegvesen anbefaler å heve aldersgrensen til 16 år.

Title

Subtitle

Author

Anne Mette Bjerkan, Bente Beckstrøm
Fuglseth, Yngvild Munch-Olsen

Department

Traffic Safety

Section

Traffic Safety Development

Project number

Report number

1163

Project manager

Anne Mette Bjerkan

Approved by

Arild Engebretsen

Key words

Summary

This report examines whether the current minimum age of 12 years for using e-scooters and other small electric motorised vehicles should be increased. Evidence shows a substantial injury burden among children and adolescents and indicates that younger users have limited traffic experience and maturity. Three alternatives are assessed: maintaining the current age limit, increasing it to 15 years, or increasing it to 16 years. A higher age limit is expected to reduce injuries and provide socio-economic benefits, while impacts on mobility are considered limited. The Norwegian Public Roads Administration recommends an age limit of 16 years.



Utrekning av høyere aldersgrense for bruk av elsparkesykkel og andre små elektriske motorvogner

Forord

Denne rapporten er utarbeidet av Trafikksikkerhetsavdelingen i Statens vegvesen som en del av arbeidet med å vurdere aldersgrense for bruk av elsparkesykkel og andre små elektriske motorvogner.

Arbeidet har vært organisert som et prosjekt med en bredt sammensatt prosjektgruppe. Rapporten er slutført av Anne Mette Bjerkan, Bente Beckstrøm Fuglseth og Yngvild Munch-Olsen. Gjennom arbeidet har prosjektgruppen bidratt med faglige innspill, diskusjoner, kvalitetssikring og tekstbidrag som har vært viktige for utredningen.

Prosjektgruppen har bestått av:

Navn	Enhet
Anne Mette Bjerkan	Transport og samfunn Trafikksikkerhetsavdelingen, Trafikksikkerhetsutvikling
Bente Beckstrøm Fuglseth	Transport og samfunn Trafikksikkerhetsavdelingen, Trafikksikkerhetsutvikling
Yngvild Munch-Olsen	Vegdirektoratet, Styring og utvikling
Kjersti Bakken	Vegdirektoratet, Veg- og trafikkjuridisk
Karolina Hye Aaland	Vegdirektoratet, Vegtransport
Lars Christensen	Transport og samfunn, Overordnet planlegging og analyse
Lise Helen Larsen	Trafikant og kjøretøy, Førerkort
Øyvind Eidesen	Trafikant og kjøretøy, Opplæring
Monica Solheim	Trafikant og kjøretøy, Utekontroll
Sindre Seliseth Groven	IT, IT-Løft

Sammendrag

Utreddningen er gjennomført på oppdrag fra Samferdselsdepartementet og inngår i arbeidet med å nå trafikksikkerhetsmålene i Nasjonal transportplan. Formålet er å vurdere om dagens aldersgrense på 12 år for bruk av elsparkesykkel og andre små elektriske motorvogner gir tilstrekkelig beskyttelse for barn og unge, eller om en høyere aldersgrense vil kunne gi bedre trafikksikkerhet.

Utreddningen bygger på offisiell ulykkesstatistikk, data fra Oslo skadelegevakt og Nasjonalt traumeregister, forskning om barn og unges utvikling og internasjonale erfaringer med regulering av elsparkesykkel. Datagrunnlaget viser at barn og unge utgjør en stor andel av de skadde ved bruk av elsparkesykkel. Om lag 28 prosent av de registrerte skadene i den offisielle ulykkesstatistikken gjelder aldersgruppen 12-16 år, og andelen har økt de siste årene. Samtidig viser data registrert i helsevesenet at det er betydelig underrapportering av skader, særlig for lettere skader og singelulykker, og at det reelle skadeomfanget er langt høyere enn det som fremgår av den offisielle ulykkesstatistikken.

Analysene viser at yngre brukere har begrenset trafikal erfaring og større utfordringer med å håndtere komplekse trafikksituasjoner, mens eldre ungdom i større grad er involvert i ulykker preget av høyere fart, risikotakning og manglende etterlevelse av regelverket. Samlet peker kunnskapsgrunnlaget på at risikoen ved bruk av elsparkesykkel er særlig høy blant yngre og mindre erfarne brukere.

Utreddningen vurderer tre alternativer: videreføring av dagens aldersgrense på 12 år (nullalternativet), økning til 15 år og økning til 16 år. Analysene viser at en aldersgrense på 15 år kan redusere skadeomfanget med om lag 353 skader per år, inkludert om lag 5 alvorlige skader. En aldersgrense på 16 år kan på tilsvarende måte redusere skadeomfanget med om lag 474 skader per år, inkludert om lag 7 alvorlige skader. De beregnede samfunnsøkonomiske gevinstene er anslått til henholdsvis om lag 469 millioner og 633 millioner kroner per år. Beregningene er imidlertid beheftet med usikkerhet, blant annet fordi kunnskap om eksponering, etterlevelse og framtidig bruk av elsparkesykkel, og andre små elektriske motorvogner er begrenset.

Utreddningen vurderer også konsekvenser for mobilitet for barn og unge. En høyere aldersgrense vil kunne redusere muligheten for selvstendig transport for enkelte barn og unge. Konsekvensene vurderes imidlertid som begrensede fordi de fleste fortsatt vil ha tilgang til alternative transportformer som gange, sykkel, kollektivtransport eller skyss av foreldre. De potensielle ulempene for mobilitet må også sees opp mot de forventede trafikksikkerhetsgevinstene og det dokumenterte skadeomfanget blant barn og unge.

Internasjonale erfaringer viser at flere europeiske land har innført en aldersgrense på 14, 15 eller 16 år for bruk av elsparkesykkel. Samtidig viser gjennomgangen at reguleringen varierer mellom ulike land, og at aldersgrense normalt inngår som ett av flere virkemidler sammen med tekniske krav, hjelmbestemmelser, kontroll og informasjonstiltak.

En samlet vurdering tilsier at en aldersgrense på 16 år best ivaretar hensynet til trafikksikkerhet. Alternativet gir størst reduksjon i skader og vurderes å være best tilpasset brukernes trafikale modenhet og evne til å håndtere komplekse trafikksituasjoner. Samtidig vurderes ulempene for mobilitet som akseptable sett opp mot de forventede trafikksikkerhetsgevinstene.

Statens vegvesen anbefaler på denne bakgrunn at aldersgrensen for bruk av elsparkesykkel og andre små elektriske motorvogner heves fra 12 til 16 år. Anbefalingen bygger på en samlet vurdering av ulykkes- og skadeomfang, modenhet og forståelse av risiko, samfunnsøkonomiske virkninger og hensynet til nullvisjonen om at ingen skal dø eller bli hardt skadd i trafikken.

Utredningen legger samtidig vekt på at en aldersgrense alene ikke er tilstrekkelig for å oppnå ønsket effekt. Tiltaket bør sees i sammenheng med kontroll og håndheving, trafikkopplæring, informasjonstiltak rettet mot barn og foresatte samt andre skadeforebyggende tiltak. God etterlevelse av regelverket vil være avgjørende for at en høyere aldersgrense skal gi de forventede virkningene.

Innholdsfortegnelse

1	Innledning.....	1
1.1	Bakgrunn og formål	1
1.2	Oppdrag og forankring	1
1.3	Avgrensning	2
2	Gjeldende regelverk.....	3
2.1	Nasjonale regler.....	3
2.2	Europeiske reguleringsstrekk for elsparkesykkel – fellestrekk og variasjoner	3
2.2.1	Danmark.....	5
2.2.2	Finland	6
2.2.3	Sverige.....	7
2.2.4	Tyskland	7
3	Tilgjengelig datagrunnlag	8
3.1	Offisielle ulykestall	8
3.2	Registreringer ved Oslo skadelegevakt	9
3.3	Nasjonalt traumeregister	9
3.4	Sammenlignbarhet og klassifisering av alvorlighetsgrad	9
3.5	Eksposering.....	10
3.6	Oppsummering av datagrunnlaget.....	10
4	Bruk av elsparkesykkel, ulykker og skadeomfang	11
4.1	Omfang og bruk av elsparkesykkel	11
4.2	Ulykkes- og skadeutvikling for elsparkesykkel.....	12
4.3	Alder og skader ved bruk av elsparkesykkel	15
4.3.1	Skader blant barn og unge 12-16 år i ulykkesbildet	17
4.3.2	Skadeomfang og alvorlighet i skader blant 12-16 åringer	19
4.4	Type ulykke for førere av elsparkesykkel	21
4.5	Beskrivelser av ulykker med elsparkesykkel.....	25
4.6	Ulykker i by vs. distrikt	27
4.7	Oppsummering av analyser av ulykkes- og skadedata	28
4.8	Modenhet, ferdigheter og risikoforståelse hos barn og unge	29
4.9	Helse og skadeforebygging	31
5	Relevante tiltak	32
5.1	Aldersgrense som virkemiddel	32
5.2	Andre relevante tiltak	34
5.2.1	Kontroll og håndheving	34
5.2.2	Trafikkopplæring og informasjon	35

5.3	Andre relevante utredninger og tiltak.....	36
5.3.1	Forbud mot bruk på fortau	36
5.3.2	Tiltak rettet mot ulovlige elsparkesykler	36
6	Prinsipielle vurderinger	37
6.1	Barn og unges mobilitet.....	37
6.2	Elsparkesykkel sammenlignet med andre kjøretøy.....	38
6.3	Forankring i Nullvisjonen og systemperspektivet	39
7	Virkninger og konsekvenser.....	40
7.1	Konsekvenser for barn og unges mobilitet og alternative reisevalg.....	40
7.2	Trafikksikkerhetsvirkninger	41
7.2.1	Forenklet analyse av skadeomfang basert på offisiell ulykkesstatistikk.....	41
7.2.2	Forenklet vurdering av trafikksikkerhetsvirkninger ved økt aldersgrense	42
7.2.3	Samfunnsøkonomisk verdi av redusert skadeomfang	46
7.3	Økonomiske og administrative konsekvenser	47
7.4	Andre konsekvenser	48
8	Forutsetninger for en vellykket gjennomføring.....	49
8.1	Kontrolltiltak	49
8.2	Informasjonstiltak.....	49
8.3	Etterlevelse hos brukere og foresatte	49
9	Samlet vurdering og tilrådning.....	50
9.1	Sammenstilling av alternativene og vurdering.....	51
9.1.1	Nullalternativet – videreføring av aldersgrense 12 år	51
9.1.2	Alternativ 1: aldersgrense 15 år.....	51
9.1.3	Alternativ 2: Aldersgrense 16 år.....	52
9.2	Anbefalt løsning	53
9.2.1	Et endret risikobilde	53
9.2.2	Hvorfor 16 år og ikke 15 år?.....	54
9.2.3	Konsekvenser for mobilitet og folkehelse	54
9.2.4	Samfunnsøkonomisk gevinst	54
9.2.5	Forholdet til andre tiltak	55
9.2.6	Samlet vurdering.....	55
10	Referanser.....	56
11	Vedlegg	60
11.1	Notat: Samtaler med barn og unge om elsparkesykkelbruk	60

Tabeller

Tabell 1: Oversikt over regulering av elsparkesykler i utvalgte europeiske land.	4
Tabell 2: Kvalitativ oppsummering av ulykkesbeskrivelser for ulykker med elsparkesykkel.	27
Tabell 3: Aldersgrenser, opplæringskrav og prøvekrav for elsparkesykkel og utvalgte motorvognklasser:.....	39
Tabell 4: Registrerte skader og hardt skadde i aldersgrupper som omfattes av ulike alternativer for aldersgrense, 2019-2025	42
Tabell 5: Sentrale forutsetninger i beregningen	44
Tabell 6: Beregningsgang for netto trafiksikkerhetseffekt	45
Tabell 7: Beregnet netto reduksjon i skader per år ved økt aldersgrense.....	45
Tabell 8: Antatt samfunnsøkonomisk verdi av redusert skadeomfang per år (2023 kroner)	46
Tabell 9: Samfunnsøkonomisk verdi neddiskontert over 40 år (mill kr, 2023 kroner)	47
Tabell 10: Sammenstilling av vurdering av ulike aldersgrenser for bruk av elsparkesykkel og andre små elektriske motorvogner.....	53

Figurer

Figur 1: Antall politirapporterte personskadeulykker med liten elektrisk motorvogn og antall skadde førere og passasjerer på liten elektrisk motorvogn, 2019-2025. Kategorien omfatter elektrisk sparkesykkel, selvbalerende elektrisk kjøretøy og ukjent elektrisk kjøretøy. Antall skadde omfatter kun personer registrert på liten elektrisk motorvogn og inkluderer ikke eventuelle skadde fotgjengere, syklistene eller andre trafikanter i de samme ulykkene. Kilde: Offisiell ulykkesstatistikk, 2019-2025.	13
Figur 2: Fordeling av skadde etter skadegrad blant førere og passasjer av liten elektrisk motorvogn. Kilde: Offisiell ulykkesstatistikk 2019-2025.	14
Figur 3: Antall registrerte elsparkesykkelskader ved Oslo skadelegevakt, 2019-2025. Figuren omfatter personer som har oppsøkt Oslo skadelegevakt etter en skade ved bruk av elsparkesykkel. Kilde: Oslo skadelegevakt, 2019-2025.	15
Figur 4: Aldersfordeling for skadde elsparkesyklister i offisiell ulykkesstatistikk. Kilde: Offisiell ulykkesstatistikk, 2019-2025.	16
Figur 5: Antall registrerte skader etter ulykker med elsparkesykkel ved Oslo skadelegevakt i 2019, 2023 og 2025. Kilde: Oslo skadelegevakt.	17
Figur 6: Andel skadde elsparkesyklister i aldersgruppen 12-16 år i offisielle ulykkesdata, fordelt etter år. Kilde: Offisiell ulykkesstatistikk, 2019-2025.	18
Figur 7: Andel hardt skadde i det offisielle ulykkesregisteret (N=22) og alvorlig skadde i (ISS>9) i Nasjonalt traumeregister, 12-16 år, 2020-2025. Kilde: Offisiell ulykkesstatistikk, 2019-2025 og Nasjonalt traumeregister, 2019-2025.	19
Figur 8: Fordelingen av registrerte skader ved bruk av elsparkesykkel og andre små elektriske kjøretøy. Tallene er angitt i prosent. Kilde: Offisiell ulykkesstatistikk, 2019-2025.	20
Figur 9: Fordeling av skader ved bruk av elsparkesykkel og andre små elektriske motorvogner fordelt etter skadegrad i hver aldersgruppe. Tall angitt i prosent. Kilde: Offisiell ulykkesstatistikk, 2019-2025.	21
Figur 10: Ulykkestype fordelt etter aldersgruppe, elsparkesykkel og andre små elektriske motorvogner. Tallene angitt i prosent. Kilde: Offisielle ulykkestall, 2019-2025.	23
Figur 11: Fordeling av ulykkestyper blant skadde elsparkesyklister ved Oslo skadelegevakt i 2023, etter aldersgruppe. Andeler i prosent. N=518. Kilde: Oslo skadelegevakt.	24
Figur 12: Utløsende årsaker til singelulykker ved bruk av elsparkesykkel blant 12-16 åringer. Tall i prosent. Kilde: Oslo skadelegevakt 2023	25
Figur 13: Skole- og fritidsreiser aldersgruppe 13-15 år RVU 2013/14 og 2023/24 (Kilde: TØI-rapport 2146/2026).....	38

1 Innledning

1.1 Bakgrunn og formål

Nullvisjonen ligger til grunn for det norske trafikksikkerhetsarbeidet, og innebærer et transportsystem som ikke fører til tap av liv eller hardt skadde. I Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036 operasjonaliseres nullvisjonen gjennom et etappemål om at det i 2030 skal være maksimalt 350 drepte og hardt skadde i trafikken hvorav høyst 50 drepte. Denne målsettingen innebærer mer enn en halvering av antall drepte og hardt skadde sammenlignet med dagens nivå og forutsetter en vesentlig styrking av trafikksikkerhetsinnsatsen. Utviklingen de siste årene viser at målsettingen vil være krevende å nå uten nye og mer kraftfulle tiltak, særlig rettet mot trafikantgrupper og kjøretøy med høy risiko.

Elsparkesykler har de siste årene fått en etablert plass i transportsystemet, spesielt i byområder, og bidrar til økt mobilitet og tilgjengelighet for mange. Samtidig viser ulykkesdata og erfaringer fra både Norge og andre land at elsparkesykkelen er forbundet med et betydelig ulykkes- og skadeomfang. En stor andel av de skadde er barn og unge. Dette reiser spørsmål om dagens aldersgrense på 12 år gir tilstrekkelig beskyttelse for brukere, og om den er i tråd med nullvisjonens prinsipper om at transportsystemet skal ta høyde for menneskelige feil og begrenset risikoforståelse.

Det dokumenterte skadeomfanget tilsier at bruk av elsparkesykkel og andre små elektriske motorvogner forutsetter en viss grad av modenhet, risikoforståelse og ferdigheter for å kunne ferdes sikkert i trafikken. Selv lette og moderate skader kan i enkelte tilfeller gi varige og alvorlige konsekvenser for den som rammes. Særlig når mange av de skadde er barn og unge, er det grunn til å vurdere om dagens aldersgrense er tilstrekkelig tilpasset til de kravene som sikker bruk av elsparkesykkel stiller til brukernes modenhet og risikoforståelse.

1.2 Oppdrag og forankring

Statens vegvesen har i tildelingsbrevet for 2026 fra Samferdselsdepartementet fått i oppdrag å utrede høyere aldersgrense for bruk av elsparkesykkel og andre små elektriske motorvogner (oppdrag 6-2026). Oppdraget innebærer å vurdere ulike aldersgrensealternativer og deres virkninger, herunder konsekvenser for trafikksikkerhet, mobilitet og etterlevelse av regelverket.

Bakgrunnen for oppdraget er at barn og unge utgjør en betydelig andel av de skadde ved bruk av elsparkesykkel. Ved innføringen av dagens aldersgrense på 12 år i 2022 ble også høyere aldersgrenser vurdert. Nyere data, blant annet fra Oslo skadelegevakt, viser imidlertid at barn og unge fortsatt utgjør en betydelig andel av de skadde. Utviklingen i ulykkes- og skadeomfanget har derfor aktualisert spørsmålet om dagens aldersgrense gir tilstrekkelig beskyttelse for de yngste brukerne, og om det er behov for tiltak som i større grad kan redusere skadeomfanget i denne gruppen.

Utredningen er forankret i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2026-2029 (tiltak 100), hvor det fremgår at Statens vegvesen skal utrede høyere aldersgrense for elsparkesykkel og andre små elektriske motorvogner. Vurderingen inngår som et trafikantrettet tiltak i arbeidet med å nå etappemålet for trafikksikkerhet i 2030. Formålet er å vurdere om en heving av aldersgrensen kan bidra til å redusere antall drepte og hardt skadde unge i trafikken, og dermed styrke måloppnåelsen i Nasjonal transportplan. Som referanse legges videreføringen av dagens aldersgrense på 12 år (nullalternativet) til grunn.

1.3 Avgrensning

Utredningen er avgrenset til å omfatte elsparkesykkel og andre små elektriske motorvogner. Med dette menes elsparkesykkel slik kjøretøyet er regulert som en del av kategorien «liten elektrisk motorvogn» i forskrift om krav til liten elektrisk motorvogn §3¹. Forskriften omfatter i tillegg til elsparkesykkel også selvb balanserende kjøretøy, mindre enhjulinger, elektriske skateboard og ståbrett.

På grunn av tilgjengelig tall- og kunnskapsgrunnlag vil utredningen imidlertid fokusere på elsparkesykkel, som er den klart dominerende kjøretøygruppen innen denne kategorien. I de etterfølgende analysene brukes derfor elsparkesykkel som samlebetegnelse.

Utredningen omhandler primært vurdering av økt aldersgrense som virkemiddel, i tråd med oppdraget. Andre tiltak rettet mot barn og unge omtales og vurderes i den grad de er relevante for problemstillingen. Forholdet til parallelle og relaterte utredninger vil også omtales, herunder regulering av bruk av elsparkesykkel på fortau, kontrollvirksomhet, tiltak rettet mot ulovlig bruk og spørsmål om hjelmpåbud.

Trafikksikkerheten til elsparkesyklister påvirkes også av forhold ved infrastrukturen, herunder utforming av veger og tilrettelegging for ulike trafikantgrupper. Tiltak som forbedret infrastruktur, redusert konfliktnivå og tilpasning av fysiske omgivelser kan bidra til å redusere ulykkesrisiko. Slike tiltak faller imidlertid utenfor rammen av denne utredningen, som er avgrenset til vurdering av aldersgrense som virkemiddel.

¹ [Forskrift om krav til liten elektrisk motorvogn - Lovdata](#)

2 Gjeldende regelverk

Dette kapitlet gir en oversikt over gjeldende regelverk for bruk av elsparkesykkel og andre små elektriske motorvogner. Formålet er å etablere et kunnskapsgrunnlag for videre vurdering av tiltak. Regelverket i Norge gjennomgås først. Videre gis en kort oversikt fra utvalgte europeiske land, for å belyse likheter og forskjeller i hvordan elsparkesykkel reguleres.

2.1 Nasjonale regler

Aldersgrensen for å kjøre liten elektrisk motorvogn, herunder blant annet elsparkesykkel, er i dag 12 år. Dette følger av forskrift om førerkort m.m. (førerkortforskriften) § 12-1 tredje ledd som lyder²:

Liten elektrisk motorvogn som definert i forskrift om krav til liten elektrisk motorvogn, kan føres av person som har fylt 12 år og har nødvendig ferdighet.

Begrepet «liten elektrisk motorvogn» er definert slik i forskrift om krav til liten elektrisk motorvogn § 3³:

Liten elektrisk motorvogn: Elektrisk drevet motorvogn for én person, som har en maksimal konstruktiv hastighet på 20 km/t, veier maksimalt 70 kg inklusive batteri og ikke er bredere enn 85 cm eller lengre enn 120 cm. Motorvogn uten selvbalsenserende teknologi tillates ikke å ha sitteinnretning.

Det er gitt mer utfyllende informasjon om tekniske krav til liten elektrisk motorvogn på nettsiden til Statens vegvesen ([Tekniske krav til elsparkesykler | Statens vegvesen](#)). Det er ikke et krav om førerrett for å kjøre liten elektrisk motorvogn. Kravet til «nødvendig ferdighet» innebærer ikke krav til opplæring eller prøve, men pålegger fører selv å vurdere hvorvidt vedkommende er skikket til å føre liten elektrisk motorvogn.

Liten elektrisk motorvogn skal ha maksimal konstruktiv hastighet på 20 km/t. Elsparkesykler som ikke er sperret for hastighet over 20 km/t med motorkraft, er ulovlige å bruke.

Det er krav om bruk av sykkelhjelm for barn under 15 år. Dette følger av forskrift om bruk av personlig verneutstyr under kjøring med motorvogn § 4 som lyder⁴:

Barn under 15 år som fører liten elektrisk motorvogn som definert i forskrift 25. mai 2022 nr 918 om krav til liten elektrisk motorvogn, skal under kjøring benytte godkjent og CE-merket sykkelhjelm.

For bruk av elsparkesykkel og andre små elektriske motorvogner gjelder i hovedsak de samme trafikkreglene som for sykkel. Det gjelder imidlertid enkelte særregler, blant annet aldersgrense på 12 år, promillegrense på 0,2, forbud mot passasjer og krav om sykkelhjelm for barn under 15 år. For nærmere omtale av trafikkreglene, se her: [Trafikkregler for elsparkesykler | Statens vegvesen](#).

2.2 Europeiske reguleringsstrekk for elsparkesykkel – fellestrekk og variasjoner

Reguleringen av elsparkesykler i Europa kjennetegnes av et sterkt fokus på trafiksikkerhet og klare rammer for bruk i trafikken. Samtidig varierer regelverket mellom landene, både når det gjelder aldersgrenser, krav til bruk av hjelm, maksimal tillatt hastighet og tekniske krav til

² [Forskrift om førerkort m.m. \(førerkortforskriften\) - Kap. 12. Unntak – særnorske bestemmelser - Lovdata](#)

³ Forskrift 25. mai 2022 nr. 918 om krav til liten elektrisk motorvogn § 3, Lovdata

⁴ Forskrift om bruk av personlig verneutstyr under kjøring med motorvogn § 4 (krav om sykkelhjelm for barn under 15 år ved kjøring av liten elektrisk motorvogn), Lovdata.

kjøretøyet. Ifølge European Transport Safety Council (ETSC) reflekterer dette et fragmentert regelverk, med ulike nasjonale tilnærminger og begrenset harmonisering på tvers av land.

Tabell 1 viser at reguleringen av elsparkesykler varierer mellom landene, særlig når det gjelder aldersgrenser, hjelmkrav og tekniske krav. Et gjennomgående trekk er likevel at elsparkesykler i hovedsak reguleres etter de samme prinsippene som sykkel og benytter den samme infrastrukturen. En viktig forskjell er at bruk på fortau er tillatt i Norge, mens dette er forbudt eller sterkt begrenset i de fleste andre europeiske land.

Tabell 1: Oversikt over regulering av elsparkesykler i utvalgte europeiske land.

Land	Aldersgrense	Hjelm	Hastighet	Maks effekt
Norge	12	Påbud under 15 år	20 km/t	-
Sverige ⁵	Ingen særskilt aldersgrense	Påbud under 15 år	20 km/t	250 W
Danmark ⁶	15	Påbud	20 km/t	-
Finland ⁷	15	Ikke påbud	25 km/t	-
Tyskland ⁸	14	Ikke påbud	20 km/t	500 W
Frankrike ⁹	14	Påbud under 18 år	25 km/t	-
Spania	15	Ikke påbud	25 km/t	-
Belgia ^{10*}	16	Ikke påbud	25 km/t	-
Nederland ¹¹	16	Ikke påbud	25 km/t	-
Italia ¹²	14	Påbud	20 km/t	-
Østerrike ¹³	12	Påbud under 16 år	25 km/t	600 W
Polen ¹⁴	13 år ¹⁵	Påbud under 16 år*	20 km/t	-

*: **Belgia** har varslet innføring av hjelmpåbud fra september 2026 for elsparkesykler som kan kjøre over 20 km/t.

*: **Polen**: Fra 3. juni 2026 ble det innført krav om hjelm for personer under 16 år ved bruk av elsparkesykkel og andre personlig elektriske transportmidler

Merknad: Maksimal effekt er kun angitt for land der regelverket forutsetter en eksplisitt effektgrense for elsparkesykkel eller tilsvarende kjøretøy.

Som vist i Tabell 1, varierer reguleringen av elsparkesykkel mellom land, særlig når det gjelder bruk av aldersgrense som virkemiddel. Et fellestrekk er likevel at tekniske krav, særlig maksimal

⁵ Transportstyrelsen - [Elsparkcykel - Transportstyrelsen](#)

⁶ Færdselsstyrelsen - [Motoriserede \(el-\)løbehjul](#)

⁷ Traficom - [Uudet säännöt kevyille sähköajoneuvoille – lisää turvallisuutta ja selkeyttä liikenteeseen | Traficom](#)

⁸ Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz - [§ 1 eKFV - Einzelnorm](#)

⁹ République Française - [Electric scooter, roller skate or skateboard | Service Public](#)

¹⁰ Economie - [Micromobility and Personal Transport | FPS Economy](#)

¹¹ Rijksoverheid - [Regels voor elektrische steps \(e-steps\) | Rijksoverheid.nl](#)

¹² ACI Gov - [Monopattino elettrico: i nuovi obblighi - ACI Gov](#)

¹³ Bundesministerium Innovation Mobilität und Infrastruktur - [Neue Regeln für E-Scooter, E-Bikes und E-Mopeds](#)

¹⁴ Rzecznik Finansowy - [Nowe przepisy podwyższają minimalny wiek użytkowników hulajnóg elektrycznych do 13. roku życia - Rzecznik Finansowy](#)

¹⁵ Aldersgrensen ble økt fra 10 til 13 år fra 3. mars 2026. Personer under 18 år må ha sykkelkort eller relevant førerkort.

hastighet, og i noen tilfeller også motoreffekt, inngår som sentrale elementer i reguleringen. Ifølge ETSC har 31 av 32 europeiske land innført en maksimal hastighetsgrense for elsparkesykler. Samtlige av disse landene har valgt en grense på enten 20 eller 25 km/t, noe som tyder på en bred europeisk enighet om hvilket hastighetsnivå som anses som forsvarlig for denne typen kjøretøy. Kjøretøy innen denne kategorien reguleres gjennomgående annerledes enn raskere og tynge elektriske kjøretøy. Dette åpner for en differensiert regulering, der elsparkesykkel i noen land inngår i eksisterende kjøretøykategorier, som sykkel eller lette elektriske kjøretøy, mens andre land har etablert eksplisitte regelverk. Sverige og Danmark er eksempler på land der integrasjon i eksisterende kjøretøykategorier står sterkt, mens land som Tyskland i større grad har utviklet særskilte rammer for elsparkesykler.

Flere europeiske land har valgt å innføre en nasjonal, fast aldersgrense, ofte på 14, 15 eller 16 år, noe som reflekterer en vurdering av modenhet, risikoforståelse og evne til å samhandle sikkert i trafikken. I land som Finland og Tyskland er aldersgrensen et sentralt virkemiddel, og den suppleres med bestemmelser som forbyr å overlate kjøretøyet til personer under minstealder. Reguleringen retter seg dermed ikke bare mot brukeren selv, men også mot dem som gir tilgang til kjøretøyet. Andre land, som eksempelvis Sverige, har i større grad valgt å avstå fra en generell aldersgrense og i stedet basere reguleringen på tekniske krav og hjelmpåbud for barn. Samlet illustrerer dette at europeiske land legger ulik vekt på alder som reguleringsvirkemiddel.

Et annet fellestrekk i europeisk sammenheng er økende vekt på lokal styring og regulering av utleiemarkedet, særlig i større byer. Flere land har gitt kommuner eller bymyndigheter utvidede fullmakter til å regulere antall kjøretøy, parkering, bruksområder og driftstider for delte elsparkesykler. Dette reflekterer en erkennelse av at elsparkesykler ikke bare er et trafiksikkerhetsspørsmål, men også et spørsmål om byrom, fremkommelighet og konflikter med gående. Samtidig varierer det mellom land hvordan slike fullmakter er organisert og tatt i bruk, enten gjennom særskilte ordninger eller eksisterende kommunale virkemidler.

Samlet sett viser europeisk praksis at elsparkesykler i økende grad reguleres gjennom kombinasjoner av tekniske terskler, alderskrav, atferdsregler og lokal styring, snarere enn gjennom ett enkelt virkemiddel. Forskjellene mellom landene illustrerer at det ikke finnes én entydig europeisk modell for regulering av elsparkesykler. Det finnes heller ikke et harmonisert regelverk på EU-nivå, og reguleringen er derfor i stor grad overlatt til de enkelte landene. Dette har resultert i ulike nasjonale løsninger og et regelverk som fortsatt er under utvikling. De senere årene har flere land gjennomført eller varslet endringer i reguleringen, blant annet knyttet til aldersgrenser, hjelmpåbud og tekniske krav. Sverige, Danmark, Finland og Tyskland representerer til sammen et bredt spekter av reguleringstilnærminger og gir et godt sammenligningsgrunnlag for å drøfte hvilke virkemidler som best kan ivareta trafiksikkerheten, særlig for barn og unge, i en nordisk og europeisk kontekst. Disse landene gjennomgås nærmere i de etterfølgende avsnittene.

2.2.1 Danmark

Danmark innførte en nasjonal regulering av elsparkesykler som en del av en forsøksordning fra 2019¹⁶. Regelverket omfatter «*små motoriserte køretøjer*», herunder elsparkesykler, selvbalanserende kjøretøy og motoriserte skateboards. Formålet med forsøksordningen var å gi rom for nye transportmidler med potensial for klima-, og framkommelighetsgevinster, samtidig

¹⁶ Bekendtgørelse nr. 40 af 14. januar 2019 om forsøgsordning for motoriseret løbehjul

som trafiksikkerheten ble ivaretatt. Ordningen ble første gang evaluert i 2020, basert på data innhentet i perioden september 2019 til januar 2020. Evalueringen viste blant annet at elsparkesykler var forbundet med høyere ulykkesrisiko enn sykler, og at risikoen per tilbakelagte kilometer ble anslått å være om lag syv ganger høyere enn for sykkel. Resultatene inngikk i myndighetenes videre vurdering av regelverket og bidro til innføringen av krav om bruk av sykkelhjelmer fra 1. januar 2022 (Transportutvalget, 2024-2025).

Evalueringen inngår i en løpende oppfølging av forsøksordningen, som gjennomføres av Færdselsstyrelsen. Det er per i dag ikke fastsatt en sluttdato for forsøket, og den evalueres fortløpende med sikte på eventuelle justeringer av regelverket. I forsøksordningen ble det innført en nasjonal aldersgrense på 15 år for bruk av elsparkesykkel i Danmark. Elsparkesykler er begrenset til en maksimal hastighet på 20 km/t, og reguleringen legger til grunn at kjøretøytypen i hovedsak følger trafikkreglene for sykkel.

Elsparkesykkelen inngår dermed i samme trafikkregime som sykkel, og skal benyttes på sykkelveg eller i kjørebanen der sykkelinfrastruktur mangler. Dette innebærer at bruk av elsparkesykkel skjer innenfor de samme rammene som sykkel, og i samspill med blant annet syklist og motorisert trafikk. Sykkelinfrastrukturen brukes også av andre kjøretøytyper, herunder såkalt «lille knallert» (maks hastighet 30 km/t) og «speed pedelec» (maks hastighet 45 km/t), noe som innebærer at elsparkesykkelen inngår i et delt trafikkmiljø der ulike trafikantgrupper med ulike egenskaper og hastighetsnivåer ferdes sammen.

2.2.2 Finland

I Finland trådte nye regler for bruk av «lette elektriske kjøretøy» i kraft 17. juni 2025, som en del av endringer i vegtrafikkloven og kjøretøyloven. Lovgivningen innebærer blant annet en nasjonal minstealder på 15 år for bruk av elsparkesykkel, og gjelder både leide og privateide kjøretøy¹⁷. Innføringen av aldersgrensen må også sees i lys av et økende skadeomfang blant barn og unge. Helseregistrerte data fra blant annet Helsinki University Hospital dokumenterer et betydelig antall elsparkesykkelrelaterte skader i aldersgruppen under 15 år, noe som også underbygges av studien *Electric scooter injuries in children*, basert på sykehusdata fra Finland¹⁸

Flertallet av elsparkesykler omfattes av kategorien «lette elektriske kjøretøy», definert som kjøretøy med konstruktiv hastighet over 15 km/t og inntil 25 km/t. Kjøretøy med maksimal hastighet på 15 km/t anses derimot som innretninger som assisterer fotgjengere, og omfattes derfor i hovedsak av regelverket for gående.

For elsparkesykler som er klassifisert som lette elektriske kjøretøy, legger reguleringen til grunn at de i hovedsak følger trafikkreglene for syklist. Kjøretøyene skal benytte sykkelinfrastruktur, og der slik infrastruktur mangler kan de ferdes i kjørebanen.

Fra 1. juni 2024¹⁹ ble det innført krav om motoransvarsforsikring for elsparkesykler som veier mer enn 25 kg eller har en konstruktiv hastighet over 25 km/t. Dette innebærer at mange utleide elsparkesykler omfattes av ordningen. Fra 1. august 2025 er det i tillegg innført en ordning som gir kommunene økt styringsrett over mikromobilitet. Utleie av elsparkesykler forutsetter

¹⁷ [Legislative amendments to improve micromobility safety into force in summer - Ministry of Transport and Communications](#)

¹⁸ <https://helda.helsinki.fi/browse/author?value=Peura,%20Olli>

¹⁹ [Ny lov om motoransvarsforsikring trer i kraft 1. juni 2024](#)

kommunalt løyve, og kommunene kan fastsette lokale krav til blant annet parkering, brukstid, hastighet og antall kjøretøy.

2.2.3 Sverige

I Sverige reguleres elsparkesykler i utgangspunkt på samme måte som sykkel, forutsatt at de oppfyller bestemte tekniske krav til hastighet og effekt²⁰. Dersom kjøretøyet har en konstruktiv hastighet på maksimalt 20 km/t og en motoreffekt på inntil 250 watt behandles det rettslig på linje med sykkel. Elsparkesykler som overskrider disse grensene klassifiseres som moped. Dersom elsparkesykkelen klassifiseres som moped gjelder krav om førerrett klasse AM og aldersgrense 15 år.

For elsparkesykkel som er klassifisert som sykkel gjelder ingen nasjonal, lovfestet aldersgrense i Sverige. Det er imidlertid innført hjelmpåbud for førere under 15 år. For elsparkesykler klassifisert som moped, gjelder hjelmpåbud for alle aldersgrupper.

Reguleringen legger til grunn at elsparkesykler klassifisert som sykkel, i hovedsak følger trafikkreglene for syklist. Dette innebærer at de primært skal benytte sykkelinfrastruktur og kan ferdes i kjørebane der slik infrastruktur mangler.

I 2023 ble det innført krav om forsikring av elektriske kjøretøy uten pedaler med enten konstruktiv hastighet over 20 km/t eller konstruktiv hastighet over 14 km/t og vekt over 25 kg. Kravene er begrunnet i behovet for bedre vern av tredjepersoner som skades i trafikken²¹.

2.2.4 Tyskland

Tyskland innførte sitt regelverk i juni 2019 gjennom forordningen om «Elektrokleinstfahrzeuge – Verordnung (eKVF)²²» som senere har blitt revidert gjennom mindre justeringer og presiseringer, uten at hovedtrekkene i reguleringen er vesentlig endret. Elsparkesykler defineres her som elektro-småkjøretøy og er juridisk klassifisert som motorvogner, men reguleres gjennom et regelverk som i praksis plasserer dem mellom sykkel og moped.

Regelverket fastsetter blant annet at kjøretøyet skal ha en konstruktiv maksimal hastighet på mellom 6 og 20 km/t, være utstyrt med motor med begrenset effekt og oppfylle nærmere tekniske krav. I tillegg gjelder en nasjonal aldersgrense på 14 år for bruk av elsparkesykkel.

Det er ikke innført et generelt hjelmpåbud i Tyskland, men bruk av hjelm anbefales av myndighetene. Tyskland har videre et omfattende regelverk for ansvar og forsikring. Det er krav om obligatorisk ansvarsforsikring, og kjøretøyet skal være utstyrt med et gyldig forsikringsmerke. Å kjøre uten forsikring er straffbart.

²⁰ [Elsparkcykel - Transportstyrelsen](#)

²¹ [Nya trafikförsäkringsregler – stärkt skydd för dem som skadas i trafiken, prop. 2022/23:142](#)

²² [Bundesgesetzblatt Teil I Nr. 21](#)

3 Tilgjengelig datagrunnlag

Utredningen av høyere aldersgrense for bruk av elsparkesykkel og andre små elektriske motorvogner bygger på flere datakilder som samlet sett belyser ulike sider av ulykkes- og skadebildet. Datagrunnlaget gir informasjon om antall skadde, type ulykke, skadested og alvorlighetsgrad. Videre kan de ulike datakildene belyse hvordan skadeomfanget utvikler seg gjennom barne- og ungdomsårene, og i hvilken grad dette faller sammen med aktuelle alternativer for aldersgrense. Datagrunnlaget må imidlertid tolkes med forsiktighet, ettersom ingen av datakildene gir et fullstendig bilde av ulykkes- og skadeomfanget. Dette skyldes blant annet underrapportering og ulik dekning av henholdsvis mindre og mer alvorlige skader.

I tillegg gir datagrunnlaget begrenset informasjon om eksponering, det vil si hvor mye elsparkesykkel brukes i ulike aldersgrupper, samt om etterlevelse av regelverket. Dette innebærer at det er begrenset grunnlag for å vurdere risiko og sammenligne ulykkesrisiko mellom aldersgrupper direkte.

3.1 Offisielle ulykkestall

Statens vegvesen forvalter nasjonale data gjennom den offisielle ulykkesstatistikken (TRULS) og dybdeanalyser av dødsulykker (UAG). UAG-analysene gir grundige og detaljerte beskrivelser av dødsulykker i vegtrafikken, inkludert i dette hendelsesforløp og medvirkende faktorer. Ettersom det ikke er registrert dødsulykker blant barn og unge med elsparkesykler og andre små elektriske motorvogner, har disse analysene imidlertid liten relevans for problemstillingene som vurderes i denne utredningen.

Det offisielle ulykkesregisteret inneholder informasjon om alle politirapporterte personskadeulykker i Norge, og er basert på politiets dokumentasjon på ulykkesstedet. Forskrift om krav til liten elektrisk motorvogn trådte i kraft 15. juni 2022, og fra dette tidspunktet ble ulykker som involverte elsparkesykler registrert som egen kjøretøykategori og innført som en egen kategori i det offisielle ulykkesregisteret. Før dette inngikk elsparkesykkel og andre små elektriske motorvogner i andre kjøretøykategorier som for eksempel sykkel. Det er i etterkant gjennomført en etterregistrering av ulykker i perioden 2019-2022 basert på ulykkesbeskrivelser. Det kan likevel ikke utelukkes at enkelte ulykker med elsparkesykkel eller andre små elektriske motorvogner ikke er fanget opp i denne gjennomgangen, Ulykkestall for perioden før 2022 må derfor tolkes med forsiktighet.

Det er godt dokumentert at ikke alle trafikkulykker rapporteres til politiet, og at den offisielle ulykkesstatistikken gir et ufullstendig bilde av det samlede skadeomfanget av elsparkesykkelulykker (Bjerkan, 2025; Bjerkan, Engebretsen & Steinbakk, 2021). Underrapporteringen varierer blant annet med skadegrad og ulykkestype, og antas å være særlig omfattende for lettere skader og for singelulykker.

En sammenligning av elsparkesykkelskader registrert ved Oslo skadelegevakt og skader registrert i det offisielle ulykkesregisteret, viser at politiregistrerte ulykkestall fanger opp om lag 3 prosent av skadene registrert ved skadelegevakten. Sammenstilling av data fra Nasjonalt traumeregister og den offisielle ulykkesstatistikken viser at de politirapporterte ulykkene fanger opp om lag 43 prosent av hardt skadde elsparkesyklister registrert i traumeregisteret.

3.2 Registreringer ved Oslo skadelegevakt

Skader knyttet til elsparkesykkelulykker har blitt registrert ved Oslo skadelegevakt gjennom to hovedinnsamlinger; fra mars 2019 til mars 2020, og i 2023. Registreringene omfatter opplysninger om alder, skadegrad, hvilket areal ulykken skjedde på og ulykkestype for pasienter som oppsøkte Oslo skadelegevakt etter skade ved bruk av elsparkesykkel i de aktuelle periodene. I tillegg er det mottatt månedlige aggregerte data over registrerte elsparkesykkelskader for perioden 2019 til og med mars 2026.

Datagrunnlaget fra Oslo skadelegevakt kan benyttes både til å beskrive utviklingen i ulykkes- og skadeomfang over tid, og til å identifisere risikoutsatte grupper og situasjoner. Særlig er dataene sentrale for å belyse aldersfordeling, ulykkestyper og skadegrad og for å vurdere hvordan disse forholdene varierer mellom ulike aldersgrupper.

3.3 Nasjonalt traumeregister

Data fra Nasjonalt traumeregister (NTR) gir et supplerende grunnlag for å belyse alvorlige skader i trafikken. Registeret omfatter pasienter som er behandlet ved norske sykehus for alvorlige skader, og inneholder detaljerte opplysninger om blant annet skadeomfang målt ved Injury Severity Score (ISS). Dekningsgraden i traumeregisteret ble beregnet til 96 % for 2024. NTR gir dermed et mer komplett bilde av de mest alvorlige ulykkene enn det som fanges opp av offisielle ulykkestall.

Datagrunnlaget fra NTR kan benyttes til å analysere omfang og utvikling i alvorlige skader, samt beskrive skadeprofilen for ulike trafikantgrupper, herunder førere av elsparkesykkel.

3.4 Sammenlignbarhet og klassifisering av alvorlighetsgrad

Datakildene som brukes som en del av denne utredningen skiller seg fra hverandre når det gjelder hvordan ulykkens eller skadens alvorlighetsgrad registreres og klassifiseres. I den offisielle ulykkesstatistikken registreres skadegrad etter kategoriene drept, meget alvorlig skadd, alvorlig skadd og lettere skadd. Meget alvorlig og alvorlig skadd slås sammen til kategorien hardt skadd. Skadegraden registreres av politiet, og bygger ikke nødvendigvis på samme medisinske vurdering som i helsetjenesten.

I helsevesenet klassifiseres skader med utgangspunkt i medisinske diagnoser og etablerte systemer for skadegradering. Skadene vurderes blant annet fra skadetype, kroppsområde og alvorlighetsgrad.

Det er derfor ikke entydig sammenheng mellom skadegradene som brukes i det offisielle ulykkesregisteret og helseregistrerte data. Skadegraderingene i datakildene som benyttes er derfor ikke direkte sammenlignbare, og forskjeller i fordelingen mellom lettere, alvorlige og meget alvorlige skader må tolkes med forsiktighet.

3.5 Eksponering

En viktig begrensning ved datagrunnlaget som inngår i denne utredningen er manglende informasjon om eksponering, det vil si hvor mye og hvordan ulike aldersgrupper faktisk bruker elsparkesykkel. Ulykkes- og skadedata gir et begrenset grunnlag for å beregne risiko i form av sannsynlighet for skade per tur, per kilometer eller per bruker.

Reisevaneundersøkelsen (RVU) gir informasjon om befolkningens reiseaktivitet og transportmiddelbruk. I tidligere undersøkelser omfattet datagrunnlaget personer fra 13 år og oppover, mens undersøkelsen fra 2025 omfatter personer fra 15 år. I 2025 inngikk elsparkesykkel for første gang som egen transportmiddelkategori. Undersøkelsen gir imidlertid ikke grunnlag for å skille mellom privateide og utleide elsparkesykler.

Dette innebærer at det er krevende å skille mellom hvorvidt høye ulykkestall i enkelte aldersgrupper skyldes høy risiko ved bruk, eller om de i større grad reflekterer høy bruk av elsparkesykkel. Dette medfører usikkerhet i vurderinger av forskjeller i risiko mellom aldersgrupper og analyser av utviklingen over tid. RVU-data benyttes likevel i kapittel 6.1 til å beskrive overordnede transportmiddelvalg og endringer over tid for barn og unge, men gir ikke grunnlag for å analysere bruk eller eksponering knyttet til elsparkesykkel.

Manglende eksponeringsdata innebærer også at det i begrenset grad er mulig å vurdere risiko knyttet til bruk av elsparkesykkel og hvordan denne utvikler seg over tid. Endringer i ulykkestall kan for eksempel skyldes endringer i bruk, endret rapportering eller faktiske endringer i risiko. Vurderinger av risiko må derfor tolkes med forsiktighet.

3.6 Oppsummering av datagrunnlaget

Oppsummert belyser de ulike datakildene ulike deler av skadebildet. Offisielle ulykkestall gir et nasjonalt bilde av politirapporterte personskadeulykker, mens data fra Oslo skadelegevakt gir et mer komplett bilde av skadeomfanget, særlig for skader som i mindre grad fanges opp av politiet. Data fra Nasjonalt traumeregister bidrar særlig til å belyse de mest alvorlige skadene, og gir et mer komplett bilde av omfanget av alvorlige ulykker på nasjonalt nivå.

Sammenstillingen av data gir et bredere kunnskapsgrunnlag enn hver enkelt datakilde alene. Samtidig er datakildene ikke direkte sammenlignbare for lettere og moderat alvorlige skader, blant annet som følge av ulik registrering av skadegrad og ulik dekningsgrad. Videre mangler det gode data om eksponering, noe som innebærer usikkerhet i vurderinger av risiko og forskjeller mellom aldersgrupper. Vurderinger av risiko og utvikling over tid må derfor tolkes med varsomhet.

Tilgjengelige datakilder gir i hovedsak informasjon om skadde førere og passasjerer på elsparkesykkel. Skader på tredjeperson er derfor ikke analysert særskilt i denne utredningen.

4 Bruk av elsparkesykkel, ulykker og skadeomfang

Bruken av elsparkesykler har økt betydelig i de siste årene, både i Norge og internasjonalt. Elsparkesykkelen har etablert seg som et lett tilgjengelig og fleksibelt transportmiddel. Bruken spenner seg over et bredt spekter av geografiske og trafikale kontekster – fra tettbygde byområder til mindre tettsteder og mer spredtbygde områder, særlig som følge av økningen i privateide kjøretøy. Samtidig har den raske innføringen av elsparkesykkelen i transportsystemet i mange tilfeller skjedd uten tilsvarende utvikling av regelverk, infrastruktur og sikkerhetstiltak, noe som har bidratt til nye trafikksikkerhetsutfordringer.

Forskningen peker på at elsparkesyklister er involvert i et betydelig antall ulykker og skader. Ulykkene oppstår i et samspill mellom kjøretøyets egenskaper, trafikantens ferdigheter og atferd samt utforming og bruk av infrastrukturen (Dibaj et al., 2024; Pai & Dozza, 2025).

Dette kapitlet gir en samlet fremstilling av det tilgjengelige kunnskapsgrunnlaget om bruk, ulykker og skadeomfang, og danner et sentralt grunnlag for vurderingen av aldersgrense for bruk av elsparkesykkel og andre små elektriske motorvogner.

4.1 Omfang og bruk av elsparkesykkel

Per i dag finnes det ikke en samlet, offentlig tilgjengelig oversikt over hvor mange elektriske sparkesykler eller andre små elektriske motorvogner som er i bruk i Norge. Det er ikke registreringsplikt for denne typen kjøretøy, og det eksisterer dermed ikke et nasjonalt register over kjøretøybestanden.

Fra 1. januar 2023 ble det innført krav om ansvarsforsikring. Forsikringsdata gir imidlertid kun et delvis bilde av totalbestanden, ettersom ikke alle eiere etterlever kravet.

Trafikkforsikringsforeningen har anslått at det finnes mellom 500 000 og 700 000 privateide elsparkesykler i Norge. Et eget anslag basert på importdata gir en bestand på 550 000 kjøretøy. Samtidig er om lag 110 000 elsparkesykler registrert med gyldig ansvarsforsikring. Den lave forsikringsandelen illustrerer både utfordringer knyttet til etterlevelse av regelverket og begrensninger ved å bruke forsikringsdata som grunnlag for å anslå samlet kjøretøybestand.

Utleiemarkedet for elsparkesykler er i hovedsak konsentrert til byer og bynære områder. Antall utleide kjøretøy reguleres gjennom kommunale tillatelser og vilkår, med hjemmel i lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn²³. Kommunene kan fastsette antallsbegrensninger og stille krav til drift og tilgjengelighet. Omfanget varierer mellom kommuner, men erfaringer fra de største byene tyder på at det samlet sett dreier seg om flere titalls tusen kjøretøy på landsbasis.

Barn og unge under 15 år har i utgangspunktet ikke tilgang til utleieordninger, og deres bruk av elsparkesykkel er derfor i stor grad knyttet til privateide kjøretøy. De største utleieaktørene har innført egne aldersgrenser for bruk av utleiesparkesykler, som i dag varierer mellom 15 og 18 år. Det kan likevel ikke utelukkes at enkelte mindreårige benytter utleiekjøretøy. Politiets erfaringer tilsier at enkelte mindreårige får tilgang til andre personers brukerprofiler eller betalingsløsninger. Det foreligger imidlertid ikke data som gjør det mulig å anslå omfanget av slik bruk.

²³ Lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn: <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2021-06-18-139>

Reisevaneundersøkelsen (RVU) gir informasjon om befolkningens reiseaktivitet og transportmiddelbruk. I 2025 inngikk elsparkesykkel for første gang som en egen transportmiddelkategori, og utgjorde om lag én prosent av alle reiser nasjonalt. Andelen reiser med elsparkesykkel var om lag én prosent også i de fleste storbyområdene, med unntak av Tromsø. Tilgangen til privat elsparkesykkel var seks prosent på landsbasis, men med variasjoner mellom regionene (RVU, 2025). Studier viser at elsparkesykler i hovedsak benyttes til korte reiser, og ofte inngår i en reisekjede med kollektivtransport. Samtidig tyder analyser på at utleide elsparkesykler i stor grad erstatter sykkel, gange og kollektivtransport, mens privateide sparkesykler i større grad kan erstatte bilturer (Egner & Fearnley, 2025; Aarhaug et al, 2025). Disse funnene er i hovedsak basert på unge voksne og voksne brukere, og overførbareheten til barn og unge er usikker.

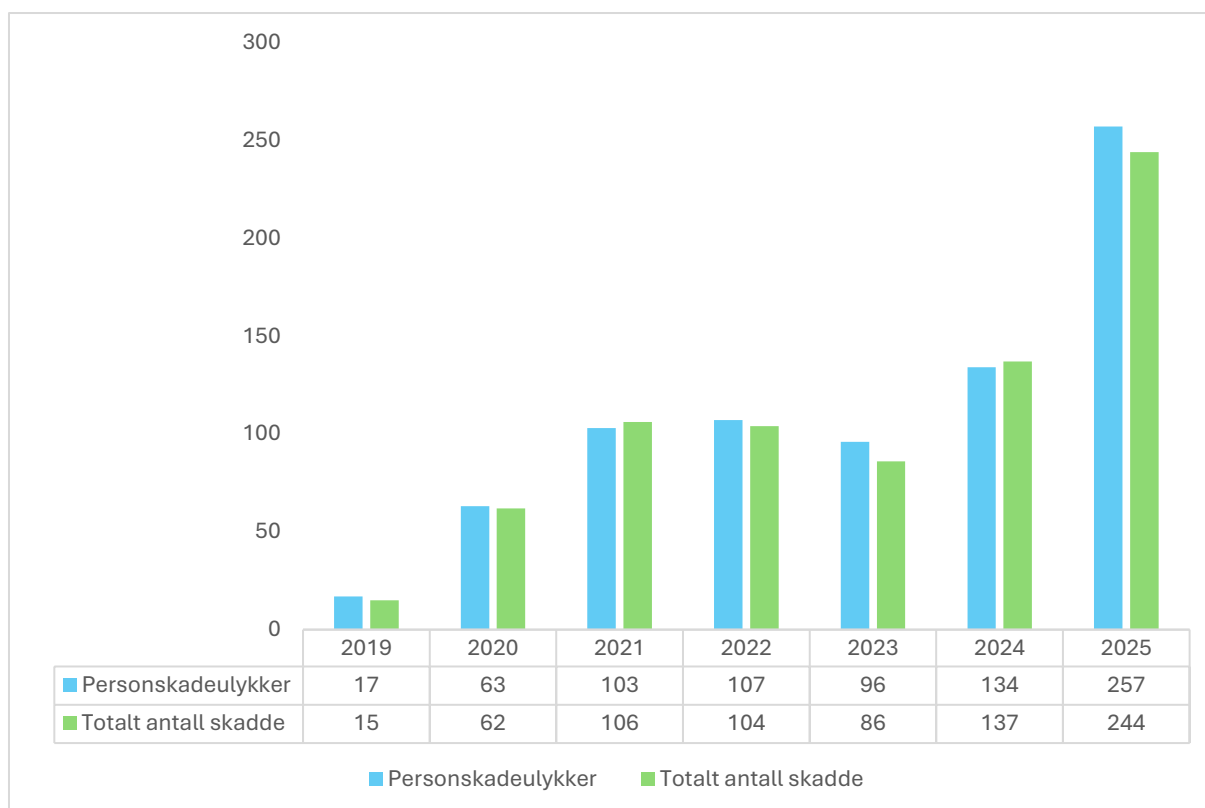
Som omtalt i kapittel 3.5 har RVU metodiske begrensninger, blant annet knyttet til aldersavgrensning og manglende skille mellom privateide og utleide kjøretøy. Samlet innebærer dette at det er usikkerhet knyttet til vurderinger av risiko, blant annet knyttet til aldersavgrensning og manglende skille mellom private og utleide kjøretøy.

4.2 Ulykkes- og skadeutvikling for elsparkesykkel

Figur 1 viser en tydelig økning i registrert omfang over tid. Antall personskadeulykker økte fra 17 i 2019 til 257 i 2025. Utviklingen er preget av sterk vekst fra 2020 til 2022, en mindre nedgang i 2023, før en ny markant økning i 2024 og 2025. Antall skadde førere og passasjerer på liten elektrisk motorvogn følger i all hovedsak samme mønster og økte fra 15 skadde i 2019 til 244 i 2025.

Forskjellen mellom antall personskadeulykker og antall skadde førere og passasjerer er gjennomgående liten. Dette tyder på at de fleste politirapporterte ulykkene omfatter én skadd elsparkesyklist. Samlet viser figuren at politirapporterte ulykker med elsparkesykkel har fått et betydelig større omfang i perioden 2019-2025.

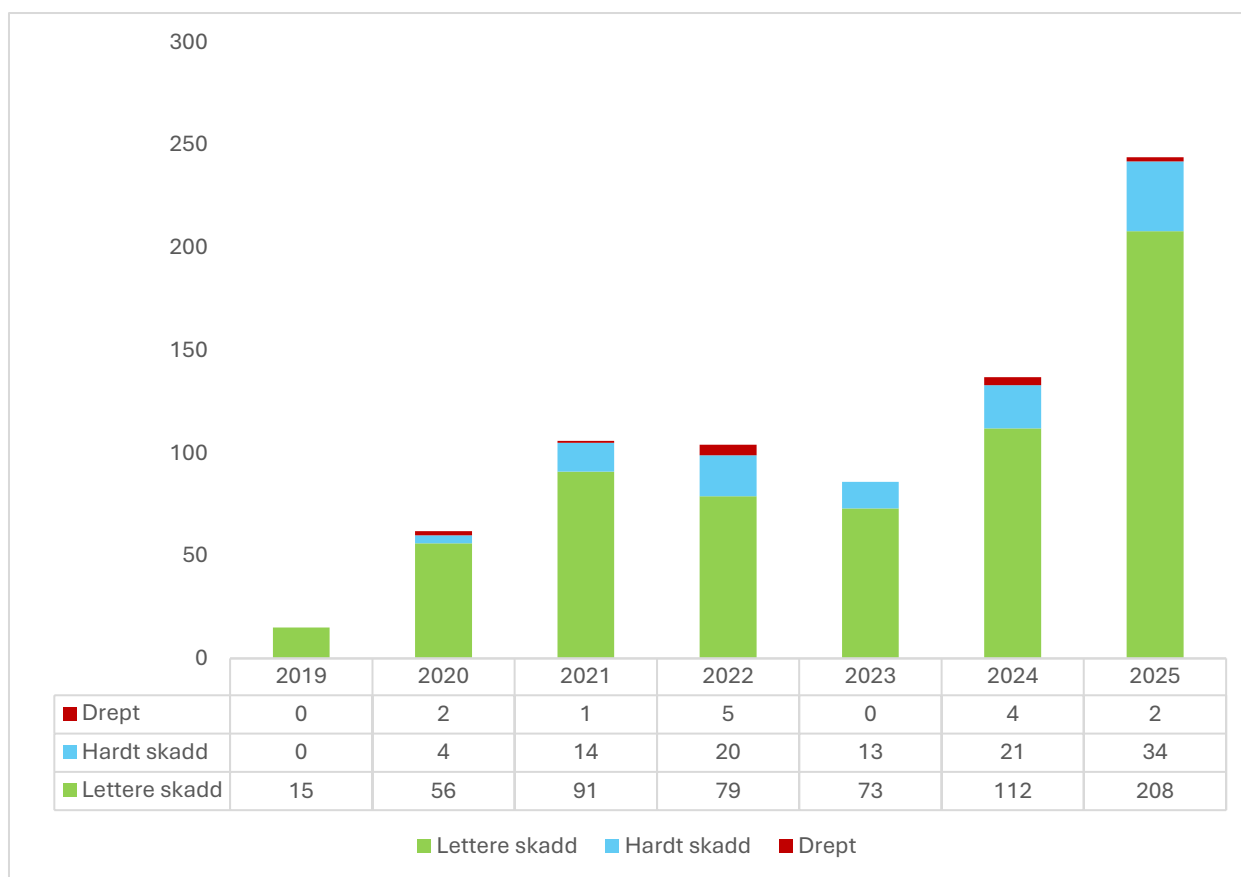
Det foreligger foreløpige tall for 2026, men disse er ikke kvalitetssikret, og foreligger kun for deler av året. Tallene gir derfor ikke grunnlag for å vurdere om utviklingen i 2026 representerer en økning, nedgang eller utflating sammenlignet med 2025.



Figur 1: Antall politirapporterte personskadeulykker med liten elektrisk motorvogn og antall skadde førere og passasjerer på liten elektrisk motorvogn, 2019-2025. Kategorien omfatter elektrisk sparkesykkel, selvbalsenerende elektrisk kjøretøy og ukjent elektrisk kjøretøy. Antall skadde omfatter kun personer registrert på liten elektrisk motorvogn og inkluderer ikke eventuelle skadde fotgjengere, syklistar eller andre trafikanter i de samme ulykkene. Kilde: Offisiell ulykkesstatistikk, 2019-2025.

Figur 2 viser fordelingen av skadde etter skadegrad blant førere og passasjerer på liten elektrisk motorvogn i perioden 2019-2025. Gjennom hele perioden utgjør lettere skadde den klart største gruppen. Samtidig registreres det også et økende antall hardt skadde. Antallet drepte er lavt, men varierer mellom år. I løpet av perioden 2019-2025 ble det registrert totalt 14 drepte og 106 hardt skadde.

Figuren viser samlet sett at økningen i registrerte skader med elsparkesykkel og andre små elektriske motorvogner omfatter både lettere og alvorlige skader, selv om lettere skader utgjør den klart største andelen.



Figur 2: Fordeling av skadde etter skadegrad blant førere og passasjer av liten elektrisk motorvogn. Kilde: Offisiell ulykkesstatistikk 2019-2025.

Skader knyttet til ulykker med elsparkesykkel har blitt registrert ved Oslo skadelegevakt siden 2019. Tallene omfatter personer som har oppsøkt skadelegevakten etter en ulykke ved bruk av elsparkesykkel. Sammenlignet med data fra den offisielle ulykkesstatistikken gir tall fra skadelegevakten et mer utfyllende bilde av det samlede skadeomfanget i Oslo, særlig ved at de i større grad fanger opp mindre alvorlige skader og hendelser som ikke rapporteres til politiet.

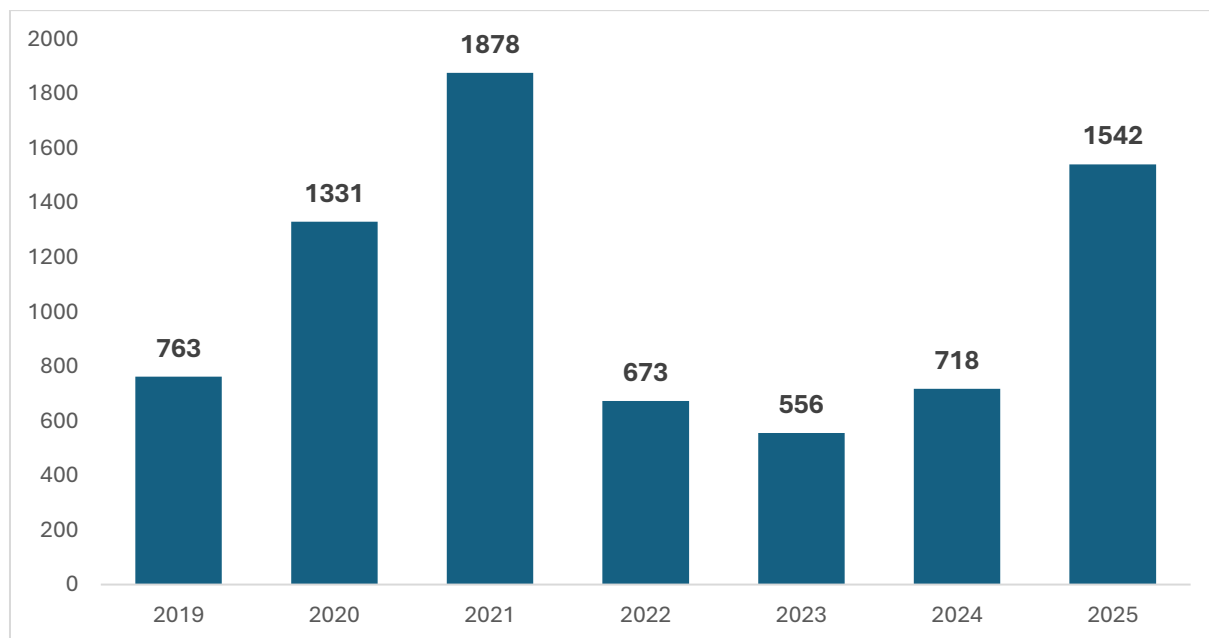
Tallene fra Oslo skadelegevakt viser betydelige variasjoner i antall skadde i perioden 2019-2025.

Figur 3 viser en tydelig økning i skadeomfanget frem til 2021, etterfulgt av en nedgang i årene etter. Nedgangen i 2022 og 2023 sammenfaller tidsmessig med innføring av nytt regelverk for liten elektrisk motorvogn fra juni 2022, herunder 12 års aldersgrense, promillegrense og hjelmpåbud for barn under 15 år. I samme periode ble det også gjennomført kommunale tiltak i Oslo, blant annet innstramminger i antall utleiesparkesykler og nattetstenging. Disse tiltakene kan ha bidratt til redusert bruk, og dermed til lavere skadeomfang.

Den påfølgende økningen i 2024 og særlig i 2025, må sees i sammenheng med økt tilgjengelighet av elsparkesykler i Oslo. Dette gjelder særlig en betydelig økning i antall utleiekjøretøy. I Oslo ble antallet utleide elsparkesykler økt fra 8000 til 16000 fra april 2025, blant annet med sikte på å bedre tilgjengeligheten i ytre by. Økt tilgang og bruk kan isolert sett bidra til flere skader uten at dette nødvendigvis innebærer en tilsvarende økning i risiko per tur.

Samtidig illustrerer tallene den betydelige underreporteringen av elsparkesykkelskader i den offisielle ulykkesstatistikken. Mens det i 2025 ble registrert 244 skadde førere og passasjerer på

liten elektrisk motorvogn i den offisielle statistikken på landsbasis, registrerte Oslo skadelegevakt alene 1542 elsparkesykkelskader samme år. Tallene understreker at den offisielle statistikken kun fanger opp en begrenset del av det samlede skadeomfanget.

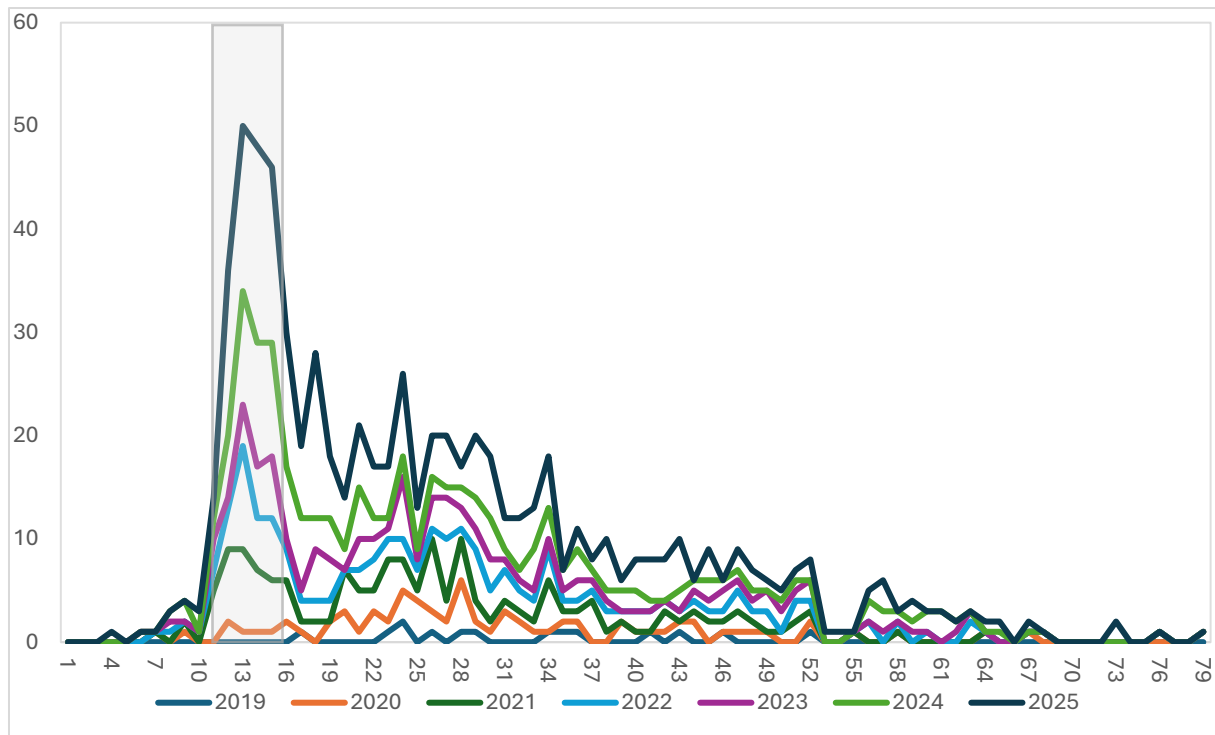


Figur 3: Antall registrerte elsparkesykkelskader ved Oslo skadelegevakt, 2019-2025. Figuren omfatter personer som har oppsøkt Oslo skadelegevakt etter en skade ved bruk av elsparkesykkel. Kilde: Oslo skadelegevakt, 2019-2025.

4.3 Alder og skader ved bruk av elsparkesykkel

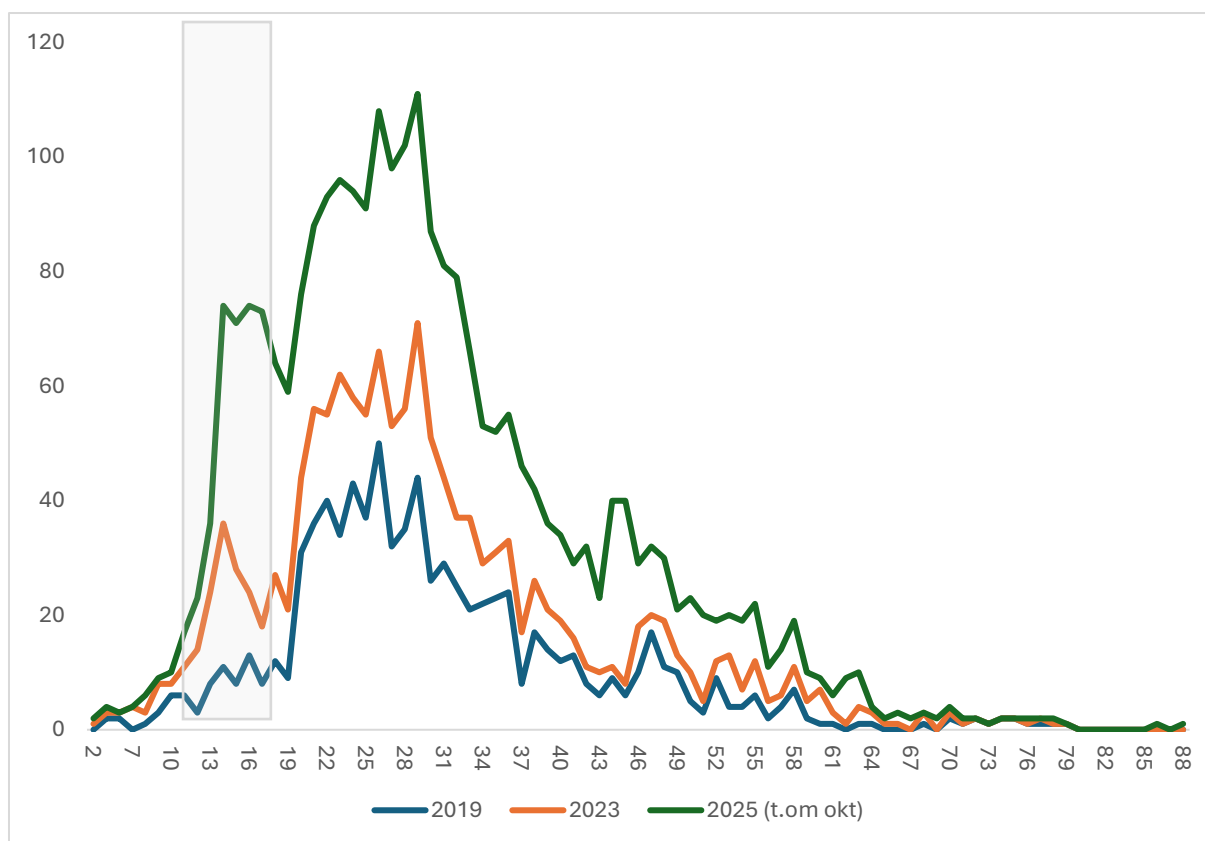
Aldersprofilen fremstår som relativt stabil over tid, ved at hovedtrekkene går igjen på tvers av år til tross for variasjoner i det totale omfanget av skader. Mønsteret kan tolkes i lys av både eksponering og risiko. Den markerte økningen fra 12 års alder kan reflektere høy bruk i disse aldersgruppene, kombinert med faktorer som begrenset erfaring, risikofylt atferd og lavere trafikkforståelse. Samtidig gir ikke datagrunnlaget grunnlag for å skille mellom betydningen av økt bruk og økt risiko per bruker.

Samlet sett viser Figur 4 at skadene i stor grad er konsentrert i aldersgruppen 13 -17 år. Dette er aldersgrupper som omfattes av de mest aktuelle alternativene for aldersgrense.



Figur 4: Aldersfordeling for skadde elsparkesyklister i offisiell ulykkesstatistikk. Kilde: Offisiell ulykkesstatistikk, 2019-2025

Figur 5 viser aldersfordelingen for personer behandlet ved Oslo skadelegevakt etter en ulykke med elsparkesykkel. Også i skadelegevaktsdataene er ungdom og unge voksne overrepresentert, med få skader blant de yngste barna og en tydelig økning gjennom tenårene. Samtidig skiller aldersprofilen seg noe fra den offisielle ulykkesstatistikken ved at skadeomfanget er høyest blant unge voksne, mens toppunktet i den offisielle statistikken ligger blant ungdom i midten av tenårene. Omfanget av registrerte skader er dessuten betydelig høyere i data fra Oslo skadelegevakt.

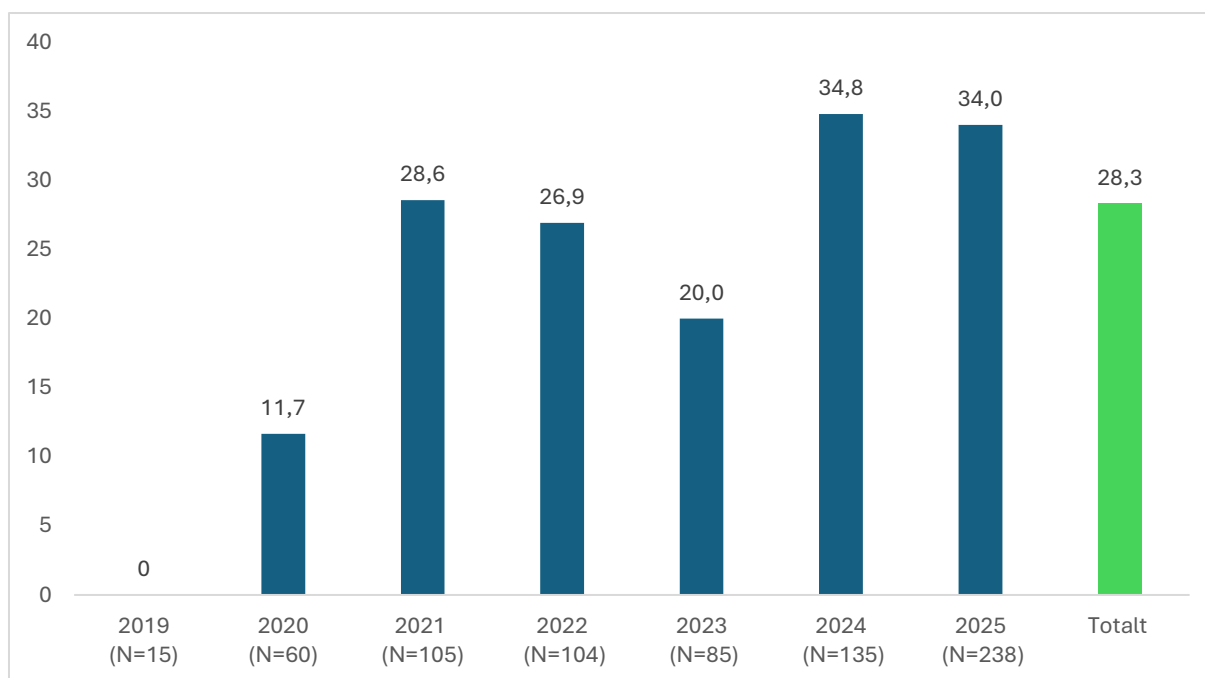


Figur 5: Antall registrerte skader etter ulykker med elsparkesykkel ved Oslo skadelegevakt i 2019, 2023 og 2025. Kilde: Oslo skadelegevakt.

Det er vurdert å inkludere en tilsvarende figur basert på data fra Nasjonalt traumeregister. De tilgjengelige dataene inkluderer imidlertid kun bredere aldersgrupper (6-11 år, 12-14 år, 15-17 år osv). Dataene gir dermed ikke grunnlag for samme detaljerte aldersanalyse som den offisielle ulykkesstatistikken og registreringene ved Oslo skadelegevakt. En tilsvarende figur vil derfor ikke være direkte sammenlignbar med Figur 4 og Figur 5. Aldersfordelingen for alvorlig skadde omtales i kapitlet om Nasjonalt traumeregister.

4.3.1 Skader blant barn og unge 12-16 år i ulykkesbildet

Figur 6 viser utviklingen i andelen skadde elsparkesyklister i alderen 12-16 år i den offisielle ulykkesstatistikken i perioden 2019-2025. Figuren viser at aldersgruppen utgjør en betydelig andel av de registrerte skadene gjennom hele perioden, med en samlet andel på om lag 28 prosent. Etter en relativt lav andel i 2020 (11,7 prosent), øker andelen 12-16 åringer markant til 28,6 prosent i 2021. Andelen varierer noe i 2022 og 2023, men ligger gjennomgående høyere enn i de første årene av perioden. I 2024 og 2025 øker andelen ytterligere og når sitt høyeste nivå i perioden.

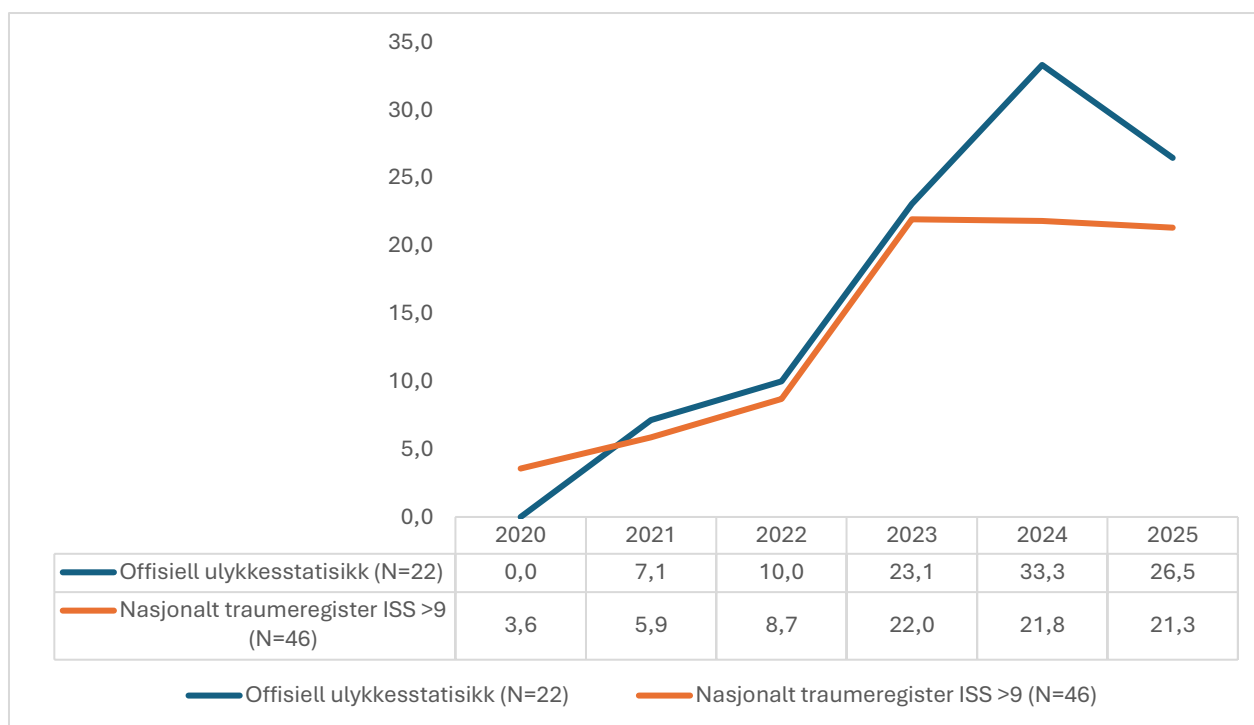


Figur 6: Andel skadde elsparkesyklister i aldersgruppen 12-16 år i offisielle ulykkesdata, fordelt etter år. Kilde: Offisiell ulykkesstatistikk, 2019-2025.

Et tilsvarende mønster gjenfinnes i data fra Oslo skadelegevakt. Her øker andelen skadde i alderen 12-16 år fra om lag 4 prosent i 2019 til 15 prosent i 2023 til om lag 18 prosent i 2025. Disse tallene understøtter at barn og ungdom i denne aldersgruppen utgjør en økende andel av de skadde knyttet til bruk av elsparkesykkel.

For å belyse utviklingen i alvorlige skader på tvers av datakilder, og for å gjøre sammenligningen mest mulig konsistent, avgrenses det offisielle ulykkesregisteret til hardt skadde i aldersgruppen 12-16 år og sammenstilles med NTR, som omfatter alvorlige skader (ISS>9). NTR gir et nasjonalt bilde av de mest alvorlige skadene behandlet i spesialisthelsetjenesten og representerer dermed en annen del av skadebildet enn registreringene ved Oslo skadelegevakt. Det tilgjengelige datagrunnlaget fra NTR, som inngår i denne rapporten er aggregert i bredere aldersgrupper og gir derfor ikke grunnlag for samme detaljerte aldersanalyse som den offisielle ulykkesstatistikken og registreringene ved Oslo skadelegevakt.

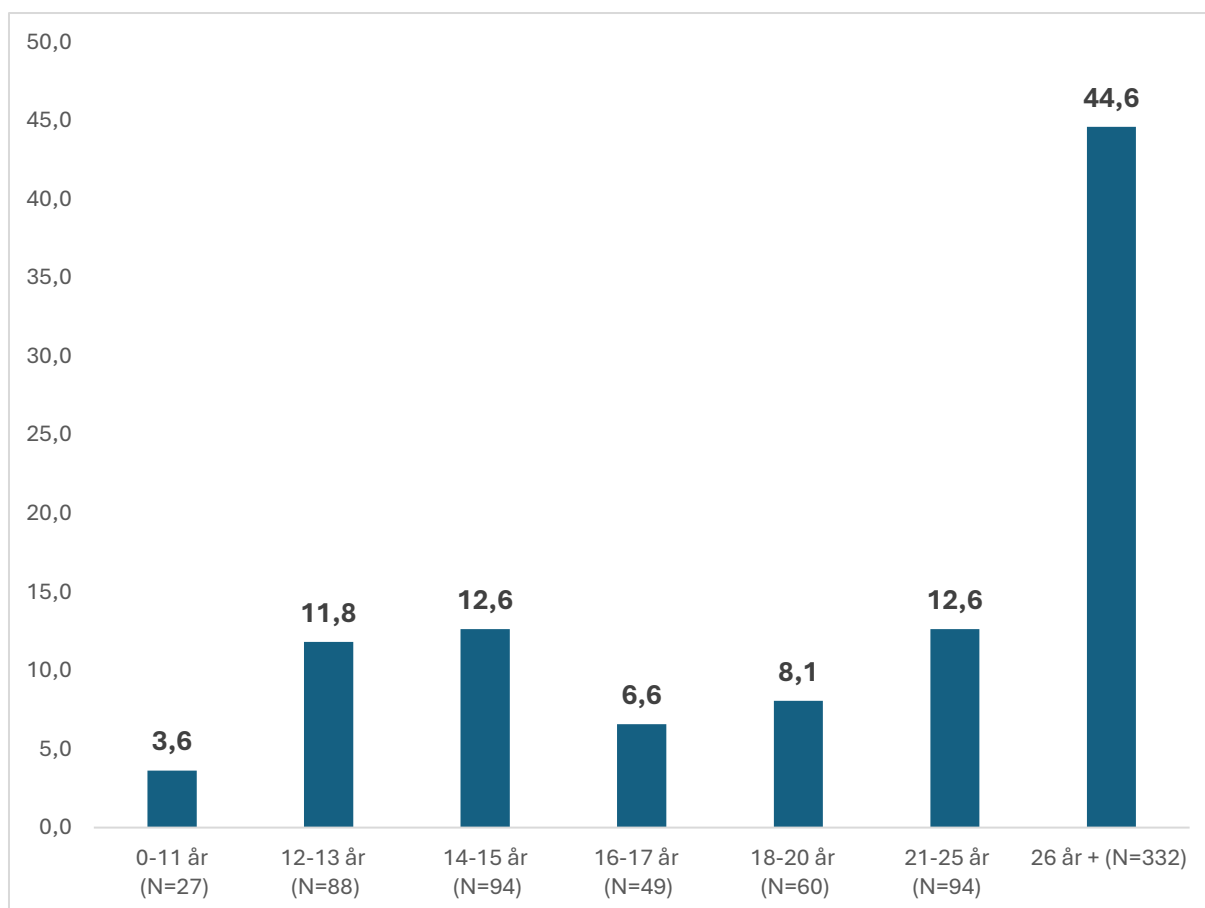
Figur 7 viser utviklingen i andelen hardt skadde i det offisielle ulykkesregisteret og andelen alvorlig skadde i NTR for aldersgruppen 12-16 år i perioden 2020-2025. Begge datakilder har et sammenfallende utviklingsmønster, med en økning fram mot 2023 etterfulgt av en viss utflating og noe nedgang. Antallet hardt skadde i det offisielle ulykkesregisteret er imidlertid lavt, og andelene vil derfor kunne variere betydelig fra år til år.



Figur 7: Andel hardt skadde i det offisielle ulykkesregisteret (N=22) og alvorlig skadde i (ISS>9) i Nasjonalt traumeregister, 12-16 år, 2020-2025. Kilde: Offisiell ulykkesstatistikk, 2019-2025 og Nasjonalt traumeregister, 2019-2025.

4.3.2 Skadeomfang og alvorlighet i skader blant 12-16 åringer

Figur 8 viser hvordan det totale skadeomfanget for elsparkesykkel og liten elektrisk motorvogn fordeler seg etter alder, basert på den offisielle ulykkesstatistikken. Tallene er oppgitt som andel av alle registrerte ulykker i datamaterialet, og summeres til 100 prosent. Figuren viser at ungdom i alderen 12–17 år utgjør en betydelig del av skadeomfanget. Aldersgruppene 12–13 år og 14–15 år står hver for seg for henholdsvis 11,8 prosent (N=88) og 12,6 prosent (N=94) av de registrerte skadene. Samtidig viser figuren at skadeomfanget er høyest blant personer over 26 år, som står for 44,6 prosent (N=332) av de registrerte skadene.

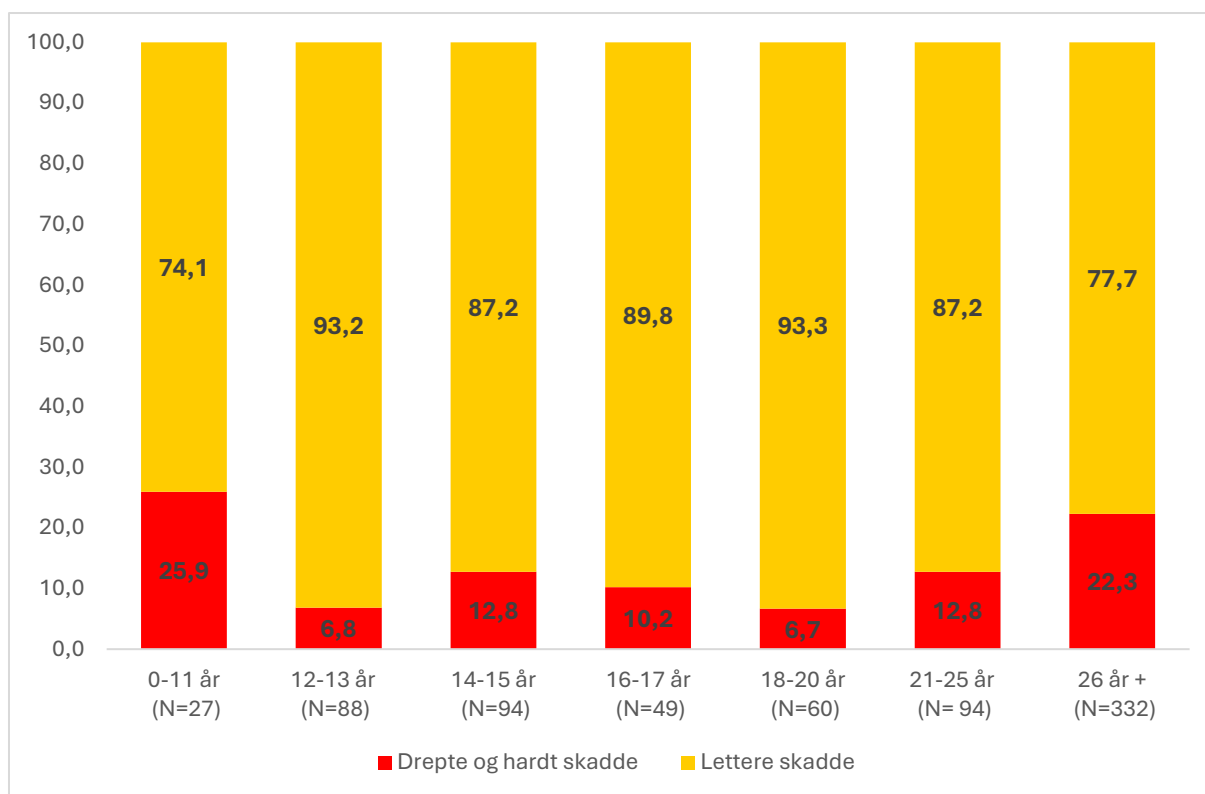


Figur 8: Fordelingen av registrerte skader ved bruk av elsparkesykkel og andre små elektriske kjøretøy. Tallene er angitt i prosent. Kilde: Offisiell ulykkesstatistikk, 2019-2025.

Figur 9 viser hvordan skadene fordeler seg etter skadegrad innen hver aldersgruppe. Tallene er oppgitt i prosent og viser fordelingen mellom drepte og hardt skadde innen hver aldersgruppe, slik at hver aldersgruppe summeres til 100 prosent. Figur 9 utfyller bildet fra Figur 8 ved å vise hvordan skadegraden varierer mellom aldersgruppene.

Figur 9 viser at lettere skader utgjør hoveddelen av skadene i alle aldersgrupper. Andelen hardt skadde øker imidlertid med alder og er høyere blant voksne enn blant barn og unge. Innenfor de yngre aldersgruppene er det 14–15-åringene som har den høyeste andelen hardt skadde. Det er ikke registrert drepte blant barn og unge under 16 år i datamaterialet.

Sammenholdt med data fra Oslo skadelegevakt viser resultatene også at de fleste skadene blant ungdom er lettere skader. Tall fra 2023 viser at omtrent 2/3 av skadene blant 12-13 åringer er registrert som lette skader mens 1/3 er registrert som moderate skader. Blant 14-15 åringer og 16-17 åringer er andelen lettere skader i overkant av 85 prosent. Sammenlignet med Figur 9 gir legevaktdataene et noe mer nyansert bilde av skadegrad blant ungdom, men understøtter at alvorlige skader utgjør en mindre del av skadebildet i disse aldersgruppene.



Figur 9: Fordeling av skader ved bruk av elsparkesykkel og andre små elektriske motorvogner fordelt etter skadegrad i hver aldersgruppe. Tall angitt i prosent. Kilde: Offisiell ulykkesstatistikk, 2019-2025.

4.4 Type ulykke for førere av elsparkesykkel

For å belyse problemstillinger knyttet til aldersgrenser, presenteres i det følgende fordelingen av ulykkestyper for aldersgruppen 12-16 år sammenlignet med øvrige aldersgrupper. Formålet er å gi en nærmere forståelse av ulykkesmønstrene blant barn og unge som direkte berøres av de aktuelle alternativene for aldersgrense, og å sette disse mønstrene i kontekst av ulykkesbildet i andre aldersgrupper.

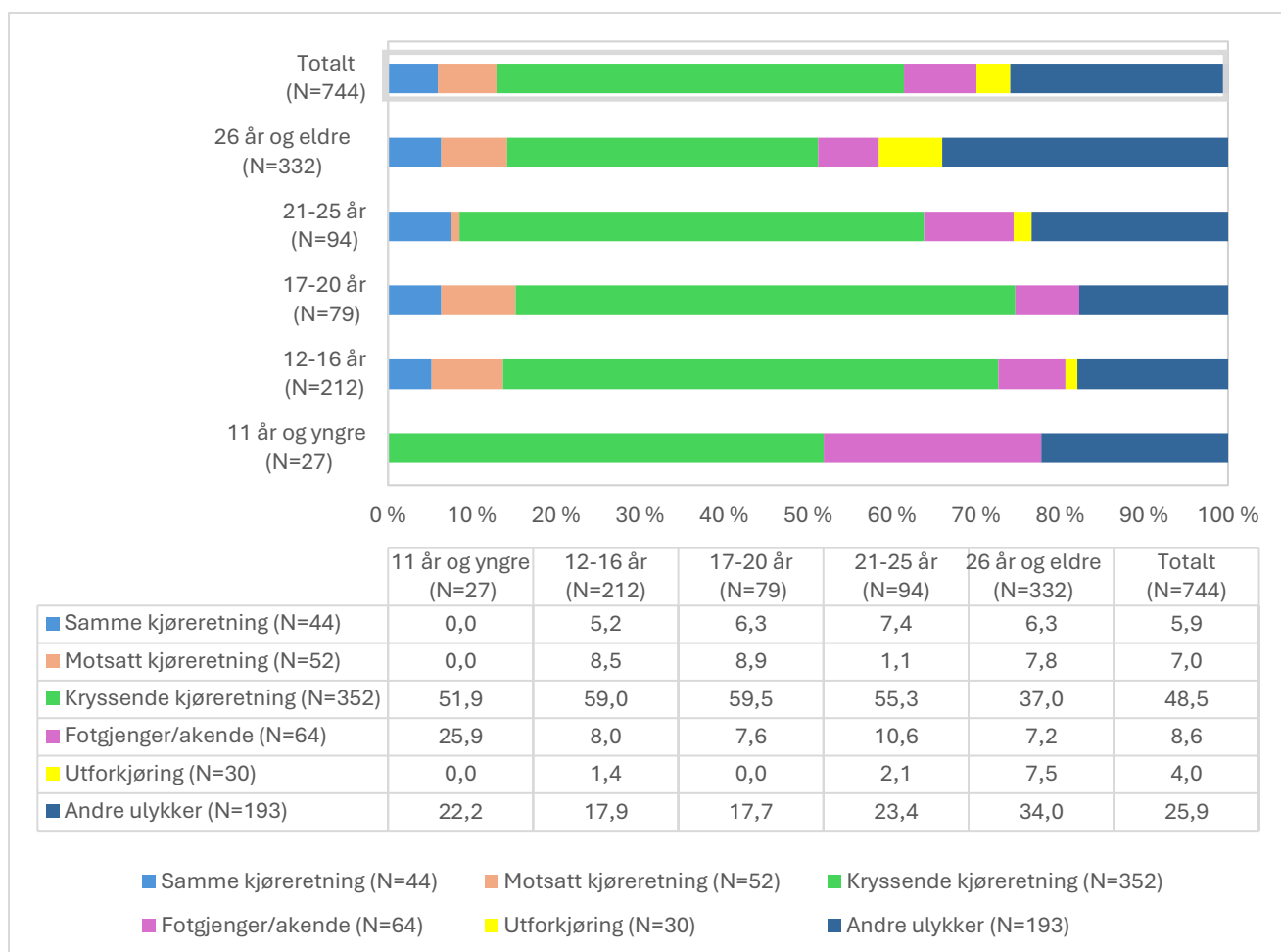
Analyser basert på et begrenset utvalg må tolkes med forsiktighet. Datagrunnlaget omfatter 744 skadde elsparkesyklister hvorav 212 er i aldersgruppen 12-16 år, fordelt etter den ulykkestypen skaden er knyttet til. Antall observasjoner er lavere i de yngste aldersgruppene, noe som gir økt statistisk usikkerhet, særlig i underkategorier med få registrerte hendelser. Resultatene må derfor tolkes som mønstre og tendenser, snarere enn eksakte fordelinger. Figur 10 viser fordeling av ulykkestyper i denne aldersgruppen.

Figuren viser at et klart flertall av de skadde i aldersgruppene under 26 år er involvert i ulykker i kryss- og kryssingssituasjoner. For aldersgruppen 12-16 år utgjør kategorien «kryssende kjøreretning» om lag 59 prosent av de skadde, og en tilsvarende andel finnes i aldersgruppene 17-20 år (60 prosent) og 21-25 år (55 prosent). Til sammenligning utgjør kategorien om lag 37 prosent blant trafikanter 26 år og eldre. Kategorien omfatter hendelser der føreren av elsparkesykkelen krysser kjørebanelen rett frem. Dette tyder på at ulykker blant unge i stor grad oppstår i situasjoner der elsparkesykkelen samhandler med andre trafikanter, ofte i kryss og ved kryssing av veg.

Kategorien «andre ulykker» utgjør om lag 18 prosent av tilfellene i aldersgruppen 12–16 år, og omfatter blant annet hendelser knyttet til parkering og uoversiktlige situasjoner. Denne kategorien er klart vanligere blant trafikanter 26 år og eldre (34 prosent). Øvrige ulykkestyper – som møteulykker, ulykker i samme kjøreretning og ulykker mellom elsparkesykkel og fotgjenger eller annet kjøretøy, forekommer i mer begrenset omfang i alle aldersgrupper. Utforkjøringsulykker utgjør en svært liten andel blant 12–16-åringene (om lag 1 prosent), mens andelen er noe høyere blant trafikanter 26 år og eldre (om lag 8 prosent).

Analysene viser at også blant de hardt skadde er kryss og kryssingssituasjoner den vanligste ulykkestypen. Av de 22 hardt skadde i aldersgruppen 12–16 år er 12 registrert i kategorien kryssende kjøreretning. Resultatene indikerer dermed at også alvorlige skader ofte oppstår i de samme trafikksituasjonene som dominerer ulykkesbildet for øvrig.

Samlet sett tyder resultatene på at ulykkesbildet i de offisielle ulykkestallene for aldersgruppen 12–16 år i hovedsak er knyttet til samspill med andre trafikanter – særlig kryss og ved kryssing av veg – heller enn til tap av kontroll over kjøretøyet. Mønsteret skiller seg fra ulykkesbildet blant trafikanter 26 år og eldre, hvor utforkjøring og ulykker knyttet til parkering og uoversiktlige situasjoner utgjør en større andel. Resultatene indikerer dermed at mange av ulykkene blant ungdom oppstår i trafikksituasjoner som involverer samhandling med andre trafikanter, og er relevante i vurderingen av aldersgrenser for bruk av elsparkesykler og andre små elektriske motorvogner.



Figur 10: Ulykkestype fordelt etter aldersgruppe, elsparkesykkel og andre små elektriske motorvogner. Tallene angitt i prosent. Kilde: Offisielle ulykkestall, 2019-2025.

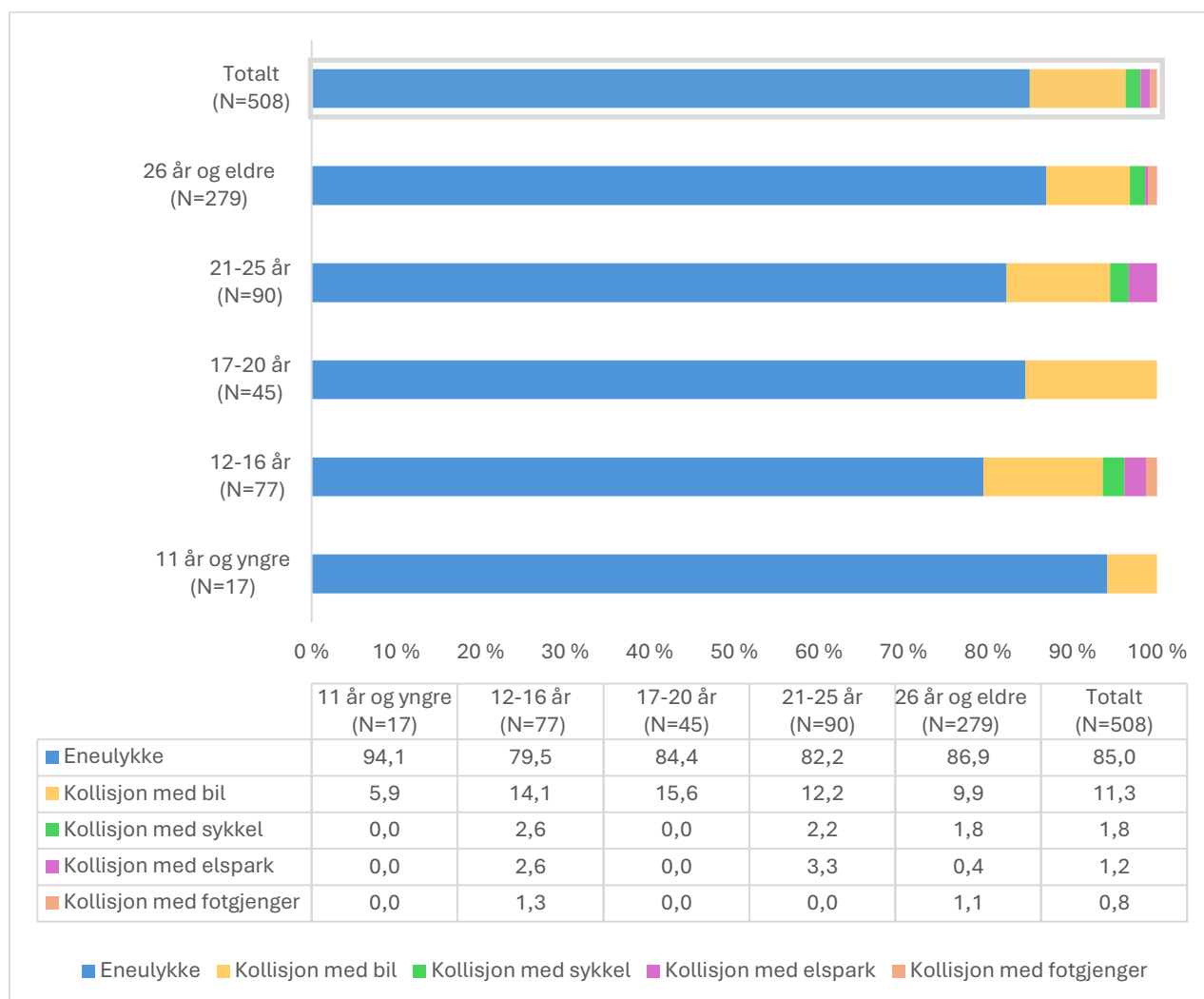
Analysen av de offisielle ulykkestallene viser at ulykker knyttet til samhandling med andre trafikanter, særlig i kryss og kryssingssituasjoner, dominerer blant unge brukere av elsparkesykkel. Som tidligere omtalt fanger den offisielle statistikken imidlertid ikke opp hele skadebildet, ettersom særlig singelulykker er underrapportert. For å belyse denne delen av skadebildet suppleres analysen i det følgende med data fra Oslo skadelegevakt, som i større grad fanger opp hendelser der føreren alene mister kontroll over kjøretøyet.

Figur 11 viser at singelulykker utgjør den klart største ulykkestypen blant skadde elsparkesyklister ved Oslo skadelegevakt i 2023, og at dette mønsteret går igjen i alle aldersgrupper. Andelen singelulykker varierer fra 79,5 prosent i aldersgruppen 12-16 år til 86,9 prosent blant personer 26 år og eldre.

Kollisjon med bil er den nest vanligste ulykkestypen i alle aldersgrupper og utgjør mellom 9,9 og 15,6 prosent av de registrerte skadene. Andelen er høyest blant 17-20 åringer (15,6 prosent) og 12-16 åringer (14,1 prosent).

Øvrige kollisjonstyper, herunder kollisjon med sykkel, elsparkesykkel eller fotgjenger, utgjør en mindre andel av skadene. Disse ulykkestypene forekommer samlet sett noe oftere blant 12-16 åringer (6,5 prosent) enn i de øvrige aldersgruppene.

Resultatene viser samlet sett at 12-16 åringer har den laveste andelen eneulykker og samtidig den mest sammensatte fordelingen av ulykkestyper. Dette er den eneste aldersgruppen hvor alle fem ulykkestyper er representert. Sammenlignet med de øvrige aldersgruppene kan dette tyde på et mer sammensatt ulykkesbilde, der kollisjoner med andre trafikanter utgjør en større del av skadene enn blant eldre brukere.

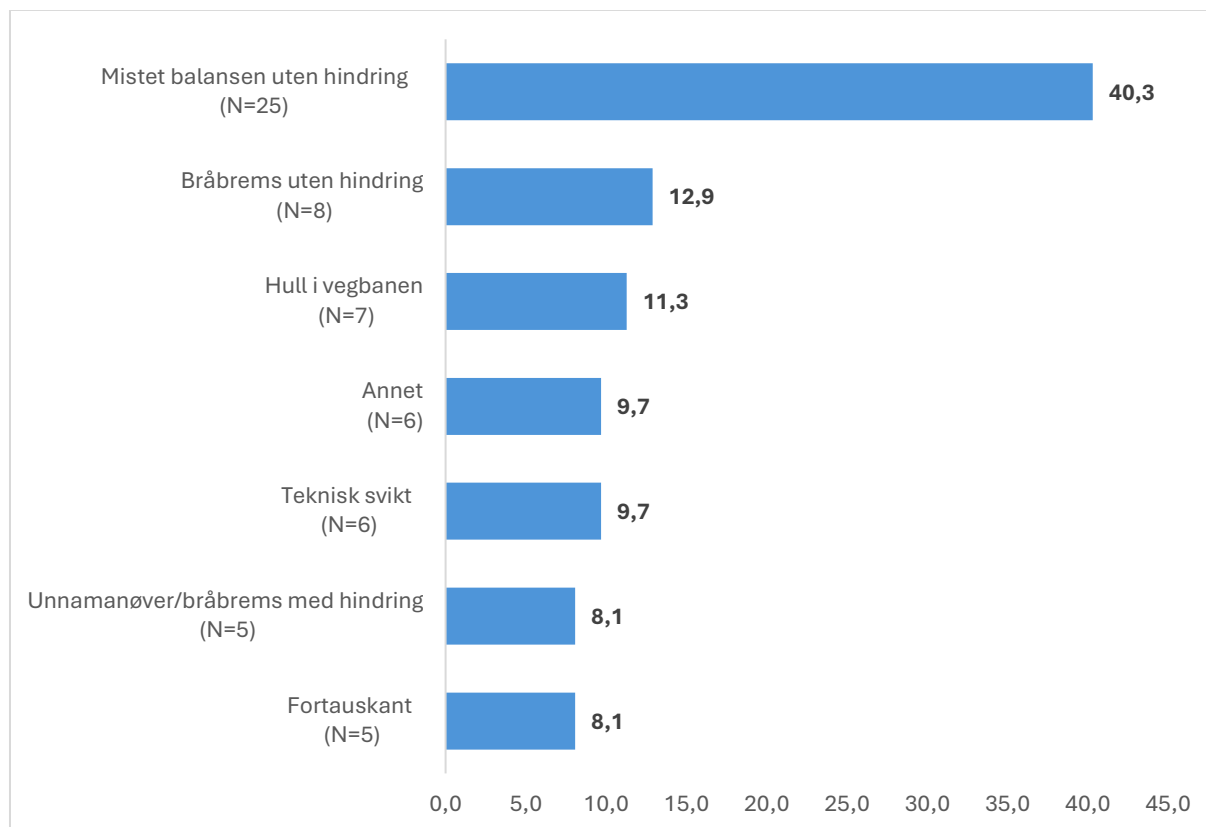


Figur 11: Fordeling av ulykkestyper blant skadde elsparkesyklister ved Oslo skadelegevakt i 2023, etter aldersgruppe. Andeler i prosent. N=518. Kilde: Oslo skadelegevakt.

Figur 12 viser utløsende årsaker til singelulykker blant skadde elsparkesyklister i aldersgruppen 12-16 år registrert ved Oslo skadelegevakt i 2023. Den vanligste årsaken til er at føreren mister balansen uten ytre hindring, som utgjør 40,3 prosent av singelulykkene (N=25). Videre er 12,9 prosent av ulykkene knyttet til bråbrems uten hindring (N=8), mens 11,3 prosent skyldes hull eller andre ujevnheter i vegbanen (N=7). Kategoriene «annet» og teknisk svikt utgjør hver 9,7 prosent (N=6), mens unnamanøver/bråbrems med hindring og kollisjon med fortauskant hver utgjør 8,1 prosent av ulykkene (N=5).

Resultatene viser at singelulykkene i stor grad oppstår i situasjoner der føreren alene håndterer kjøretøyet. Tap av balanse fremstår som den klart viktigste enkeltårsaken. Sammen med

bråbrems uten hindring og unnamanøver/bråbrems med hindring utgjør disse hendelsene om lag 60 prosent av singelulykkene. Samtidig peker resultatene på at forhold ved infrastrukturen også kan spille en rolle. Hull eller ujevnheter i vegbanen og kollisjon med fortauskant utgjør samlet om lag 20 prosent av tilfellene.



Figur 12: Utløsende årsaker til singelulykker ved bruk av elsparkesykkel blant 12-16 åringer. Tall i prosent. Kilde: Oslo skadelegevakt 2023

4.5 Beskrivelser av ulykker med elsparkesykkel

Det offisielle ulykkesregisteret inneholder et beskrivelsesfelt som dokumenterer omstendighetene rundt hver hendelse. Mens tallene viser hvor mange skader og ulykker som inntreffer, hvor og blant hvem, kan beskrivelsene gi et nærmere innblikk i hvordan ulykkene oppstår, hvilke situasjoner som leder fram til skaden og hvilken atferd som inngår i hendelsesforløpet. Beskrivelsene utfyller dermed den statistiske oversikten. Som vist tidligere omfatter de offisielle tallene i hovedsak samhandlingsulykker, mens singelulykker er underrepresentert. De kvalitative beskrivelsene gir derfor primært innblikk i samhandlingsulykkene.

Gjennomgangen er gjort ved å identifisere og gruppere gjentakende mønstre i fritekstbeskrivelsene for ulykker med skadde førere av elsparkesykkel i aldersgruppen 12-16 år i perioden fra 2019 til og med 2025. Det understrekes at beskrivelsene baserer seg på politiets observasjoner på ulykkesstedet, og ikke på målte objektive verdier. Formuleringer som «stor fart», «høy hastighet» eller «kjørte fort» er subjektive vurderinger som kan dekke et bredt spekter

av faktiske hastigheter og må derfor tolkes med forsiktighet. Tilsvarende gjelder for omtale av regelbrudd, ettersom beskrivelsene varierer i detaljnivå.

For å belyse forskjeller i ulykkesmønster og trafikal atferd mellom ulike aldersgrupper, grupperes beskrivelsene i tre undergrupper. Disse er: 12-13 år (N=93), 14-15 år (N=96) og 16-17 år (N=52)²⁴. Inndelingen sammenfaller med de aktuelle alternativene for aldersgrense (15 og 16 år), slik at undergruppene gir et direkte sammenligningsgrunnlag for vurderingen. 16-17 åringer inkluderes som en referansegruppe og gir et sammenligningsgrunnlag for de yngste brukerne.

Beskrivelsene viser at ulykkesbildet i aldersgruppen 12-13 år (N=93) preges av mange hendelser i gangfelt og kryss, ofte med bil involvert. Et gjennomgående mønster er at elsparkesyklisten krysser kjørebanen uten å gå av kjøretøyet, ofte i situasjoner der sikten er begrenset av parkerte kjøretøy, vegetasjon eller motlys. Brudd på vikeplikten og kjøring fra fortau eller gangveg rett ut i kjørebanen forekommer hyppig i denne aldersgruppen. Flere beskrivelser omtaler også to eller tre personer på samme kjøretøy. Ulykkesbeskrivelsene i aldersgruppen 12-13 år fremstår gjennomgående som hendelser der grunnleggende trafikkforståelse og regeletterlevelse fremstår som mangelfull.

Bruken blant ungdom i aldersgruppen 14-15 år (N=96) fremstår som mer preget av bevisste regelbrudd og risikofylt atferd. Ulykkene skjer fortsatt ofte i kryss og kryssingssituasjoner, men beskrivelsene omtaler oftere høy fart eller høy hastighet, manglende etterlevelse av trafikkregler og mer komplekse interaksjoner med annen trafikk. Uoppmerksomhet, herunder manglende observasjon av omgivelsene eller bruk av mobiltelefon, forekommer også oftere. Eksempelvis beskrives hendelser der elsparkesyklisten «kjørte over fotgjengerfeltet i stor fart» eller «krysset på rødt lys». To personer på samme elsparkesykkel forekommer hyppigere i denne aldersgruppen enn blant de yngste. Beskrivelsene viser samlet et bredere spekter av hendelser, hvor bevisste regelbrudd og risikofylt atferd inngår tydeligere i hendelsesforløpet enn hos 12-13-åringene.

For elsparkesyklister i aldersgruppen 16-17 år (N=52) fremstår ulykkesbildet i større grad som sammenlignbart med det som observeres blant voksne trafikanter. Ulykkene skjer i et bredere spekter av situasjoner – både i kryss, langs veg og i samspill med annen trafikk. Beskrivelsene viser forekomst av høy hastighet, brudd på vikeplikt og kjøring over fotgjengerfelt uten å gå av kjøretøyet, men hendelsene fremstår oftere som resultat av utfordrende samspill i mer komplekse trafikksituasjoner og sjeldnere som resultat av mangelfull grunnleggende trafikkforståelse. Eksempler omfatter sammenstøt i kryss med manglende oversikt og situasjoner der elsparkesyklisten kommer i konflikt med annen trafikk i sving eller blindsoner. Selv om 16-17-åringene framstår som mer erfarne, viser beskrivelsene fortsatt at uoppmerksomhet og samspillsutfordringer forekommer.

Den kvalitative gjennomgangen viser at ulykkesbildet endrer karakter gjennom ungdomsårene. Beskrivelsene indikerer en overgang fra mangelfull trafikkforståelse i alderen 12-13 år til et mer risikopreget bruksmønster i alderen 14-15 år, før ulykkesbildet blant 16-17 åringer i større grad ligner det som observeres blant voksne trafikanter.

Mønsteret understøtter at evne til å vurdere risiko, etterleve regler og forstå samspill i trafikken utvikles med alder og erfaring. Funnene er konsistente med internasjonal forskning som viser at evnen til å forutse faresituasjoner i hovedsak utvikles med erfaring (Meir, 2025). Yngre brukere

²⁴ Inndelingen 12-13 år, 14-15 år og 16-17 år er valgt fordi gruppering i intervaller på to år gir et mer robust analytisk grunnlag enn enkeltårskull, samtidig som inndelingen sammenfaller med de aktuelle alternativene for aldersgrense.

reagerer i stor grad på hendelser som allerede har oppstått, mens mer erfarne brukere i større grad har utviklet evne til å forutse potensielt farlige situasjoner. Dette innebærer at yngre brukere har svakere forutsetninger for å håndtere komplekse trafikksituasjoner, særlig i kryss og i samspill med andre trafikanter.

Beskrivelsene peker på tydelige forskjeller i ulykkesmønster mellom de tre aldersgruppene. Blant 12–13-åringene dominerer hendelser som kan knyttes til mangelfull trafikkforståelse og svak etterlevelse av trafikkregler. I aldersgruppen 14–15 år er beskrivelsene i større grad preget av regelbrudd, risikofylt atferd og samspill med andre trafikanter i mer komplekse trafikksituasjoner. Blant 16–17-åringene fremstår ulykkene oftere som hendelser knyttet til samspill med andre trafikanter og utfordrende trafikksituasjoner, og i mindre grad som uttrykk for mangelfull grunnleggende trafikkforståelse. Funnene kan indikere at trafikkforståelse, risikovurdering og samspill i trafikken utvikles gjennom ungdomsårene. Samtidig viser materialet at aldersrelaterte risikofaktorer også forekommer blant 16–17-åringene, og funnene gir derfor ikke grunnlag for å identifisere en tydelig aldersgrense der risikoen endrer karakter.

Samtidig må funnene tolkes med flere forbehold. Beskrivelsene er subjektive og varierer i kvalitet og detaljnivå. Hastighetsangivelser baserer seg på observasjoner og ikke på objektive målinger. Singelulykker er underrepresentert, slik at den kvalitative analysen i hovedsak beskriver den delen av ulykkesbildet som involverer samhandling med andre trafikanter.

Den kvalitative gjennomgangen av ulykkesbeskrivelsene sammenstilles i Tabell 2. For hver aldersgruppe oppsummeres det mest dominerende mønsteret, samt hvordan funnene kan belyse vurderingen av aldersgrense. For aldersgruppen 18 år og eldre er beskrivelsene slått sammen til en stor gruppe, selv om det også forekommer variasjoner innen denne.

Sammenstillingen i Tabell 2 viser at ulykkene endrer karakter med økende alder, fra hendelser som i hovedsak fremstår som uttrykk for begrenset forståelse av trafikken i de yngste gruppene, via et mer risikopreget ulykkesbilde i ungdomsårene, til et etablert atferdsmønster i de eldste aldersgruppene der omtale av høy fart, regelbrudd og tap av kontroll over kjøretøyet forekommer hyppig i ulykkesbeskrivelsene.

Tabell 2: Kvalitativ oppsummering av ulykkesbeskrivelser for ulykker med elsparkesykkel.

Alder	Tolkning for aldersgrense
12-13 år (N=93)	Indikerer en tidlig fase med begrenset trafikkforståelse og svakere etterlevelse av regler
14-15 år (N=96)	Mer komplekse trafikksituasjoner og et tydeligere innslag av regelbrudd og risikofylt atferd
16-17 år (N=52)	Ulykkesbildet ligner i større grad det som observeres blant voksne, men med fortsatt aldersrelaterte risikofaktorer
18 år og eldre	Etablert brukeratferd, men med noe høyere risikopreg blant 18-20 åringene

4.6 Ulykker i by vs. distrikt

I den offisielle ulykkesstatistikken er 91,2 prosent av de 744 skadde førerne registrert innenfor tettbygd strøk. Blant brukerne 12–16 år er mønsteret tilsvarende, med 89,4 prosent (185 ulykker) registrert innenfor tettbygd strøk. Ulykker med elsparkesykkel er dermed i hovedsak et urbant fenomen, også blant de yngste brukerne.

Data fra Oslo skadelegevakt gir et supplerende perspektiv ved å skille mellom skader registrert i ytre og indre by. Datakildene er imidlertid ikke direkte sammenlignbare, men belyser ulike sider ved hvor skadene oppstår. Aldersgruppen 12-16 år skiller seg ut ved at nær 80 prosent av skadene er registrert i ytre by, mens om lag 20 prosent er registrert i indre by.

Skadene i ytre by er i hovedsak knyttet til privateide elsparkesykler, mens skadene i indre by i hovedsak er knyttet til delte elsparkesykler. Dette mønsteret må sees i sammenheng med at utleieaktørene i hovedsak praktiserer en aldersgrense på 16 år, med én aktør som tillater bruk fra 15 år. Resultatene for 12-16 åringer sier derfor i hovedsak noe om hvor unge brukere av privateide elsparkesykler skader seg.

Resultatene peker mot en bruksprofil hvor privateide elsparkesykler benyttes til daglige reiser, eksempelvis til og fra skole, fritidsaktiviteter og kollektivknutepunkter. Resultatene tyder dermed på at ulykkesbildet for 12-16 åringer i mindre grad er knyttet til delte elsparkesykler og i større grad til privateide kjøretøy brukt i hverdagsreiser utenfor de mest sentrale byområdene. Dette er relevant i vurderingen av aldersgrense, ettersom virkemidler rettet mot utleieordningene i begrenset grad vil treffe denne aldersgruppen.

4.7 Oppsummering av analyser av ulykkes- og skadedata

Samlet sett viser analysene at elsparkesykkelulykker utgjør et tydelig trafiksikkerhetsproblem, og at barn og ungdom er sentrale i skadebildet. Både offisiell ulykkesstatistikk og data fra Oslo skadelegevakt viser at skader ved bruk av elsparkesykkel i stor grad er konsentrert i ungdomsårene, særlig i alderen 12-16 år. Denne aldersgruppen utgjør dermed en betydelig del av det totale skadeomfanget og er direkte relevant for vurderingen av aldersgrense.

Datakildene belyser ulike deler av risikobildet. Tall fra den offisielle ulykkesstatistikken viser hovedsakelig ulykker i samspill med andre trafikanter, der ulykkene for 12-16-åringer domineres av hendelser i kryss og kryssingssituasjoner. Dette indikerer at mange av ulykkene oppstår i situasjoner som stiller krav til samspill med andre trafikanter. Data fra Oslo skadelegevakt viser samtidig at et klart flertall av skadene i denne aldersgruppen er singelulykker, ofte knyttet til tapt balanse, bråbremsing og forhold ved infrastrukturen, som eksempelvis kantstein eller hull i vegbanen. Dette indikerer at også ferdigheter, erfaring og beherskelse av kjøretøyet er viktige forklaringsfaktorer for ulykker i denne aldersgruppen.

Analysene i dette kapitlet viser at 12-16-åringer står for en betydelig del av skadeomfanget, men med lavere andel alvorlige skader enn eldre aldersgrupper. Elsparkesykkelulykkene skjer i hovedsak i urbane områder. Data fra Oslo skadelegevakt viser at skader i denne aldersgruppen i hovedsak er knyttet til privateide elsparkesykler.

Den kvalitative gjennomgangen av ulykkesbeskrivelsene viser at ulykkesbildet endrer karakter gjennom ungdomsårene. Blant 12-13-åringer dominerer hendelser som kan knyttes til mangelfull trafikkforståelse og svak etterlevelse av trafikkregler. I aldersgruppen 14-15 år er beskrivelsene i større grad preget av regelbrudd, risikofylt atferd og samspill med andre trafikanter i mer komplekse trafikksituasjoner. Blant 16-17-åringer fremstår ulykkene oftere som hendelser knyttet til samspill med andre trafikanter og utfordrende trafikksituasjoner, og i mindre grad som uttrykk for mangelfull grunnleggende trafikkforståelse.

Samlet peker analysene mot et sammensatt risikobilde for de yngste, der både trafikal samhandling, risikovurdering, erfaring og beherskelse av kjøretøyet har betydning. Funnene

tilsier at aldersgrense er et relevant virkemiddel å vurdere, samtidig som datagrunnlaget alene ikke gir grunnlag for å fastsette en entydig aldersgrense. Analysene danner dermed et viktig kunnskapsgrunnlag for vurderingen av tiltak og virkninger i de etterfølgende kapitlene.

4.8 Modenhet, ferdigheter og risikoforståelse hos barn og unge

Elsparkesykler skiller seg fra mange andre kjøretøy ved at den har små hjul, høyt tyngdepunkt og kort akselavstand. Disse egenskapene bidrar til at selv mindre feilhandlinger kan føre til ustabil kjøring, fall og påfølgende skade (Mehranfar et al., 2024; Anke et al., 2025). I Norge er det ikke krav om blinklys på elsparkesykler, noe som innebærer at føreren må bruke håndsignaler for å kommunisere med andre trafikanter. Kjøretøyets egenskaper, blant annet stående kjørestilling og smalt styre, kan gjøre dette krevende uten samtidig å redusere kontrollen over kjøretøyet (Kegalle et al., 2025; Jordi-Sanchez et al., 2025).

Uoppmerksomhet i form av bruk av mobiltelefon kan også bidra til økt risiko for ulykker ved bruk av elsparkesykkel. I den kvalitative gjennomgangen av ulykkesbeskrivelser fremkommer eksempler på manglende observasjon av omgivelsene og bruk av mobiltelefon, særlig blant ungdom i alderen 14-15 år. Dette kan redusere evnen til å oppfatte og reagere på potensielle konflikter i trafikken, og dermed bidra til økt risiko i trafikken.

Elsparkesyklister er en trafikantergruppe med høy ulykkesrisiko, der risikoen oppstår i et samspill mellom kjøretøyets fysiske egenskaper, førerens ferdigheter, atferd og erfaring samt brukerens holdninger, risikoforståelse og trafikal kompetanse (Asgharpour et al., 2025).

Utover kjøretøyets tekniske egenskaper viser forskningen et gjennomgående mønster der risikoen i stor grad er knyttet til førerens ferdigheter og erfaring (Azarbayani, 2024). Yngre brukere rapporterer oftere høyere opplevd trygghet enn eldre brukere, til tross for at de har mindre erfaring. Flere nordiske undersøkelser viser at singelulykker dominerer ulykkesbildet, og at disse ulykkene i stor grad knyttes til fall, tap av balanse eller kontakt med infrastruktur (for eksempel kantstein, ujevnt dekke og andre forhold ved underlaget). Dette tyder på at kontroll over kjøretøyet og elsparkesyklistens ferdighetsnivå er sentralt for ulykkesrisikoen (Stigson et al., 2021; Dibaj et al., 2024). Disse funnene er også i tråd med analysene presentert tidligere i kapitlet, hvor singelulykker dominerer skadebildet i data fra Oslo skadelegevakt, og hvor tap av balanse og bråbremsing fremstår som viktige utløsende faktorer

Forskning viser at barn og unges evne til å vurdere risiko ikke er fullt ut utviklet (Trafikksikkerhetshåndboken, 2024; Steinberg, 2008). De har også mindre erfaring med å ferdes i trafikken og svakere forutsetninger for å kunne tolke komplekse trafikksituasjoner riktig. Studier viser blant annet at barn og unge i større reagerer først når en risikofylt trafikksituasjon allerede har oppstått, heller enn å forutse faren på forhånd. Det innebærer at potensielle farer ofte oppdages sent, og at handling først skjer når situasjonen har blitt kritisk (Meir et al., 2025). Med økende alder og erfaring utvikles bedre evne til å identifisere og forutse risiko, samt til å handle på en måte som reduserer sannsynligheten for å utsette seg selv eller andre for fare. Dette bidrar til et bedre samspill med andre trafikanter (Szaskonyi & Boros, 2026; Meir, 2025). Tilsvarende viser forskning på unge bilførere at uerfarne førere har svakere evne til å oppdage, forutse og håndtere faresituasjoner enn erfarne førere, særlig i komplekse trafikksituasjoner (Cassarino & Murphy, 2018).

For barn og unge er skadebildet og skademekanismene i stor grad knyttet til begrenset erfaring med å ferdes i trafikken, i tillegg til risikofylt atferd. Et tilsvarende mønster fremkommer i en

australsk undersøkelse av innlagte barn etter ulykker med elsparkesykkel i Queensland (Clanfield & Sharman, 2025). Medianalderen blant pasientene var 14 år, og fall utgjorde 78 prosent av ulykkene. Studien dokumenterer også betydelige utfordringer knyttet til etterlevelse av regelverk; 42 prosent brukte ikke hjelm, 12 prosent kjørte med mer enn én person på kjøretøyet, og i 36 prosent av ulykkene ble det registrert hastigheter over lovlig grense. Skadeomfanget i ulykkene var betydelig, og 11 prosent av skadene ble klassifisert som livstruende eller potensielt livstruende. Forfatterne peker på at yngre brukere i mindre grad har utviklet ferdigheter og erfaring som er nødvendige for å håndtere samspill med andre trafikanter, noe som kan bidra til økt ulykkesrisiko (Clanfield & Sharman, 2025).

Dette bildet understøttes av en systematisk litteraturgjennomgang som viser at skader i stor grad rammer yngre brukere, særlig tenåringer og unge voksne, og at barn ikke kun pådrar seg lettere skader, men også alvorlige skader, ofte i hode og ansikt. Gjennomgangen peker også på at regler for bruk etterleves i liten grad, og at barn og unge fremstår som en særlig utsatt risikogruppe (Rizehbandi et al., 2025). Forfatterne knytter denne sårbarheten til at en betydelig andel av de skadde er uerfarne brukere, herunder personer som bruker elsparkesykkel for første gang. Disse brukerne har oftere utfordringer med grunnleggende ferdigheter som balanse, bremsing, fartstilpasning og samhandling med andre trafikanter. Den relativt høye hastigheten sammenlignet med det mange førstegangsbrukere forventer, trekkes fram som en utløsende faktor i flere av ulykkene. Risikobildet forsterkes ytterligere av lav hjelmbruk, som gjennomgående knyttes til høyere forekomst av hodeskader. Samlet peker dette i retning av at ulykkesrisikoen i stor grad er knyttet til manglende ferdigheter og erfaring, og at risikoen derfor kan være særlig høy blant yngre brukere.

Norske surveydata gir et komplementært bilde av hvordan ulykkesrisikoen utvikler seg i ulike ungdomsgrupper når eksponering og tilgang øker. I en stor norsk spørreundersøkelse blant barn og unge i aldersgruppen 12-22 år ble det funnet en økning i antall skader i 2023 sammenlignet med 2021/2022 (Berge et al., 2025). Analysene viser at ulykkesrisiko varierer systematisk med alder. Den yngste gruppen (12-15 år) har hatt en reell økning i ulykkesrisiko over tid, noe forfatterne knytter til økt eksponering i kombinasjon med lav erfaring. For 16-17-åringer fremstår den totale ulykkesrisikoen som stabil, men denne gruppen har den høyeste sannsynligheten for skader som krever medisinsk behandling. For de eldste (18-22 år) er utviklingen både i ulykkesrisiko og skadeomfang relativt stabil. Samlet sett peker dette i retning av at ulykkesrisikoen i stor grad er knyttet til manglende ferdigheter og erfaring, og at risikoen derfor kan være særlig høy blant yngre og mindre erfarne brukere (Berge et al., 2025).

Kunnskapsgrunnlaget som er gjennomgått i denne delen av utredningen, peker på at risikoen ved bruk av elsparkesykkel blant barn og unge oppstår i et samspill mellom kjøretøyetys fysiske egenskaper, brukerens ferdigheter og erfaring, samt utviklingen av risikoforståelse og trafikal kompetanse. Kjøretøyetys egenskaper – små hjul, høyt tyngdepunkt, kort akselavstand og krav om håndsignaler i stående posisjon – innebærer at selv mindre feilhandlinger kan føre til tap av kontroll. Disse utfordringene kan være særlig krevende for førere med begrenset erfaring og mindre utviklede ferdigheter knyttet til balanse, fartstilpasning og samspill med andre trafikanter.

Modnings- og utviklingsperspektivet er et sentralt premiss i vurderingen av aldersgrense. Forskning på ungdomshjernen viser at evnen til risikovurdering, impulskontroll og handling under press utvikles gradvis gjennom ungdomsårene, og at denne utviklingen ikke er fullført før i midten av 20-årene (Steinberg, 2008; Casey et al., 2008). Dette innebærer at det ikke finnes en tydelig aldersterskel der risikoen reduseres markant, men at utviklingen skjer gradvis over tid.

Mønsteret er konsistent med studier av fareforståelse hos elsparkesyklister, som viser at evnen til å identifisere og forutse potensielle faresituasjoner i stor grad utvikles gjennom erfaring (Meir et al., 2025).

Erfaringene fra samtale med barn og unge gjennomført som del av utredningen understøtter også betydningen av erfaring og trafikkforståelse. Flere beskriver at håndtering av elsparkesykkelen og vurdering av situasjoner i trafikken ble enklere etter hvert som de fikk mer erfaring med bruk av kjøretøyet. Erfaringene er dermed konsistente med forskningslitteraturen, som viser at ferdigheter, fareforståelse og evnen til å forutse risikofylte situasjoner utvikles gradvis gjennom erfaring.

Samlet sett støtter forskningslitteraturen at de yngste brukerne av elsparkesykkel er en særlig utsatt gruppe, både fordi de mangler grunnleggende ferdigheter, og fordi de befinner seg i en livsfase der risikoforståelsen er under utvikling. Dette gir et faglig grunnlag for å vurdere aldersgrense som et målrettet virkemiddel for å redusere skadeomfanget i denne gruppen, samtidig som forskningen ikke gir et entydig svar på hvilken aldersgrense som er optimal. Vurderingen må derfor balansere modnings- og ferdighetsperspektivet mot øvrige hensyn som behandles videre i utredningen.

4.9 Helse og skadeforebygging

Elsparkesykkelen kan gi mobilitetsgevinster, særlig på korte distanser og som første og sisteleddsreiser. Folkehelsekonsekvensene må vurderes i lys av at transportformen i liten grad bidrar til fysisk aktivitet, samtidig som den har et betydelig skadeomfang, som dokumentert tidligere i kapittel 4.

Transportøkonomisk institutt (TØI) har i perioden 2021–2024 gjennomført årlige spørreundersøkelser som en del av forskningsprosjektene MikroReg og MikroForum. Undersøkelsene er hovedsakelig rettet mot brukere av delte elsparkesykler, men inkluderer også utvalg fra enkelte byområder. Totalt har mer enn 8000 personer deltatt i undersøkelsene. Resultatene viser at elsparkesykkelen i hovedsak brukes til korte, urbane reiser, og ofte inngår som en del av en reisekjede til eller fra kollektivtransport (Egner & Fearnley, 2025).

Materialet viser videre at elsparkesykkelen i betydelig grad erstatter aktive transportformer som gange, mens om lag en tredjedel av reisene erstatter kollektivtransport. Bil- og drosjeturer erstattes i om lag 7 prosent av reisene, men andelen er høyere for privateide elsparkesykler, hvor om lag en fjerdedel av reisene erstatter bilbruk (Egner & Fearnley, 2025). Det foreligger samtidig begrenset forskning om mobilitet og helseeffekter blant barn og unge under 18 år. Norske studier er i hovedsak basert på voksne brukere av delte elsparkesykler i byområder, og gir derfor begrenset grunnlag for å vurdere konsekvensene direkte for målgruppen i denne utredningen.

Folkehelseeffekten av elsparkesykkel avhenger i stor grad av hvilke transportformer som erstattes. Dersom elsparkesykkelen erstatter aktive reiser som gange eller sykling, reduseres den samlede fysiske aktiviteten i hverdagen. En internasjonal forskningsoversikt viser at bruk av elsparkesykkel gjennomgående er assosiert med lavere nivå av fysisk aktivitet enn både gange og sykling. Positive helseeffekter oppstår primært når elsparkesykkelen erstatter mer passive transportformer som bilkjøring, mens bruken gir negative helseeffekter dersom den erstatter aktive transportformer (Jordi-Sanchez et al., 2025).

Samtidig viser forskning, både nasjonalt og internasjonalt, at bruk av elsparkesykkel er knyttet til økt ulykkes- og skaderisiko, noe som innebærer både direkte helsekonsekvenser og belastninger

på helsevesenet (Abouelela et al., 2025). Studier fra flere land har rapportert at risikoen for skade ved bruk av elsparkesykkel per kjørte kilometer er mellom fire og ti ganger høyere enn ved sykling (Bodansky et al., 2022; Færdselsstyrelsen, 2020; Fearnley et al., 2020; McGuinness et al., 2021; Bjerkan, 2025).

Norske data fra Oslo skadelegevakt viser at skader i hode- og nakkeregionen forekommer oftere blant elsparkesyklister enn blant syklistene (Bjerkan, et al., 2021; Bjerkan, 2025; Stray et al., 2022). Internasjonal forskning viser tilsvarende mønstre, hvor hode- og ansiktsskader er blant de hyppigste og mest alvorlige skadene ved elsparkesykkelulykker (Clough et al., 2023; Dibaj et al., 2024). Bruk av elsparkesykkel er også assosiert med høyere relativ risiko for alvorlig hodeskade enn sykling (Clough et al., 2023).

Lav hjelmbruk trekkes fram som en viktig medvirkende faktor til alvorlighetsgraden av slike skader. I en studie fra Oslo skadelegevakt brukte kun 2,1 prosent av de skadde elsparkesyklistene hjelm på ulykkestidspunktet, sammenlignet med 62,2 prosent av syklistene (Stray et al., 2022). Internasjonale studier viser tilsvarende funn og rapporterer gjennomgående lav hjelmetterlevelse blant elsparkesyklister (Mehranfar & Jones, 2024).

Samlet sett peker folkehelseperspektivet i retning av at elsparkesykkel gir begrensede helsegevinster, samtidig som skadeomfanget er betydelig. For aldersgruppen 12–16 år, som står for en betydelig del av skadeomfanget og samtidig befinner seg i en fase der erfaring, ferdigheter og risikoforståelse fortsatt er under utvikling (jf. kapittel 4.8), tilsier dette at de helsemessige konsekvensene må vurderes særskilt i vurderingen av aldersgrense.

5 Relevante tiltak

Mandatet for utredningen er knyttet til høyere aldersgrense for bruk av elsparkesykkel og andre små elektriske motorvogner. Samtidig gir utredningsinstruksen klare føringer for at det bør identifiseres et bredt spekter av relevante tiltak, som grunnlag for å vurdere hva som er den beste løsningen for å nå målet om å redusere antall ulykker og skader ved bruk av elsparkesykkel blant barn og unge.

Dette kapittelet vil derfor være delt mellom ulike alternativer knyttet til bruk av aldersgrense som virkemiddel, og andre relevante tiltak rettet mot barn og unge som kontroll og håndheving av gjeldende regler samt trafikkopplæring og informasjon.

5.1 Aldersgrense som virkemiddel

Da små elektriske kjøretøy først ble tillatt i 2014, ble de klassifisert som motorvogn med aldersgrense på 16 år. I 2018 kom det på plass et nytt regelverk, der små elektriske kjøretøy ble klassifisert som sykkel og aldersgrensen opphevet. Frem til 15. juni 2022 var det dermed i praksis ingen aldersbegrensning på bruk. Små elektriske kjøretøy ble igjen definert som motorvogn, og aldersgrense på 12 år ble innført. I tillegg ble det innført andre regler, som hjelmpåbud for barn under 15 år og promillegrense. I høringsnotatet fra 2021 er det gjort en grundig gjennomgang og vurdering knyttet til aldersgrense i kapittel 9.4.²⁵ Her står det blant annet:

²⁵ [Høring - forslag til endringer i reglene for små elektriske kjøretøy | Statens vegvesen](#)

Etter en samlet vurdering, mener vi at dersom det innføres en nedre aldersgrense bør denne være på 12 år, da denne vil bidra til å verne de barna som har de dårligste forutsetninger for å kunne ferdes trygt i trafikken. Avhengig av erfaringene med denne endringen og den samlede effekten av de endringer som foreslås i denne høringen vil denne aldersgrensen kunne revurderes senere.

Ulykkesstatistikken som lå til grunn for denne vurderingen viste at i perioden 2019-2020 var det andre grupper enn barn og unge som hadde de høyeste ulykkestallene. Som det fremgår av kapittel 4, har dette bildet endret seg vesentlig i de siste årene, og barn og unge i alderen 12-16 år utgjør i dag en betydelig og økende del av skadeomfanget. Endringen i kunnskapsgrunnlaget gir grunnlag for å revurdere dagens aldersgrense.

- **Nullalternativet: Videreføring av gjeldende aldersgrense på 12 år**

Nullalternativet innebærer at dagens regelverk videreføres uendret. Videreføring av en aldersgrense på 12 år innebærer at barn og unge fortsatt kan benytte elsparkesykkel og andre små elektriske motorvogner.

Som dokumentert i kapittel 4 har aldersgruppen 12-15 år hatt en reell økning i ulykkesrisiko de senere årene (Berge et al., 2025). Videreføring av dagens aldersgrense innebærer at en eventuell reduksjon i skadeomfanget forutsettes å komme gjennom andre tiltak alene, som økt kontrollvirksomhet, informasjon og opplæring. Effekten av slike tiltak overfor de yngste brukerne er usikker. Dette gjelder særlig tiltak som forutsetter etterlevelse eller håndheving, ettersom barn under 15 år er under strafferettslig lavalder og sanksjonsmulighetene derfor er begrensede.

- **Alternativ 1: Heving av aldersgrensen til 15 år**

Dette alternativet innebærer å heve aldersgrensen for bruk av elsparkesykkel og andre små elektriske motorvogner til 15 år. En aldersgrense på 15 år vil omfatte de yngste aldersgruppene som, jf. kapittel 4, står for en betydelig del av skadeomfanget og hvor ulykkesbeskrivelsene oftere er preget av begrenset trafikkforståelse og svakere etterlevelse av trafikkregler. Samtidig vil ungdom fra fylte 15 år fortsatt ha tilgang til kjøretøyet som transportmiddel.

Aldersgrensen settes lavere enn for kjøretøy med krav om formell føreropplæring, som moped, lett MC, traktor og ATV/UTV, der aldersgrensen i dag er 16 år. Alternativet representerer dermed en mellomløsning mellom dagens aldersgrense på 12 år og en aldersgrense på 16 år.

En aldersgrense på 15 år vil i liten grad påvirke utleiebransjen som i dag i hovedsak har aldersgrenser på 16-18 år. De aldersgruppene som omfattes av tiltaket (12-14 år) vil være under den strafferettslige lavalderen, og det vil derfor være utfordrende å følge opp regelbrudd med sanksjoner. Dette er også tilfelle med gjeldende aldersgrense på 12 år.

- **Alternativ 2: Heving av aldersgrensen til 16 år**

Dette alternativet innebærer å heve aldersgrensen for bruk av elsparkesykkel og andre små elektriske motorvogner til 16 år. Aldersgrensen settes da på samme nivå som i 2014, da det ble åpnet for å ta i bruk små elektriske kjøretøy i Norge.

En aldersgrense på 16 år vil omfatte de aldersgruppene som står for en betydelig del av skadeomfanget blant barn og unge. Samtidig viser analysene i kapittel 4 at ulykkesbildet

blant 16-17-åringene i større grad ligner det som observeres blant voksne trafikanter. Kunnskapsgrunnlaget i kapittel 4.8 viser også at ferdigheter, erfaring og risikoforståelse utvikles gradvis gjennom ungdomsårene, og at utviklingen fram mot 15-16-årsalderen har betydning for evnen til å håndtere komplekse trafikksituasjoner.

Ved å sette aldersgrensen ett år høyere enn for alternativ 1, vil et ekstra årskull barn/unge beskyttes mot skader på elsparkesykkel. Med dette alternativet vil 16-åringene kunne velge mellom en rekke alternative transportmidler med tilhørende opplæring. Utleiebransjen vil i liten grad bli påvirket, da de fleste aktørene allerede har aldersgrenser på 16-18 år.

5.2 Andre relevante tiltak

Vurderingen av andre relevante tiltak vil i første rekke være knyttet til bruk av elsparkesykkel, og i liten grad andre små elektriske motorvogner. Dette skyldes at elsparkesykkel utgjør den klart største gruppen og står for hoveddelen av registrerte ulykker og skader innenfor denne kjøretøykategorien.

5.2.1 Kontroll og håndheving

Kontroll og håndheving av regelverket kan bidra til økt etterlevelse og dermed redusere risikoen for ulykker. Det foreligger ingen samlet oversikt over etterlevelsen av regler knyttet til aldersgrense, hjelmpåbud for barn under 15 år eller forbudet mot å være flere personer på samme elsparkesykkel. Økt etterlevelse av regelverket kan likevel gi betydelige trafikksikkerhetsgevinster. En studie viser at risikoen for ulykker er om lag fem ganger høyere når flere personer kjører sammen på én elsparkesykkel enn ved bruk av én person per kjøretøy (Egner & Fearnley, 2025).²⁶ Videre viser en metaanalyse at bruk av hjelm reduserer antall hodeskader med 61 prosent, basert på en metaanalyse av åtte empiriske studier fra 2019-2023 (Høye, 2025).²⁷ Kontrollvirksomheten knyttet til elsparkesykkel har vært begrenset, og Samferdselsdepartementet har derfor bedt Statens vegvesen om å øke kontrollinnsatsen rettet mot elsparkesykler i 2026.²⁸

Statens vegvesen har myndighet til å kontrollere og ilegge gebyr for flere på en elsparkesykkel. I tillegg gjennomføres kontroller av konstruktiv hastighet (rulleprøve) og tekniske forhold som lys/reflekser, dimensjoner og dekk. Reaksjoner på avvikende tekniske forhold kan være informasjon, anmeldelse for enkelte forhold (der fører har fylt 15 år), bruksforbud og pålegg om utbedring. Politiet kontrollerer i tillegg rus, mobilbruk og fart. Politiet kan inndra og destruere elsparkesykler som har for høy hastighet. Det ilegges ikke gebyr for manglende hjelmbruk hos barn under 15 år. Av kontroller Statens vegvesen har gjennomført i 2026 har det blitt registrert en eller flere mangler i 42 prosent av kontrollene. Den vanligste mangelen er bremsesystem som gjør at kjøretøyet ikke kan stanse på en forsvarlig måte. 21 prosent av kontrollene resulterte i bruksforbud, mens 5 prosent omfattet forhold som klassifiserer til anmeldelse. Manglende bruk av hjelm blant førere under 15 år ble registrert i 6 prosent av kontrollene. I 0,6 prosent av kontrollene ble det avdekket førere under gjeldende aldersgrense på 12 år.

²⁶ [Femdobling av ulykker blant de som kjører sammen på elsparkesykkel - Transportøkonomisk institutt](#)

²⁷ [Trafikksikkerhåndboken | 4.10 Sykkelhjelm](#)

²⁸ Oppdrag 5-2026 i [Tildelingsbrev til Statens vegvesen 2026](#)

For personer som har fylt 15 år gir regelverket bedre muligheter for oppfølging av regelbrudd enn for yngre brukere. Personer over strafferettslig lavalder kan ilegges reaksjoner direkte, noe som kan bidra til mer effektiv håndheving og økt etterlevelse av regelverket. Dette styrker forutsetningene for at kontrollvirksomheten kan ha en forebyggende effekt.

Økt kontrollvirksomhet utover det som er planlagt vil kunne kreve betydelige økte ressurser, både hos politiet og Statens vegvesen.

Barn under strafferettslig alder kan ikke ilegges bøter eller straff. Kontroll og veiledning av politiet og Statens vegvesen vil likevel kunne ha en effekt overfor barn, ved å bidra til økt kjennskap til regelverk og konsekvenser av å ikke følge dette. Foresatte kan også spille en viktig rolle i oppfølging av regelbrudd og ulovlig bruk av elsparkesykkel. I tillegg kan foresatte holdes økonomisk ansvarlig dersom barn forårsaker skade ved ulovlig kjøring med elsparkesykkel.²⁹

5.2.2 Trafikkopplæring og informasjon

Barn og unges evne til risikovurdering og konsekvenstenkning er ikke ferdig utviklet, og de har generelt mindre erfaring som trafikanter. Dette kan gjøre dem sårbare i trafikken.

Kunnskapsgrunnlaget i kapittel 4 viser også at de yngste brukerne oftere er involvert i ulykker der begrenset trafikkforståelse eller manglende etterlevelse av trafikkregler fremstår som medvirkende faktorer. Informasjon og opplæring rettet mot barn og unge kan derfor være viktige virkemidler.

Flere aktører jobber med trafikkopplæring rettet mot barn og unge, og i Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei 2026-2029 inngår en rekke tiltak som skal gjennomføres i planperioden. Læringsportalen Sykkeldyktig, utviklet av NAF, Trygg Trafikk og Syklistforeningen, inneholder teoretiske og praktiske øvelser for sikker sykling, inkludert elsparkesykkel. Portalen er primært utviklet for lærere og elever på 4.-7. trinn, men kan også brukes av foresatte og barn som ønsker å øve på sikker sykling. Norges Cykleforbund gjennomfører opplæringsprogrammet Sykkelkids/Sykkelskole, et praktisk todagers program om trafikkopplæring på sykkel. Videre tilbyr Trygg Trafikk opplæringsressurser til grunnskolen tilpasset tverrfaglige temaer og kompetansemål i læreplanene. For å samordne og styrke trafikkopplæringen av barn og unge vil Trygg Trafikk, i samarbeid med Utdanningsdirektoratet, Statens vegvesen og storbykommunene, etablere og drifte et nasjonalt nettverk. Det gjennomføres også mer målrettede tiltak rettet mot særlig barn og unge på elsparkesykkel. Gjennom undervisningsopplegget El-egant gjennomfører Ung i trafikken teoretisk og praktisk opplæring om trafikkregler, ansvar og sikker bruk av elsparkesykler, hovedsakelig rettet mot ungdomsskoleelever. Videre vil Trygg Trafikk, med støtte fra forsikringsnæringen, utvikle og gjennomføre årlige kommunikasjonstiltak og tilby undervisningsopplegg om trafiksikkerhet rettet mot elsparkesyklister. Statens vegvesens nasjonale trafiksikkerhetskampanje i 2026 er rettet mot elsparkesyklister i alderen 16-25 år, med sosiale medier som hovedkanal. Selv om trafiksikkerhetsinformasjon ikke nødvendigvis omfattes av de samme begrensningene som kommersiell reklame, må kommunikasjonen rettet mot mindreårige vurderes opp mot et regelverk om markedsføring, personvern og plattformenes egne retningslinjer. Dette kan begrense mulighetene for målrettet kommunikasjon mot aldersgruppen 12-15 år gjennom sosiale medier. For å nå denne målgruppen er det derfor nødvendig å benytte andre kanaler og virkemidler, blant annet gjennom skole, foresatte og samarbeid med organisasjoner som arbeider med trafikkopplæring

²⁹ [Lov om skadeserstatning \(skadeserstatningsloven\) - Kapittel 1. Ansvar i visse særlige forhold. - Lovdata](#)

Statens vegvesen arbeider også med alternative måter å nå aldersgruppen 12-15 år på. Foresatte er en sentral målgruppe, både for å støtte og veilede barna, og for å bidra til opplæring i trafikksikre valg, holdninger og atferd. Statens vegvesen samarbeider med politiet og Trygg Trafikk om tiltak rettet mot foresatte. Blant annet ble det til skolestart 2026 utviklet et ferdig opplegg til bruk i foreldremøter på skoler over hele landet. Pakken inneholder informasjon om regelverk, ansvar og sikker bruk av elsparkesykkel, samt dialogbaserte oppgaver som legger til rette for refleksjon og erfaringsutveksling blant foresatte. Materialet er formidlet til fylkeskommunene, og det følges opp hvordan opplegget tas i bruk gjennom skoleåret. Formålet er å styrke foresattes kunnskap, bevissthet og rolle i arbeidet med å fremme trygg og ansvarlig bruk av elsparkesykkel blant barn og unge.

Det er flere kompetansemål knyttet til trafikksikkerhet i læreplanen for grunnskolen, men trafikkopplæring konkurrerer med mange andre temaer om plass i undervisningen. Selv om det finnes flere etablerte opplærings- og informasjonstiltak rettet mot barn og unge, er det usikkert i hvilken grad disse når hele målgruppen. Dersom trafikkopplæring og informasjon skal være et sentralt virkemiddel for å redusere ulykkesomfanget blant barn og unge på elsparkesykkel, vil det kunne være et behov for å styrke innsatsen og vurdere tiltak som bidrar til en mer systematisk og bred dekning.

5.3 Andre relevante utredninger og tiltak

Vurderingen av aldersgrense som virkemiddel inngår i et bredere arbeid med trafikksikkerhet for elsparkesykkel. I tillegg til vurdering av høyere aldersgrense, kontroll og opplæring pågår det parallelt arbeid som kan bidra til å redusere ulykkesomfanget knyttet til elsparkesykkel og andre små elektriske motorvogner. Dette omfatter blant annet forbud mot bruk på fortau, bruk av trafikkskilt som kan begrense eller forby bruk i avgrensede områder samt tiltak rettet mot ulovlige elsparkesykler. Dette delkapitlet gir en oversikt over disse parallelle prosessene og hvordan de henger sammen med vurderingen av aldersgrense.

5.3.1 Forbud mot bruk på fortau

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet arbeider Statens vegvesen med ulike tiltak som kan gi kommunene større mulighet til å regulere bruk av elsparkesykkel på fortau. I desember 2025 ble det innført et nytt underskilt «Gjelder fortau» til forbudsskilt for liten elektrisk motorvogn. Dette underskiltet gir mulighet for å forby bruk av elsparkesykkel på fortau, på nærmere avgrensede strekninger eller i soner. I tillegg pågår det et arbeid med å vurdere om kommunene bør få hjemmel til å regulere bruken av elsparkesykkel i lokal forskrift.

Et forbud mot fortauskjøring vil kunne føre til at flere elsparkesyklister må benytte vegbanen sammen med motoriserte kjøretøy. Som vist i kapittel 4 har yngre trafikanter mindre erfaring og svakere forutsetninger for å håndtere komplekse trafikksituasjoner enn eldre, mer erfarne trafikanter. For denne gruppen kan kjøring i vegbanen innebære økt risiko, både fordi samspillet med andre kjøretøy blir mer krevende og fordi konsekvensene av eventuelle ulykker kan bli større. Vurderingen av et forbud mot bruk på fortau bør derfor sees i sammenheng med vurderingen av aldersgrense for bruk av elsparkesykkel.

5.3.2 Tiltak rettet mot ulovlige elsparkesykler

Det er ikke lov å bruke kjøretøy som ikke oppfyller kravene i forskrift om krav til liten elektrisk motorvogn, men det er i dag tillatt å selge og kjøpe slike kjøretøy. Særlig kjøretøy med høyere

hastigheter representerer en trafikksikkerhetsutfordring fordi høyere fart øker risikoen for både ulykker og alvorlige skader. Trimming av elsparkesykler er en økende utfordring, og fartssperrer kan relativt enkelt omgås. I en undersøkelse Trygg Trafikk har gjort innrømmer fire av ti at de har en elsparkesykkel som kan kjøre over 20 km/t³⁰.

Det finnes per i dag ingen oversikt over omfang av ulovlige elsparkesykler. I kontroller utført av Statens vegvesen i 2026 ble det avdekket ulovlig høy hastighet i seks prosent av kontrollene.

Politiet rapporterer samtidig at ungdom under 18 år er overrepresentert blant beslaglagte elsparkesykler med ulovlig høy hastighet.

Som en oppfølging av tiltak 96 i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei skal Statens vegvesen, i samarbeid med Trafikksforsikringsforeningen og andre relevante aktører, vurdere tiltak rettet mot ulovlige sparkesykler, herunder et mulig forbud mot salg av kjøretøy som ikke er lovlig å bruke. Det vil også være aktuelt å vurdere tiltak rettet mot markedsføring, salg og trimming av slike kjøretøy, samt merking av forsikrede elsparkesykler.

Tiltak rettet mot ulovlige elsparkesykler kan bidra til å redusere risikoen blant barn og unge uavhengig av hvilken aldersgrense som velges.

6 Prinsipielle vurderinger

Prinsipielle vurderinger er knyttet til viktige, grunnleggende prinsipper og verdier i samfunnet, fortrinnsvis fellesverdier i samfunnet nedfelt i dokumenter med tilslutning fra Stortinget. Selv om et tiltak er innenfor det juridiske handlingsrommet, kan det ha konsekvenser for slike verdier og prinsipper, både positivt og negativt.

6.1 Barn og unges mobilitet

Nasjonal transportplan 2025-36 vier barn et eget kapittel omtalt som *Barnas transportplan*. Her trekkes det frem at det er et mål i seg selv at barn er fysisk aktive, da fysisk aktivitet har betydning for barns utvikling og helse. Målet om at åtte av ti barn med skolevei opp til fire kilometer skal gå eller sykle til skolen, er derfor videreført i denne planperioden. Bedre trafikksikkerhet for barn og unge er også vektlagt, og det pekes på at for mange barn skades alvorlig i trafikken. Økt sikkerhet for barn og unge er derfor et hovedinnsatsområde i planperioden.³¹

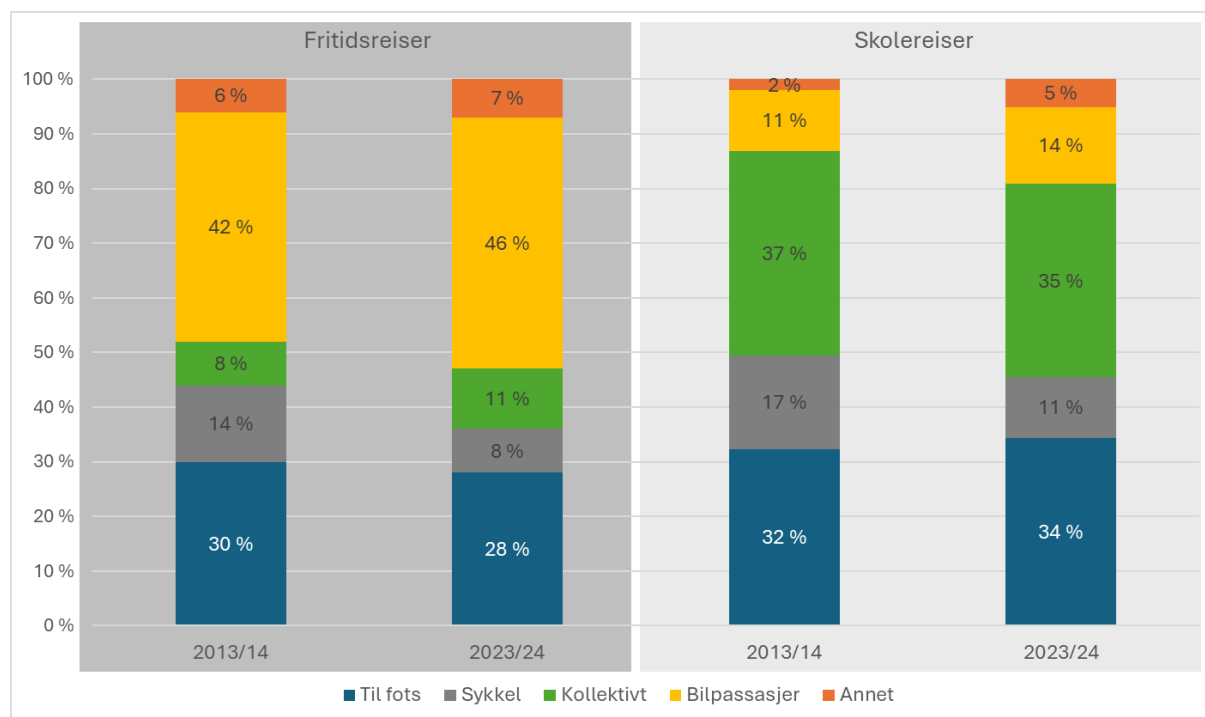
Barns mobilitetsbehov er i stor grad knyttet til reiser til og fra skole, venner og fritidsaktiviteter. Figur 13 viser utviklingen i transportmiddelvalg for skole- og fritidsreiser blant 13–15-åringer fra 2013/14 til 2023/24. Figuren viser at færre barn og unge sykler enn tidligere, mens en større andel reiser med kollektivtransport, som bilpassasjer eller ved bruk av andre transportformer. Kategorien «annet» omfatter blant annet elsparkesykkel. Selv om elsparkesykkel utgjør en begrenset del av det samlede reiseomfanget, representerer den et transportalternativ som kan bidra til økt selvstendighet og mobilitet for enkelte barn og unge. Utviklingen illustrerer at mobiliteten til barn og unge er i endring, og at sykkel og gange ikke har den samme dominerende rollen som tidligere.

Barn og unges mobilitet er et sentralt hensyn i vurdering av aldersgrense. En høyere aldersgrense vil kunne begrense enkelte barns mulighet til selvstendig transport til skole, venner og fritidsaktiviteter. Samtidig viser kunnskapsgrunnlaget at trafikksikkerhetshensyn er særlig

³⁰ <https://www.tryggtrafikk.no/story/dette-er-ikke-en-elsparkesykkel/>

³¹ [Meld. St. 14 \(2023–2024\) - regjeringen.no](#)

relevant for de yngste brukerne. Vurderingen av aldersgrense innebærer derfor en avveining mellom hensynet til mobilitet på den ene siden og hensynet til trafikksikkerhet på den andre.



Figur 13: Skole- og fritidsreiser aldersgruppe 13-15 år RVU 2013/14 og 2023/24 (Kilde: TØI-rapport 2146/2026)

Ved heving av aldersgrense for elsparkesykkel til 15 eller 16 år, må barn i denne aldersgruppen benytte seg av andre reisemåter enn elsparkesykkel. Alternative reisevalg vil være til fots, sykkel, kollektivtrafikk eller som bilpassasjer. Dette vil være reisevalg som i stor grad vil være like tilgjengelige som de var før elsparkesykkelen ble introdusert som et alternativt transportmiddel i 2019. Samtidig tyder den raske introduksjonen og utstrakte bruken av elsparkesykkelen på at den oppfattes som et mer attraktivt transportmiddel enn alternativene. Den tilbyr stor rekkevidde, rask fremkommelighet og lav terskel for bruk, noe som samlet har gitt barn og unge god tilgjengelighet til reisemål og økte muligheter for selvstendighet.

Barn og unges tilgang til mobilitet må balanseres mot føringer i Nasjonal transportplan 2025-36 om fysisk aktivitet for barn og unge, samt målet om å beskytte barn mot alvorlige trafikkskader. En overgang fra elsparkesykkel til reiser til fots eller med sykkel vil være i tråd med målet om økt fysisk aktivitet. I tillegg er risikoen for ulykker ved å sykle og gå lavere enn ved bruk av elsparkesykkel.

6.2 Elsparkesykkel sammenlignet med andre kjøretøy

Det finnes i dag flere typer motorvogner hvor det kan erverves førerett fra fylte 16 år, jf. førerkortforskriften § 3-1. Disse er gjengitt i Tabell 3, som viser sentrale forskjeller mellom elsparkesykler og andre kjøretøy som kan benyttes fra fylte 16 år.

Tabell 3: Aldersgrenser, opplæringskrav og prøvekrav for elsparkesykkel og utvalgte motorvognklasser³².

Kjøretøy	Alder	Opplæring	Teoriprøve	Praktisk prøve
Elsparkesykkel	12/15/16 (vurderes)	Nei	Nei	Nei
Moped (AM)	16 år	Ja	Ja	Nei
Lett motorsykkel (A1)	16 år	Ja	Ja	Ja
Traktor	16 år	Ja	Ja	Ja

Sammenligningen viser at kjøretøy som kan føres fra fylte 16 år gjennomgående er underlagt krav til opplæring og i flere tilfeller både teoretisk og praktisk prøve. Elsparkesykkel skiller seg fra disse kjøretøyene ved at det ikke stilles krav til opplæring eller dokumenterte ferdigheter. Samtidig er den tillatte hastigheten lavere enn for de fleste andre motorvogner som kan føres fra fylte 16 år. Dette innebærer at en eventuell aldersgrense på 16 år for elsparkesykkel ikke vil være direkte sammenlignbar med aldersgrensene for førerkortpliktige kjøretøy. Sammenligningen illustrerer likevel en prinsipiell forskjell i hvilke sikkerhetsbarrierer som etableres rundt unge brukere av ulike motorvogner.

6.3 Forankring i Nullvisjonen og systemperspektivet

En vurdering av heving av aldersgrensen for bruk av elsparkesykkel og andre små elektriske motorvogner må sees i sammenheng med det overordnede rammeverket for trafiksikkerhetsarbeidet i Norge. Nullvisjonen legger til grunn at transportsystemet skal utformes slik at menneskelige feil ikke fører til drepte og hardt skadde. Dette samsvarer med Safe System-tilnærmingen, som bygger på at trafiksikkerhet må ivaretas gjennom flere gjensidig forsterkende barrierer i transportsystemet. Huserbråten (2025) beskriver hvordan denne forståelsen er lagt til grunn i Statens vegvesens systemperspektiv, hvor trafikanter, kjøretøy, vegmiljø, regelverk og organisatoriske tiltak må sees i sammenheng.

Et sentralt prinsipp i Safe System er at trafiksikkerhet ikke kan ivaretas gjennom ett enkelt tiltak alene. Regelverk, opplæring, kjøretøyutforming, infrastruktur, kontroll og håndheving må samlet bidra til å redusere risikoen for alvorlige ulykker og skader. I dette ligger også at transportsystemet bør inneholde flere lag med beskyttelse, slik at sikkerheten ikke er avhengig av én enkelt barriere.

Kunnskapsgrunnlaget i kapittel 4 viser at ulykkesbildet blant de yngste brukerne i stor grad er knyttet til manglende erfaring, mangelfull risikoforståelse og utfordringer i samspillet med andre trafikanter. For andre kjøretøygrupper med sammenlignbart skadepotensial, som moped (klasse AM) og lett motorsykkel (klasse A1), kombineres aldersgrensen på 16 år med krav til opplæring og i flere tilfeller teoretisk og praktisk prøve. For elsparkesykkel stilles det ikke tilsvarende krav til opplæring eller dokumenterte ferdigheter. Sett i et Safe System-perspektiv innebærer dette at færre sikkerhetsbarrierer er etablert rundt unge brukere av elsparkesykkel enn rundt unge brukere av flere andre motorvogner.

En heving av aldersgrensen kan i denne sammenhengen forstås som et tiltak som styrker sikkerhetsbarrierene rundt de yngste og mest risikoutsatte brukerne. Samtidig tilsier Safe

³² Kravene til opplæring og førerprøver de ulike førerkortklassene er hjemlet i trafikkopplæringsforskriften.

System-tilnærmingen at aldersgrense alene ikke er tilstrekkelig, men må sees i sammenheng med andre tiltak som opplæring, informasjon, kontroll og håndheving.

7 Virkninger og konsekvenser

Dette kapittelet redegjør for de positive og negative virkningene av tiltakene, i tråd med utredningsinstruksen. Konsekvensene belyses først for barn og unges mobilitet og reisevalg, deretter vurderes trafiksikkerhetseffekten av ulike aldersgrenser. Også økonomiske og administrative konsekvenser vurderes, samt mulige andre konsekvenser.

7.1 Konsekvenser for barn og unges mobilitet og alternative reisevalg

Det foreligger begrenset kunnskap om bruksmønsteret for elsparkesykkel blant barn og unge i målgruppen 12–15 år. Vurderingen nedenfor bygger derfor på tilgjengelig kunnskap om reisevalg og bruksmønster blant ungdom, kombinert med forskning om hvilke transportmiddel elsparkesykkel erstatter.

Overgang til andre transportmidler

En heving av aldersgrensen til 15 eller 16 år vil innebære at barn og unge i hovedsak må bruke gange, sykkel eller kollektivtransport som alternativ til elsparkesykkelen, eventuelt bli kjørt av foresatte. Tilgjengelige data tyder på at mange av reisene vil erstattes av aktive transportformer, særlig gange (Egner & Fearnley, 2025).

TØI viser samtidig at sykling på kortere reiser i økende grad ser ut til å bli erstattet av andre transportformer som gange, kollektivtransport og elsparkesykkel, uten at det er mulig å fastslå klare årsakssammenhenger (Grue & Fyhri, 2026). En heving av aldersgrensen kan derfor bidra til at sykkel igjen blir et mer aktuelt alternativ for deler av målgruppen.

Aktiv transport og folkehelse:

En overgang fra elsparkesykkel til gange eller sykling kan bidra til økt fysisk aktivitet i hverdagen. Fyhri, Karlsen og Bjørnskau (2022) anslår at elsparkesykkelen reduserer omfanget av moderat fysisk aktivitet med om lag to minutter per person per dag. Rapporten konkluderer videre med at de samlede folkehelsekonsekvensene av elsparkesykkel er negative. En heving av aldersgrensen vil derfor kunne gi positive helsevirkninger dersom flere reiser gjennomføres til fots eller på sykkel.

Konsekvenser for selvstendighet og sosial deltakelse

Elsparkesykkelen kan bidra til økt frihet og selvstendighet for barn og unge ved å gjøre det lettere å gjennomføre reiser uten bistand fra foresatte. Elsparkesykkelen kan bidra til å utvide de unges bevegelsesradius i hverdagen, særlig knyttet til fritidsreiser, sosiale besøk og andre lokale reiser i nærmiljøet. Heving av aldersgrensen kan oppfattes som en innsnevring av barn og unges mobilitet og selvstendighet. Samtidig vil særlig sykkel være et relevant alternativ som i stor grad vil kunne brukes på de samme reisene som elsparkesykkel.

Geografiske variasjoner

Virkningen av en heving av aldersgrensen vil variere geografisk. I bynære områder med god dekning av kollektivtransport og kortere avstander vil overgang til kollektivtransport og gange

være enklere. I mindre tettsteder med dårligere kollektivtilbud vil avhengigheten av foreldrekjøring kunne være større. I tillegg vil sykkel være et reelt alternativ.

Samlet vurdering

Samlet sett innebærer en heving av aldersgrensen en avveining mellom hensynet til trafikksikkerhet og hensynet til barn og unges mobilitet og selvstendighet. Virkningene vil variere mellom ulike grupper og geografiske områder, og vil blant avhenge av tilgjengelig transporttilbud, avstander til skole og fritidsaktiviteter samt foresattes mulighet til å legge til rette for alternative reisemåter. Det dokumenterte mønsteret for hvilke transportformer elsparkesykkelen erstatter, tyder på at mange reiser vil bli erstattet av aktive transportformer som gange og sykkel, mens omfanget av overgang til kollektivtransport, bilkjøring eller bortfall av reiser er mer usikkert.

7.2 Trafikksikkerhetsvirkninger

Det er metodisk utfordrende å beregne trafikksikkerhetseffekten av endret aldersgrense for bruk av elsparkesykkel og andre små elektriske motorvogner. Til forskjell fra andre trafikantgrupper mangler data, både om det totale skadeomfanget og om eksponering, det vil si hvor mye ulike aldersgrupper faktisk bruker elsparkesykkel som transportmiddel.

Det foreligger ikke et tilstrekkelig grunnlag til å beregne risiko per bruker eller per kilometer for aldersgruppen som omfattes av denne utredningen. Som omtalt i kapittel 4 er datagrunnlaget begrenset både når det gjelder eksponering og skadeomfang for de yngste brukerne.

Trafikksikkerhetsvirkningene må derfor vurderes gjennom forenklede analyser av skadeomfang og mulige effekter, basert på hvordan skader fordeler seg mellom aldersgrupper, og hvordan dette skadeomfanget kan påvirkes av forhold som etterlevelse av regelverk, tilpasning i atferd og alternative transportmidler.

Analysene baseres i hovedsak på offisiell ulykkesstatistikk, som gir et nasjonalt bilde av politirapporterte personskadeulykker. Som omtalt i kapittel 4 er det betydelig underrapportering i de offisielle ulykkesdataene, noe som innebærer at det totale skadeomfanget undervurderes.

Data fra Nasjonalt traumeregister (NTR) og Oslo skadelegevakt brukes som supplerende kilder. NTR gir et mer komplett bilde av alvorlige skader, mens data fra Oslo skadelegevakt gir et bredere bilde av skadeomfanget, men er geografisk avgrenset til Oslo. Kildene belyser dermed ulike deler av skadebildet og er ikke direkte sammenlignbare. Samlet vurderes datagrunnlaget likevel som egnet til å analysere hvordan skader fordeler seg mellom ulike aldersgrupper, men mindre egnet til å beregne et samlet aldersspesifikt skadeomfang eller risiko på nasjonalt nivå.

7.2.1 Forenklet analyse av skadeomfang basert på offisiell ulykkesstatistikk

Formålet med analysen er å anslå hvor stor del av det registrerte skadeomfanget som historisk har vært knyttet til aldersgrupper som vil omfattes av ulike alternativer for ny aldersgrense. Analysen er basert på offisiell ulykkesstatistikk i perioden 2019–2025, og bygger på registrerte skader fordelt på alder. Den gir dermed et anslag på størrelsen av skadeomfanget som potensielt kunne vært påvirket av en høyere aldersgrense dersom tiltaket hadde vært gjeldende hele perioden.

Tabell 4: Registrerte skader og hardt skadde i aldersgrupper som omfattes av ulike alternativer for aldersgrense, 2019-2025

Aldersgrense	Aldersgrupper omfattet	Berørte skader	Andel av registrerte skader	Registrerte hardt skadde	Andel av registrerte hardt skadde
12 år				0	0%
15 år	12-14 år	134	18,1%	13	59,1%
16 år	12-15 år	180	24,3%	18	81,8%
16 vs. 15 år	15 år	46	6,2%	5	22,7%

Merknad: Tallene viser registrerte skadde førere og passasjerer av liten elektrisk motorvogn i den offisielle ulykkesstatistikken for perioden 2019-2025. Det er ikke registrert drepte i aldersgruppen 12-16 år i perioden. Antallet hardt skadde er lavt og må tolkes med varsomhet.

Tabell 4 viser at en heving av aldersgrensen til 15 år ville omfattet 134 registrerte elsparkesykkelskader i perioden 2019–2025, tilsvarende 18,1 prosent av alle registrerte elsparkesykkelskader i materialet. En heving til 16 år ville tilsvarende omfattet 180 registrerte elsparkesykkelskader, tilsvarende 24,3 prosent av alle registrerte elsparkesykkelskader. Forskjellen mellom alternativene utgjør dermed 46 registrerte skader (6,2 prosent av alle registrerte elsparkesykkelskader).

For de mest alvorlige skadene er bildet tilsvarende: en 15-årsgrense omfatter 13 av 22 registrerte hardt skadde 12–16-åringer i materialet (59,1 prosent), mens en 16-årsgrense omfatter 18 (81,8 prosent). Forskjellen mellom de to alternativene utgjør 5 hardt skadde (22,7 prosent). Antallet registrerte hardt skadde per årskull er lavt, og tallene må tolkes med varsomhet. De yngre aldersgruppene har samlet en lavere andel hardt skadde enn eldre aldersgrupper, noe som tilsier at en høyere aldersgrense trolig vil ha større betydning for det totale skadeomfanget enn for de mest alvorlige skadene.

Analysen viser at mellom 18 og 24 prosent av de registrerte elsparkesykkelskadene i perioden 2019-2025 er knyttet til aldersgrupper som vil omfattes av en aldersgrense på henholdsvis 15 og 16 år. Dette indikerer et skadeforebyggende potensial.

Analysen er en deskriptiv kartlegging av hvor stor del av det historisk registrerte skadeomfanget som er knyttet til aldersgrupper som vil omfattes av ulike aldersgrensealternativer. Det gjøres ingen korrigering for underrapportering, etterlevelse eller overgang til alternative transportmidler. Formålet er å beskrive skadeomfanget i de aktuelle aldersgruppene, ikke å anslå den faktiske effekten av tiltaket. I kapittel 7.2.2 videreføres analysen gjennom beregninger som tar hensyn til underrapportering og overgang til andre transportmidler, for å anslå størrelsesordenen på mulig skadereduksjon ved ulike aldersgrensealternativer.

7.2.2 Forenklet vurdering av trafikksikkerhetsvirkninger ved økt aldersgrense

Analysen i kapittel 7.2.1 viser hvor stor del av det historisk registrerte skadeomfanget som er knyttet til aldersgruppene som omfattes av ulike aldersgrensealternativer. I dette delkapitlet videreføres analysen ved å anslå mulig trafikksikkerhetseffekt når det tas hensyn til underrapportering i ulykkesdataene og forventede skader ved overgang til andre transportmidler.

Formålet er ikke å beregne en presis effekt, men å illustrere størrelsesordenen på mulig skadereduksjon under gitte forutsetninger.

Analysen er basert på data for perioden 2021–2025. Perioden er valgt fordi den gir et tilstrekkelig antall observasjoner til å beregne gjennomsnittlig skadeomfang per år, samtidig som de første årene med elsparkesykkel, 2019-2020, var preget sterk vekst og betydelig variasjon i bruk og skadeomfang. Perioden 2021–2025 er heller ikke uten endringer, blant annet som følge av nye reguleringer i 2022 og videre utvikling i marked og bruksmønster, men vurderes som et mer egnet grunnlag for en forenklet effektberegning.

Beregningene tar utgangspunkt i politirapporterte personskadeulykker i det offisielle ulykkesregisteret. Data fra Nasjonalt traumeregister (NTR) brukes som supplerende grunnlag for alvorlige skader, mens data fra Oslo skadelegevakt 2023 brukes til å vurdere underrapportering av lettere skader. Kildene dekker ulike deler av skadebildet og er ikke direkte sammenlignbare, men gir samlet et bedre grunnlag for å anslå størrelsesorden på skadeomfanget enn det offisielle ulykkesregisteret alene.

Beregningen er gjennomført i fem trinn:

1. Registrert skadeomfang per år er beregnet for aldersgruppene som berøres av de ulike aldersgrensene.
2. Skadeomfanget er korrigert for underrapportering. Lettere skader er korrigert med utgangspunkt i forholdet mellom det offisielle ulykkesregisteret og Oslo skadelegevakt, mens hardt skadde er korrigert med utgangspunkt i forholdet mellom det offisielle ulykkesregisteret og Nasjonalt traumeregister.
3. Det er lagt til grunn full etterlevelse av aldersgrensen. Dette innebærer at bruk av elsparkesykkel i de berørte aldersgruppene forutsettes å falle bort.
4. Bortfalt bruk er fordelt på alternative transportmidler. Det er lagt til grunn at noen reiser erstattes av sykkel, gange, kollektivtransport og bil/foreldrekjøring, mens en andel av reisene ikke gjennomføres.
5. Nettoeffekten er beregnet som korrigert skadeomfang på elsparkesykkel fratrasket forventede nye skader ved overgang til andre transportmidler.

Beregningene bygger på en rekke forutsetninger om underrapportering, etterlevelse av aldersgrensen og overgang til alternative transportmidler. Forutsetningene er hentet fra sammenligninger mellom offisiell ulykkesstatistikk, data fra Oslo skadelegevakt og data fra Nasjonalt traumeregister, samt faglige vurderinger av hvilke transportformer som forventes å erstatte bortfalt bruk av elsparkesykkel. De viktigste forutsetningene er oppsummert i Tabell 5.

Tabell 5: Sentrale forutsetninger i beregningen

Forutsetning	Verdi
Etterlevelse av ny aldersgrense	100 %
Dekningsgrad lettere skader i offisielle ulykkestall	6,1%
Dekningsgrad hardt skadde i offisielle ulykkestall	50%
Overgang til sykkel	30 %
Overgang til gange	25%
Overgang til kollektivtransport	25 %
Overgang til bil/foreldrekjøring	10 %
Reiser som ikke gjennomføres	10 %
Vektet relativ risiko ved overgang	0,10

Merknad: Det legges til grunn at en eventuell aldersgrense etterleves, slik at bruk av elsparkesykkel blant berørte aldersgrupper antas å bortfalle. Fordelingen mellom alternative transportmidler bygger på en faglig vurdering av hvilke reiser elsparkesykkelen erstatter, særlig for korte lokale reiser. Forutsetningene er forenklinger, ettersom det ikke foreligger empirisk grunnlag for å fastsette nøyaktige overgangstall. Samtidig legges det til grunn at alternative transportformer gjennomgående har lavere ulykkesrisiko enn elsparkesykkel, men ikke null risiko. En del av de unngåtte elsparkesykkelskadene vil derfor kunne erstattes av nye skader på andre transportmidler.

Underrapportering av alvorlige skader er beregnet ved å sammenligne den offisielle statistikken med data fra Nasjonalt traumeregister for perioden 2021–2025. Beregningen viser at offisiell statistikk fanger opp om lag 50 prosent av de alvorlige skadene. For lettere skader er underrapportering beregnet ved å sammenligne offisielle tall med data fra Oslo skadelegevakt. Disse beregningene danner grunnlaget for korrigeringen av skadeomfanget i analysen.

Nettoeffekten er beregnet ved å trekke fra forventede nye skader som kan oppstå når reiser med elsparkesykkel erstattes av andre transportmidler. Fordelingen mellom alternative transportmidler bygger på dokumenterte substitusjonsmønstre blant voksne brukere (Egner & Fearnley, 2025), justert for at målgruppen i hovedsak antas å bruke elsparkesykkelen til lokale reiser i nærmiljøet (Berge et al., 2025). Samlet vektet relativ risiko ved overgang til andre transportmidler er beregnet til om lag 0,10. Dette innebærer at om lag 10 prosent av den beregnede skadereduksjonen antas å motsvares av nye skader ved bruk av andre transportmidler. Forutsetningene er beheftet med usikkerhet, men vurderes som egnet til å illustrere størrelsesordenen på mulig netto skadereduksjon.

Forutsetningen om full etterlevelse er valgt for å forenkle beregningen og isolere den mulige tiltakseffekten. I praksis vil etterlevelsen antakelig være lavere. Resultatene bør derfor tolkes som anslag på mulig effekt gitt forutsetningene for beregningen og ikke som en sikker forventning om faktisk skadeutvikling.

Tabell 6 viser beregningsgangen fra registrerte skader til beregnet netto skadereduksjon.

Tabell 6: Beregningsgang for netto trafiksikkerhetseffekt

Beregningstrinn	15 år	16 år
Registrerte lettere skader per år	23,4	31,4
Registrerte hardt skadde per år	2,6	3,6
Korrigerte lettere skadde per år	386,1	518,1
Korrigerte hardt skadde per år	5,2	7,2
Brutto korrigert skadeomfang per år	391,3	525,3
Nye skader ved overgang til andre transportmidler	38,1	51,2
Netto unngåtte skader per år	353,2	474,1
Herav alvorlige skader per år	5	7

Tabell 6 viser hvordan registrerte skader er korrigert for underrapportering og justert for forventede nye skader ved overgang til andre transportmidler. Med de forutsetningene som er lagt til grunn, beregnes netto skadereduksjon til om lag 353 skader per år ved en aldersgrense på 15 år og om lag 474 skader per år ved en aldersgrense på 16 år. Forskjellen mellom alternativene er om lag 121 skader per år. For alvorlige skader beregnes effekten til om lag fem unngåtte skader ved en aldersgrense på 15 år og om lag sju ved en aldersgrense på 16 år.

Hovedresultatene er oppsummert i Tabell 7.

Tabell 7: Beregnet netto reduksjon i skader per år ved økt aldersgrense³³

Tiltak	Netto unngåtte skader per år	Herav alvorlige skader per år
Aldersgrense 15 år	353,2	4,7
Aldersgrense 16 år	474,1	6,5
Forskjell 16 vs. 15 år	120,9	1,8

Samlet viser beregningene at en økt aldersgrense kan bidra til å redusere skadeomfanget blant barn og unge som bruker elsparkesykkel. Med de forutsetningene som er lagt til grunn er den beregnede effekten større ved en aldersgrense på 16 år enn ved en aldersgrense på 15 år. Resultatene må imidlertid tolkes med forsiktighet. Beregningene bygger på flere forenklete forutsetninger, blant annet om etterlevelse, underrapportering og overgang til alternative transportmidler. Den faktiske effekten vil derfor kunne avvike fra anslagene. Beregningene gir likevel et faglig grunnlag for å vurdere størrelsesorden og retningen på trafiksikkerhetsvirkningene av ulike aldersgrensealternativer.

³³ Tallene er beregnet under forutsetning av full etterlevelse av aldersgrensen og må tolkes som anslag på størrelsesorden og ikke som presise effektestimater.

7.2.3 Samfunnsøkonomisk verdi av redusert skadeomfang

Analysen i kapittel 7.2.2 viser at en heving av aldersgrensen for bruk av elsparkesykkel kan gi en reduksjon i antall skader blant barn og unge. Formålet med denne delen av utredningen er å gi et anslag på størrelsesorden av denne verdien slik at trafikksikkerhetsvirkninger kan sees i sammenheng med øvrige konsekvenser at tiltaket.

Beregningene tar utgangspunkt i enhetspriser for ulykkeskostnader fra Statens vegvesens håndbok V712 Konsekvensanalyser. Enhetsprisene omfatter både realøkonomiske kostnader og verdsetting av liv og helse. I 2023-kroner er ulykkeskostnaden per skadetilfelle satt til 46,7 millioner kroner for en drept, 16,8 millioner kroner for en hardt skadd og 1,12 millioner kroner for en lett skadd.

Beregningen bygger direkte på netto skadereduksjon fra Tabell 7 i kapittel 7.2.2. De beregnede nettoeffektene er fordelt på lette og hardt skadde skader, og verdsatt ved hjelp av enhetspriser fra håndbok V712. Resultatene viser den samfunnsøkonomiske verdien av redusert skadeomfang under de forutsetningene som er lagt til grunn i analysen.

Analysen omfatter kun de prissatte trafikksikkerhetsvirkningene. Følgende virkninger er ikke prissatt i beregningen:

- Kostnader knyttet til kontroll, håndheving, opplæring og informasjon.
- Konsekvenser for barn og unges mobilitet
- Andre ikke-prissatte samfunnsvirkninger.

Tabell 8 viser beregnet samfunnsøkonomisk verdi av redusert skadeomfang per år ved aldersgrense på 15 og 16 år. Beregningen bygger på netto skadereduksjon fra kapittel 7.2.2 og enhetspriser for ulykkeskostnader fra Statens vegvesens håndbok V712.

Tabell 8: Antatt samfunnsøkonomisk verdi av redusert skadeomfang per år (2023 kroner)³⁴

	Netto unngåtte skader per år			Verdier i millioner kroner per år		
	Netto Lette/år	Netto Hardt/år	Netto Totalt/år	Verdi lette (mill. kr)	Verdi hardt (mill. kr)	Verdi totalt (mill. kr)
Aldersgrense 15 år	348,5	4,7	353,2	390,29	78,85	469,14
Aldersgrense 16 år	467,6	6,5	474,1	523,73	109,17	632,90
Forskjell 16 vs. 15	119,1	1,8	120,9	133,43	30,33	163,76

Med de forutsetningene som er lagt til grunn, anslås den årlige samfunnsøkonomiske gevinsten til om lag 469 millioner kroner per år ved en aldersgrense på 15 år og om lag 633 millioner kroner per år med en aldersgrense på 16 år. Forskjellen mellom alternativene utgjør om lag 164 millioner kroner per år. Beregningen viser videre at hardt skadde står for om lag 17 prosent av den samlede samfunnsøkonomiske verdien, selv om disse utgjør en liten andel av de netto unngåtte skadene. Dette gjenspeiler at enhetskostnaden per hardt skadd er vesentlig høyere enn

for en lett skadd. Usikkerheten i de samfunnsøkonomiske anslagene er derfor i stor grad knyttet til beregningen av antall hardt skadde.

For å illustrere størrelsesorden på den langsiktige samfunnsøkonomiske verdien av redusert skadeomfang er den beregnede årlige gevinsten diskontert over en analyseperiode på 40 år, med en realrente på fire prosent. Analyseperioden og diskonteringsrenten følger anbefalingene i håndbok V712 og Finansdepartementets veileder for samfunnsøkonomiske analyser.

Beregningene representerer ikke en prognose for framtidig skadeutvikling, men et regneteknisk anslag basert på de forutsetningene som er lagt til grunn.

Med de forutsetningene som er lagt til grunn gir en aldersgrense på 15 år en samlet nåverdi på om lag 9,3 milliarder kroner, mens en aldersgrense på 16 år gir en nåverdi på om lag 12,5 milliarder kroner. Resultatene er gjengitt i Tabell 9.

For å belyse usikkerheten i beregningen er det gjennomført en enkel følsomhetsanalyse med henholdsvis en prosent årlig realvekst og en prosent årlig realnedgang i skadeomfang. Nåverdien for 15-årsalternativet varierer da mellom om lag 8,0 og 10,9 milliarder kroner, og for 16-årsalternativet mellom om lag 10,8 og 14,7 milliarder kroner. Beregningene viser at hovedkonklusjonen om en høyere samfunnsøkonomisk verdi ved en aldersgrense på 16 år er robust på tvers av scenariene.

Tabell 9: Samfunnsøkonomisk verdi neddiskontert over 40 år (mill kr, 2023 kroner)³⁵

	Årlig verdi (totalt i mill. kr)	Konstant utvikling (mill. kr)	Realvekst 1%	Realnedgang 1%
Aldersgrense 15 år	469,14	9 286	10 891	7 995
Aldersgrense 16 år	632,90	12 527	14 700	10 785
Differanse 16 vs. 15 år	163,76	3 241	3 803	2 791

7.3 Økonomiske og administrative konsekvenser

Forslaget om å heve aldersgrensen for bruk av elsparkesykkel antas å ha begrensede økonomiske og administrative konsekvenser. Endringen vil i hovedsak kunne håndteres med mindre regelverksendringer og forventes ikke å medføre nye oppgaver eller kostnader for forvaltningen.

Tiltaket kan samtidig ha enkelte negative konsekvenser. For barn og unge som i dag benytter elsparkesykkel som transportmiddel til skole, fritidsaktiviteter og trening, kan redusert tilgang innebære at alternative transportløsninger må benyttes. I noen tilfeller kan dette føre til økt behov for at foreldre transporterer barn med bil. Dette kan medføre økt tidsbruk for foresatte, samt potensielt økt biltrafikk på kortere strekninger.

En økt aldersgrense vil også kunne få konsekvenser for barn og unge i alderen 12–15 år som allerede har gått til innkjøp av elsparkesykkel. Mange i denne aldersgruppen eier i dag en elsparkesykkel, og vil ved en regelendring kunne bli sittende med kjøretøy som de må vente ett eller flere år før de har lov til å bruke det. Selv om det allerede finnes et stort bruktmarked for

elsparkesykler, blant annet gjennom salgsplattformer som FINN og ulike kjøp- og salgsgupper i sosiale medier, kan etterspørselen i dette markedet bli redusert dersom aldersgruppen som lovlig kan bruke slike kjøretøy blir mindre.

Tiltaket kan også få økonomiske konsekvenser for forhandlere av elsparkesykler. Dersom brukergruppen blir mindre som følge av en høyere aldersgrense, er det grunn til å anta at færre nye elsparkesykler vil bli kjøpt. Samtidig foreligger det ikke tall som viser hvor mange elsparkesykler som i dag selges til barn og unge i alderen 12–15 år. Det er derfor vanskelig å anslå hvor stor betydning en eventuell regelendring vil ha for salget hos forhandlere.

En heving av aldersgrensen for bruk av elsparkesykkel vil kreve endring i forskrift om førerkort m.m. (førerkortforskriften) § 12-1 tredje ledd om alderskrav. Kravet om bruk av sykkelhjelme for barn under 15 år vil også måtte fjernes. Dette står i forskrift om bruk av personlig verneutstyr under kjøring med motorvogn § 4.

Samlet sett vurderes de økonomiske og administrative konsekvensene som begrensede. Tiltaket vil kreve enkelte regelverksendringer og kan ha økonomiske konsekvenser for enkelte brukere og forhandlere, men forventes ikke å medføre vesentlige administrative og økonomiske konsekvenser.

7.4 Andre konsekvenser

En heving av aldersgrensen for bruk av elsparkesykkel og andre små elektriske motorvogner kan påvirke aksepten for tiltaket blant aldersgruppene som berøres av tiltaket. En litteraturstudie gjennomført av NORCE på oppdrag for Statens vegvesen viser at befolkningen generelt har høy grad av aksept for trafiksikkerhetstiltak, men at oppslutningen varierer med hvor inngripende tiltaket oppleves. Tiltak som begrenser handlefriheten til bestemte grupper, kan møte større motstand blant dem som berøres direkte.

For enkelte barn og unge fungerer elsparkesykkel som et transportmiddel i hverdagen, blant annet til skole, fritidsaktiviteter og sosiale arenaer. En heving av aldersgrensen kan oppleves som en begrensning av denne muligheten. Samtidig viser forskningen at aksepten for tiltaket øker når formålet er tydelig, tiltaket oppfattes som rettferdig, og de forventede sikkerhetsgevinstene kommuniseres godt.

En heving av aldersgrensen kan også ha virkninger for folkehelsen. Forskning indikerer at bruk av elsparkesykkel i mange tilfeller erstatter gange og andre aktive transportformer (Armstrong et al, 2025). Dersom en høyere aldersgrense fører til at flere reiser gjennomføres til fots eller med sykkel, kan dette bidra til økt fysisk aktivitet blant barn og unge. Økt fysisk aktivitet vurderes generelt som positivt for folkehelsen. Helsedirektoratet anbefaler at barn og unge i gjennomsnitt er fysisk aktive i minst 60 minutter daglig med moderat til høy intensitet (Helsedirektoratet, 2022). Samtidig viser nasjonale kartlegginger at mange barn og unge ikke oppfyller denne anbefalingen (Dalene et al, 2019). I hvilken grad en eventuell aldersgrense vil påvirke transportvalg og aktivitetsnivå, er imidlertid usikkert. Dersom tiltaket bidrar til økt bruk av aktive transportformer, kan det gi positive folkehelsevirkninger i tillegg til de trafiksikkerhetsmessige gevinstene.

Konsekvenser knyttet til etterlevelse av regelverket, foreldreinvolvering, kontroll og håndheving er omtalt i kapittel 8.

8 Forutsetninger for en vellykket gjennomføring

8.1 Kontrolltiltak

Særlig i perioden etter at en eventuell regelendring har trådt i kraft, vil kontrollvirksomhet være viktig for å understøtte etterlevelsen av en ny aldersgrense. Som omtalt i kapittel 5.2.1 foregår det allerede kontroll- og håndhevingsarbeid rettet mot elsparkesykkel, og økt innsats på området er en del av oppdraget gitt gjennom tildelingsbrevet. Erfaringer viser samtidig at etterlevelsen av enkelte regler er utfordrende, blant annet når det gjelder hjelmbruk og forbud mot flere personer på samme elsparkesykkel. Synlig kontrollaktivitet kan bidra til å styrke etterlevelsen av en ny aldersgrense og ha en preventiv effekt dersom brukerne er kjent med at regelbrudd kan bli avdekket og fulgt opp.

8.2 Informasjonstiltak

Det er i dag mange barn og unge som eier og bruker elsparkesykkel, og som etter en eventuell regelendring ikke lenger vil kunne bruke dette transportmiddelet før de oppfyller alderskravet. Både ungdom og foresatte vil derfor være viktige målgrupper for informasjonsarbeidet. For å legge til rette for forståelse, aksept og etterlevelse bør regelendringen kommuniseres tydelig og i god tid før den trer i kraft. Informasjonen bør forklare bakgrunnen for tiltaket, hvilke grupper som omfattes av endringen, og hvilke trafiksikkerhetsgevinster som forventes.

Informasjonen bør formidles gjennom flere kanaler og tilpasses ulike målgrupper. Skoleverket, Statens vegvesen, politiet, Trygg Trafikk, kommuner og andre relevante interesseorganisasjoner kan bidra til å gjøre regelendringen kjent. Særlig foresatte vil ha en viktig rolle fordi de ofte er de som kjøper, forsikrer eller gir tilgang til kjøretøyet.

Forsikringsselskapene vil være en viktig kanal for informasjon om regelendringer knyttet til bruk av elsparkesykkel. Siden ansvarsforsikring er påkrevd for slike kjøretøy, vil kontakt mellom forsikringsselskap og forsikringstaker kunne bidra til å gjøre brukerne kjent med nye alderskrav og øvrige regler.

8.3 Etterlevelse hos brukere og foresatte

Erfaringer fra forskning på trafiksikkerhetstiltak viser at etterlevelsen av et regelverk påvirkes av både aksept, kunnskap og kontroll. En heving av aldersgrensen for bruk av elsparkesykkel vil berøre en gruppe som i dag oppfatter bruken som lovlig og som for mange har etablert elsparkesykkel som en del av sin transporthverdag. For enkelte barn og unge fungerer elsparkesykkelen som et etablert transportmiddel i hverdagen. Etterlevelsen kan derfor være utfordrende i en overgangsperiode etter at en eventuell regelendring trer i kraft. God informasjon, tydelig begrunnelse for tiltaket og synlig håndheving vil derfor være viktige forutsetninger for at regelendringen skal få ønsket effekt.

Forskning viser at aksepten for trafiksikkerhetstiltak er generelt høy i Norge, men at oppslutningen ofte er lavere blant grupper som påvirkes direkte av tiltaket (Verian 2023; Rosales et al., 2025). For ungdom som allerede bruker elsparkesykkel som en del av hverdagen, kan en høyere aldersgrense oppleves som begrensende. Dette kan redusere etterlevelsen dersom tiltaket ikke følges opp med god informasjon, tydelig begrunnelse og forutsigbar håndheving.

Erfaringene med dagens aldersgrense på 12 år kan gi enkelte indikasjoner på hvordan en høyere aldersgrense kan fungere i praksis. Ulykkesdataene viser at skadeomfanget er lavt blant barn

under 12 år og øker markant fra 12-årsalderen. Barn under 12 år utgjør om lag 4 prosent av de registrerte skadene i den offisielle ulykkesstatistikken (27 av 744 skadde i perioden 2019-2025). Dette kan tyde på at dagens aldersgrense i betydelig grad etterleves, selv om datagrunnlaget ikke gir grunnlag for å fastslå etterlevelsen direkte.

Samtaler med barn og unge gjennomført av Statens vegvesen våren 2026 (jf. vedlegg 9.1) viser at flere ungdommer omtaler elsparkesykler som kan kjøre over lovlig hastighet som «vanlig», og at det er lav opplevd risiko knyttet til ulovlig bruk. Erfaringer fra dagens regelverk viser også lav etterlevelse av eksisterende krav, blant annet til hjelmbruk og forbud mot at flere kjører på samme kjøretøy. Risikoen for omgåelse av en hevet aldersgrense vurderes derfor som reell og understreker betydningen av informasjon, håndheving og involvering av foresatte.

For at en hevet aldersgrense skal gi forventet effekt, vurderes følgende forutsetninger som særlig viktige:

- **Forankring hos foresatte.** Foresatte er en viktig forutsetning for at aldersgrensen skal etterleves i aldersgruppen 12-15 år. Forutsetningen er at foresatte er kjent med regelendringen, forstår begrunnelsen, og videreformidler dette til ungdommen. Måltrettede informasjonstiltak rettet mot foreldre jf. kapittel 8.2 er derfor en særs viktig forutsetning.
- **Forutsigbar håndheving.** En reell etterlevelse av aldersgrensen forutsetter at regelbrudd kan følges opp. Erfaringer fra dagens regelverk, viser at enkelte regler ikke etterleves i tilstrekkelig grad. Tilstrekkelige ressurser til kontroll og håndheving hos politiet og Statens vegvesen vil derfor være en viktig forutsetning for at ny aldersgrense skal få ønsket effekt. Effekten av kontrollvirksomheten vil samtidig påvirkes av hvilken aldersgruppe som omfattes av regelverket. Ved en aldersgrense på 16 år vil 15-åringer omfattes av regelverket samtidig som de er over den strafferettslige lavalderen. Dette gir bedre muligheter for oppfølging av regelbrudd og styrker forutsetningene for håndheving og etterlevelse sammenlignet med en aldersgrense på 15 år.
- **Forhandlerleddets rolle:** En betydelig andel av elsparkesyklene som brukes av barn og unge er privateide. Forhandlerne kan derfor spille en viktig rolle gjennom informasjon om gjeldende regelverk, og ved å bidra til at kjøretøy som selges oppfyller kravene i regelverket. Tydelig informasjon om aldersgrense og lovlig bruk bør følge kjøretøyet ved salg.
- **Oppfølging og evaluering:** For å kunne vurdere om aldersgrensen virker etter hensikten, bør det legges til rette for å følge utviklingen i skader, etterlevelse og eventuelle utilsiktede virkninger. Datakildene som er benyttet i denne utredningen vil være sentrale i en slik oppfølging.
- **Samarbeid med utleieaktørene:** Utleieaktørene har allerede systemer for alderskontroll og tilgangsstyring gjennom sine digitale løsninger. Ved en eventuell endring av aldersgrensen må disse systemene tilpasses. Utleieaktørene kan også være viktige samarbeidspartnere i informasjonsarbeidet knyttet til regelendringen.

9 Samlet vurdering og tilrådning

Dette kapitlet gir en samlet vurdering av de ulike alternativene for aldersgrense for bruk av elsparkesykkel og andre små elektriske motorvogner. Vurderingene bygger på analysene i kapittel 7, hvor både prissatte og ikke-prissatte virkningene er gjennomgått.

Trafikksikkerhetseffektene bygger på beregningene i kapittel 7.2 og de samfunnsøkonomiske

vurderingene i kapittel 7.2.3. Beregningene gir estimater for hvor mange skader som kan unngås ved ulike aldersgrenser, basert på forutsetninger om blant annet etterlevelse, underrapportering og overgang til andre transportmidler.

I tråd med prinsippene i håndbok V712 Konsekvensanalyser vurderes de prissatte virkningene opp mot ikke-prissatte konsekvenser, herunder betydningen for barn og unges mobilitet, selvstendighet og helse. Kostnader og behov knyttet til kontroll, håndheving, opplæring og informasjon inngår også i vurderingen, både som konsekvenser av tiltaket og som viktige forutsetninger for at tiltaket skal gi ønsket effekt. Kontroll, håndheving, opplæring og informasjon er i tillegg vurdert som alternative eller supplerende virkemidler, som kan påvirke behovet for og effekten av en aldersgrense.

9.1 Sammenstilling av alternativene og vurdering

Alternativene som er vurdert i denne utredningen beskrives i de følgende avsnittene. De kvalitative og kvantitative vurderingene danner grunnlag for den samlede vurderingen og anbefalingene i kapittel 9.2.6.

9.1.1 Nullalternativet – videreføring av aldersgrense 12 år

En videreføring av aldersgrensen på 12 år innebærer at dagens regelverk videreføres uten endring. Analysene i denne utredningen viser at dette alternativet ikke gir reduksjon i skadeomfang eller antall ulykker blant barn og unge. Ulykkesutviklingen de siste årene tilsier at skadeomfanget i beste fall vil opprettholdes på dagens nivå, og i verste fall fortsette å øke.

Barn og unge i alderen 12-15 år har generelt svakere forutsetninger for sikker bruk av elsparkesykkel enn eldre ungdom. Dette kommer til uttrykk gjennom høy forekomst av både singelulykker og ulykker knyttet til samspill med andre trafikanter. Ulykkesbeskrivelsene viser samtidig at utfordringsbildet varierer med alder, fra begrenset trafikkforståelse blant de yngste til økt risikotaking og manglende etterlevelse av trafikregler blant de eldste i aldersgruppen. Samtidig innebærer en lav aldersgrense at barn og unge fortsatt kan benytte elsparkesykkel som et transportmiddel. Elsparkesykkelen kan for enkelte barn og unge være et praktisk transportalternativ og gjøre det lettere å gjennomføre enkelte reiser uten bistand fra foresatte. Analysene av ulykkesdata viser at barn og unge står for en betydelig del av skadeomfanget ved bruk av elsparkesykkel.

Nullalternativet medfører ingen administrative endringer, og påvirker ikke utleiemarkedet. Alternativet bidrar heller ikke til redusert skadeomfang eller til måloppnåelsen i Nasjonal transportplan 2025-2036 om færre drepte og hardt skadde i trafikken. Samlet sett innebærer nullalternativet at barn og unge fortsatt kan benytte elsparkesykkel som transportmiddel, men alternativet gir ingen ytterligere trafikksikkerhetsgevinst sammenlignet med dagens situasjon.

9.1.2 Alternativ 1: Aldersgrense 15 år

Dette alternativet innebærer at bruk av elsparkesykkel og andre små elektriske motorvogner ikke tillates for aldersgruppen 12-14 år. Tiltaket gir en betydelig reduksjon i skadeomfanget sammenlignet med nullalternativet. Den årlige netto reduksjonen er anslått til om lag 353 skader per år, hvorav om lag 5 alvorlige skader. Den samfunnsøkonomiske verdien er anslått til om lag 469 millioner kroner per år (2023 kroner).

En aldersgrense på 15 år retter seg mot den delen av brukergruppen som har lavest trafikal erfaring og de svakeste forutsetningene for sikker bruk av elsparkesykkel. Det vil i hovedsak berøre bruken av privateide elsparkesykler, ettersom utleiemarkedet praktiserer en aldersgrense på 15 år eller høyere.

Tiltaket medfører redusert mobilitet og selvstendig transport for ungdom i alderen 12-14 år. Denne gruppen vil måtte bruke alternative transportformer som gange, sykkel eller kollektivtransport. Dette kan innebære økt reisetid og redusert fleksibilitet, og i enkelte tilfeller behov for økt foreldrekjøring – særlig i områder med et begrenset transporttilbud. Fra et trafiksikkerhets- og folkehelseperspektiv er flere av de alternative transportformene gunstige, selv om effekten vil variere med geografi, avstand og kollektivtilbud.

Ulykkesanalysene viser samtidig at 15-åringene peker seg ut med et høyt antall registrerte skader, og denne aldersgruppen vil ikke omfattes av tiltaket. Dette trekker isolert sett i retning av at en aldersgrense på 16 år ikke vil treffe hele den mest utsatte aldersgruppen. Aldersgrensen sammenfaller heller ikke med dagens minstealder for andre motoriserte kjøretøy

Samlet sett vurderes en aldersgrense på 15 år å gi betydelige trafiksikkerhetsgevinster og moderate konsekvenser for mobilitet og selvstendig transport. Noe av den bortfalte bruken kan erstattes av aktive transportformer som gange og sykkel, noe som kan bidra til økt fysisk aktivitet og gi positive folkehelseeffekter. Alternativet gir imidlertid mindre samlet effekt enn en aldersgrense på 16 år, både når det gjelder redusert skadeomfang og samfunnsøkonomisk nytte.

9.1.3 Alternativ 2: Aldersgrense 16 år

Dette alternativet innebærer at bruk av elsparkesykkel og andre små elektriske motorvogner ikke tillates for aldersgruppen 12-15 år. Tiltaket omfatter dermed ett ekstra årskull sammenlignet med alternativ 1. Årlig netto reduksjon er anslått til om lag 474 skader per år, hvorav om lag 7 alvorlige skader. Den samfunnsøkonomiske verdien er anslått til om lag 633 millioner kroner per år (2023-kroner). Sammenlignet med alternativ 1 gir forbud for 15-åringer en ytterligere nedgang på 121 skader per år, og en samfunnsøkonomisk merverdi på om lag 164 millioner kroner per år.

Aldersgrensen samsvarer med dagens minstealder for førerrett til moped, lett motorsykkel og traktor. Tiltaket vil i begrenset grad påvirke utleiemarkedet, da utleieaktørene allerede praktiserer en aldersgrense på 15 år eller høyere. Konsekvensene for mobilitet i den berørte aldersgruppen vil være noe større enn ved en aldersgrense på 15 år, men gjelder samme typer alternative reisevalg, jf. kapittel 7.1.

Samlet sett gir alternativet den største reduksjonen i skadeomfang og den høyeste samfunnsøkonomiske nytten av de vurderte alternativene. En nærmere vurdering av styrker og svakheter ved alternativet og begrunnelsen for at dette anbefales, følger i kapittel 9.2.

De tre alternativene innebærer ulike avveininger mellom trafiksikkerhet, mobilitet, samfunnsøkonomisk nytte og øvrige hensyn.

Tabell 10 sammenstiller de viktigste forskjellene mellom alternativene og oppsummerer grunnlaget for den videre tilrådingen.

Tabell 10: Sammenstilling av vurdering av ulike aldersgrenser for bruk av elsparkesykkel og andre små elektriske motorvogner

Vurderingskriterier	Nullalternativ 12 år	Alternativ 1 15 år	Alternativ 2 16 år
Berørt aldersgruppe	Ingen	12-14 år	12-15 år
Netto unngåtte skader per år	0	~353	~474
Herav alvorlige skader per år	0	~5	~7
Samfunnsøkonomisk nytte per år	0	~469 mill.kr	~633 mill. kr
Konsekvens for barn og unges mobilitet	Ingen	Moderat	Noe større
Forhold til strafferettslig lavalder	Under	Under	Over
Sammenfall med trafikalt grunnkurs	Nei	Delvis	Ja
Samsvar med internasjonale anbefalinger (ETSC)	Lav	Delvis	Høyt
Samsvar med aldersgrenser for moped, lett motorsykkel og traktor	Lav	Moderat	Høy
Trafikksikkerhetseffekt	Ingen	Betydelig	Størst

9.2 Anbefalt løsning

Statens vegvesen anbefaler at aldersgrensen for bruk av elsparkesykkel og andre små elektriske motorvogner heves til 16 år. Tilrådommen er basert på et bredt kunnskapsgrunnlag som omfatter offisiell ulykkesstatistikk, data fra Oslo skadelegevakt og Nasjonalt traumeregister, samt nyere forskning om barn og unges atferd, modenhet og risikoforståelse i trafikken. Vurderingen er utarbeidet som ett av tiltakene i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026–2029 og bygger på en vurdering av hvordan det kan bidra til måloppnåelse i Nasjonal transportplan 2025–2036.

9.2.1 Et endret risikobilde

Vurderingen som lå til grunn for innføringen av dagens aldersgrense i 2022, bygde på et ulykkesbilde der barn og unge utgjorde en mindre del av skadeomfanget. Utviklingen i perioden etter, og særlig i 2024 og 2025, viser at dette har endret seg vesentlig. Barn og ungdom utgjør i dag en stor andel av de registrerte skadene ved bruk av elsparkesykkel. I den offisielle ulykkesstatistikken gjelder om lag 28 prosent av de registrerte skadene denne aldersgruppen. Data fra Oslo skadelegevakt og Nasjonalt traumeregister viser også at barn og unge fortsatt er godt representert i skadebildet. Dette representerer en annen situasjon enn den som lå til grunn da dagens aldersgrense ble fastsatt. Utviklingen henger sammen med økt eksponering kombinert med lav trafikal erfaring. Endringene i kunnskapsgrunnlaget gir grunnlag for å revurdere dagens aldersgrense.

Skader og ulykker med elsparkesykkel utgjør et betydelig trafikksikkerhetsproblem. Særlig de yngste brukerne (12–13 år) kjennetegnes av begrenset trafikal erfaring og lavere risikoforståelse, noe som gjenspeiles i en høy forekomst av både singelulykker og ulykker i samspill med andre trafikanter. Ulykkesbeskrivelsene viser samtidig at 14-15-åringene i større grad er preget av risikotaking, høyere fart og manglende etterlevelse av regelverket. Dette bidrar til at skadeomfanget er høyt også blant de eldste ungdommene som omfattes av tiltaket. Ulykkesanalysene viser at om lag 60 prosent av skadene blant 12–16-åringene skjer i kryss og kryssingssituasjoner – hendelser som stiller særlige krav til vikepliktsvurdering, oppmerksomhet

og samspill med andre trafikanter. Dette underbygger at risikobildet i denne aldersgruppen ikke alene kan møtes gjennom opplæring og informasjon, men også krever en aldersmessig terskel.

Erfaringer fra Oslo skadelegevakt viser at ulykker med elsparkesykkel kan medføre skader med varierende alvorlighetsgrad. Sammen med den lave hjelmbruken som er registrert blant unge brukere, illustrerer dette at konsekvensene av ulykker kan være betydelige. Dette understøtter behovet for å vurdere hvilke ferdigheter, erfaring og modenhet som kreves for sikker bruk av elsparkesykkel.

9.2.2 Hvorfor 16 år og ikke 15 år?

Analysene viser at en aldersgrense på 16 år er vurdert til å ha størst effekt for å redusere skade- og ulykkesomfanget blant barn og unge. 15-åringene peker seg ut med et høyt antall registrerte skader, og innlemmelse av denne aldersgruppen i tiltaket gir en vesentlig tilleggseffekt sammenlignet med en aldersgrense på 15 år.

En aldersgrense på 16 år vurderes også å være bedre i tråd med hensynet til barn og unges særlige behov for beskyttelse i trafikken. Fra 16-årsalderen er mange ungdommer i en fase hvor de i større grad orienterer seg mot trafikken gjennom systematisk opplæring, blant annet gjennom trafikalt grunnkurs. Aldersgrensen samsvarer dessuten med dagens minstealder for førerrett til moped og lett motorsykkel, og innebærer at regelverket for små elektriske kjøretøy bringes nærmere den regulatoriske logikken som ligger til grunn for andre motoriserte fremkomstmidler. En aldersgrense på 16 år innebærer videre at alle som lovlig kan bruke elsparkesykkel og andre små elektriske motorvogner, er over den strafferettslige lavalderen. Dette gir et tydeligere grunnlag for oppfølging av regelbrudd og gjør regelverket enklere å håndheve i praksis. Sammen med målrettet informasjon til brukere og foresatte samt kontrolltiltak i en overgangsperiode gir dette bedre forutsetninger for innføring og etterlevelse av regelverket enn ved en lavere aldersgrense.

9.2.3 Konsekvenser for mobilitet og folkehelse

En aldersgrense på 16 år kan ha konsekvenser for mobilitet og muligheten til å forflytte seg på egen hånd for ungdom i alderen 12–15 år. Denne gruppen vil få et mindre tilgjengelig transportalternativ og vil i større grad måtte benytte gange, sykkel, kollektivtransport eller bli kjørt. Elsparkesykkelen brukes imidlertid i hovedsak på korte avstander, og for mange av reisene vil gange eller sykkel være reelle alternativer. Konsekvensene vil likevel kunne variere geografisk og være mer krevende i områder med dårlig transporttilbud og lengre avstander, og blant annet kunne føre til noe økt foreldrekjøring.

Fra et folkehelseperspektiv kan økt bruk av aktive transportformer som gange og sykling være positivt. Effekten avhenger imidlertid av i hvilken grad elsparkesykkel erstattes av aktive transportformer fremfor motorisert transport. Elsparkesykkel benyttes i hovedsak i områder med tilrettelagt gang- og sykkelinfrastruktur, og forholdene for gange og sykling vil derfor i utgangspunktet være gode på de samme strekningene.

9.2.4 Samfunnsøkonomisk gevinst

Analysene i kapittel 7.2.3 viser at tiltaket har et betydelig samfunnsøkonomisk potensial. Den årlige samfunnsøkonomiske verdien av en aldersgrense på 16 år anslås til om lag 633 millioner kroner per år. Sensitivitetsanalysene viser at den samfunnsøkonomiske gevinsten er robust på tvers av rimelige forutsetninger om utvikling i skadeomfang. Tiltaket gir dermed både trafikksikkerhetsmessige og samfunnsøkonomiske gevinster.

9.2.5 Forholdet til andre tiltak

Tilrådommen må sees i sammenheng med den pågående vurderingen av om det bør innføres en hjemmel for å gi lokal forskrift om forbud mot bruk av elsparkesykkel på fortau. Dersom et slikt forbud innføres, vil brukerne i større grad måtte ferdes i kjørebanen og samhandle med syklist, moped, motorsykkel og øvrig motorisert trafikk. Dette vil stille vesentlig høyere krav til trafikal forståelse, risikovurdering og samhandling enn i dag. Etter Statens vegvesens vurdering trekker en slik utvikling i retning av en høyere aldersgrense og styrker begrunnelsen for å velge 16 år framfor 15 år.

9.2.6 Samlet vurdering

Samlet sett vurderes trafikksikkerhetsgevinsten ved en aldersgrense på 16 år å veie tyngre enn ulempene knyttet til reduserte mobilitetsalternativer for barn i aldersgruppen 12-15 år. En aldersgrense på 16 år gir større reduksjon i skadeomfanget og bedre trafikksikkerhet enn de øvrige alternativene. Dette er også i tråd med anbefalingen fra European Transport Safety Council (ETSC) om en aldersgrense på minst 16 år for små elektriske kjøretøy. Tilrådommen er videre i tråd med Trygg Trafikks anbefaling om at barn under 16 år ikke bør bruke elsparkesykkel. Det betyr at både nasjonale og europeiske trafikksikkerhetsaktører peker i samme retning.

En aldersgrense på 16 år gir også bedre muligheter for kontroll og håndheving overfor 15-åringer, fordi disse har nådd den strafferettslige lavalderen. Dette kan bidra til høyere etterlevelse og ha en forebyggende effekt utover den direkte virkningen av selve aldersgrensen.

Effekten av tiltaket forutsetter høy etterlevelse av regelverket. En vellykket gjennomføring vil kreve tydelig informasjon om regelendringen, god forankring hos foresatte og tilstrekkelig kontroll og håndheving i en overgangsperiode.

Det understrekes at beregningene av trafikksikkerhetseffekten er beheftet med usikkerhet, blant annet knyttet til manglende eksponeringsdata og underrapportering av skader og ulykker. Effektestimatene må derfor tolkes med forsiktighet. Kunnskapsgrunnlaget vurderes likevel som tilstrekkelig til å konkludere med at en aldersgrense på 16 år gir den største samlede trafikksikkerhetsgevinsten, og at tiltaket samlet sett fremstår som faglig velbegrunnet.

Statens vegvesen anbefaler at aldersgrensen for bruk av elsparkesykkel og andre små elektriske motorvogner heves fra 12 til 16 år. Tilrådommen er basert på en samlet vurdering av trafikksikkerhetsmessige, faglige og regulatoriske hensyn.

10 Referanser

Aarhaug, J., Egner, L.E., & Fearnley, N. (2025). Does e-scooter ownership matter? A comparison of usage patterns and mode replacement effects of shared vs. personal e-scooters. *Research in Transportation Economics*, 113, 10126. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2025.101626>

Abouelela, M., Duràn-Rodas, D., & Antoniou, C. (2024). Do we all need shared e-scooters? A accessibility-centered approach. *Transportation Research Part A: policy and practice*, 181, 103985.

Azarbayjani, A. (2024). *Trust and perceived safety of vulnerable adult road users towards regular and AI-enabled e-scooters*. Masteroppgave, University of North Carolina.
https://ninercommons.charlotte.edu/record/2891/files/AZARBAYJANI_uncc_0694N_13817.pdf

Aman, J.J.C., Zakhem, M., & Smith-Colin, J. (2021). Towards equity in micromobility: A spatial analysis of access to bikes and scooters amongst disadvantaged populations. *Sustainability*, 13(21), 11856.

Anke, J., Ringhand, M., Schackmann, D., & Petzoldt, T. (2025). How e-scooter riders navigate road safety hazards – understanding the perceptions and strategies of regular riders. *Journal of Cycling and Micromobility Research*, 4, 100065.

Armstrong, M.E.G., Garbutt, J., Jones, T., Spencer, B., Phillips, I., Sanghera, S., Welch, L., Roberts, R., de Vocht, F., Jago, R., & Salway, R. (2025). HELMET (Health iMPact of e-bikes and e-scooTers) study: Data collection methods and information gathered for the evaluation of the introduction of share-hire schemes. *NIHR Open Research*, 5(44).

Asgharpour, S., Javadinasr, M., Mohammadian, A., Khan, N.A., Auld, J. (2025). E-scooter safety: How attitudinal factors influence risky behavior among shared e-scooter riders. *Transportation Research Part F: Psychology and Behaviour*, 114, 758-779

Berge, S.H., Uhlving, V.M., & Fyhri, A. (2025). Surveying e-scooter accident risk among teenagers: The case of Norway. *Journal of Cycling and Micromobility Research*. 100101.

Bjerkan, A.M. (2025). *Skader med bruk av sykkel og elsparkesykkel i Oslo – analyse av data fra Oslo skadelegevakt*. Rapport nr 1106. Statens vegvesen. <https://hdl.handle.net/11250/5340089>

Bjerkan, A.M, Engebretsen, A., & Steinbakk, R.T. (2021). *Skader på sykkel og elektrisk sparkesykkel i Oslo*. Statens vegvesen. <https://hdl.handle.net/11250/2740171>.

Bodansky, D., Gach, M.W., Mistry, A.M., Ali, F., Whitehouse, S., Younis, F., Wong, J.C., & Cheung, G. (2022). Legislation of e-scooters in the UK: The injury rate and pattern is similar to those of bicycles in an inner city metropolitan area. *Public Health*, 206, 15-17.
<https://doi.org/10.1016/j.puhe.2022.02.016>

Casey, B.J., Jones, R.M., & Hare, T.A. (2008). The adolescent brain. *Annals of the New York Academy of Sciences*, 112(1), 111-126. <https://doi.org/10.1196/annals.1440.010>

Cassarino, M., & Murphy, G. (2018). Reducing young drivers' crash risk: Are we there yet? An ecological systems-based review of the last decade of research. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 56, 54-73.

Clanfield, M., & Sharman, I. (2025). Breaking bones and the rules: An audit of paediatric e-scooter trauma in a regional Queensland hospital. *Australian and New Zealand Journal of Public Health*, 49(3), 100245.

Clough, R.A., Platt, E., Cole, E., Wilson, M., & Aylwin, C. (2023). Major trauma among e-scooter and bicycle users: a nationwide cohort study. *Injury Prevention*. 29(2), 121-125.

Dalene, K.E., Anderssen, S.A., Steene-Johannessen, J., Eklund, U., Hansen, B.H., Kolle, E., et al (2019). *UngKan. Nasjonal kartlegging av fysisk aktivitet og fysisk form blant barn og unge i Norge 2017-2018*. Folkehelseinstituttet.

Dibaj, S., Vosough, S., Kazemzadeh, K., & O'Hern, S. (2024). An exploration of e-scooter injuries and severity: Impact of restriction policies in Helsinki, Finland. *Journal of Safety Research*, 91, 271-282.

Egner, L.E., & Fearnley, N. (2025). *Elsarkesykler og elsykler i Norge – Hovedfunn fra spørreundersøkelser 2021-2024*. (TØI-rapport 2127/2025). Transportøkonomisk Institutt.
<https://www.toi.no/publikasjoner/elsarkesykler-og-elsykler-i-norge-hovedfunn-fra-sporreundersokelser-2021-2024-article38XXX-29.html>

European Transport Safety Council (2024). Improving the safety of e-scooters (PIN Flash Report 47). European Transport Safety Council. https://etsc.eu/wp-content/uploads/ETSC_PINFLASH_47-Digital-V2_compressed.pdf

Fearnley, N., Berge, S.H., Johnsson, E. (2020). *Delte elsparkesykler i Oslo: En tidlig kartlegging*. (TØI-rapport 1748/2020). Transportøkonomisk Institutt.
<https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=52254>

Fyhri, A., Karlsen, K., & Bjørnskau, T. (2022). *Folkehelsekonsekvenser av elektriske sparkesykler: Effekter på aktiv mobilitet og ulykker*. TØI-rapport 1898/2022. Transportøkonomisk institutt

Færdselsstyrelsen (2020). *Evaluering af forsøgsordningerne for små motoriserede køretøjer*. Færdselsstyrelsen, Transportministeriet.
<https://www.ft.dk/samling/20191/almDEL/TRU/bilag/255/2156387/index.htm>

Grue, B., & Fyhri, A. (2026). *Sykler ungdom mindre? Analyse av reisevaner etter år 2000*. TØI-rapport 2149/2026. Transportøkonomisk institutt.

Huserbråten, K.A. (2025). *Temaanalyse av dødsulykker utløst av unge bil- og MC-førere 2013-2023*. Statens vegvesen rapport nr. 1097. Statens vegvesen.

Høye, A. (2025). Sykkelhjelmer. I R. Elvik (red.), *Trafikksikkerhetshåndboken* (kap. 4.10). Transportøkonomisk institutt. <https://www.tshandbok.no/del-2/4-kjoeretoeyteknikk-og-personlig-verneutstyr/doc682/>

Jordi-Sanchez, M., Cabillas-Romero, M., Gálvez-García, C. (2025). Electric scooters and physical activity: A scoping review. *Journal of Transport and Health*, 42, 102033.

Kegalle, H.M., Hettiachchi, D., Chan, J., Sanderson, M., & Salim, F.D. (2025). *Watch out! E-scooter coming through!: Multimodal sensing of mixed traffic use and conflicts through riders' ego-centric views*. Proceedings of the ACM on Interactive, Mobile, Wearable and Ubiquitous Technologies, 91(1), 1-23.

McGuinness, M.J., Tiong, Y., Bhagvan, S., (2021) Shared electric scooter injuries admitted to Auckland City Hospital: A comparative review one year after their introduction. *New Zealand Medical Journal*, 134(1530), 21-29.

Mehranfar, V., & Jones, C. (2024). Exploring implications and current practices in e-scooter safety: A systematic review. *Transportation Research Part F: Psychology and Behaviour*, 107, 321-382.

Meir, A. (2025). Evaluation of hazard perception skills among electric scooter riders in urban environments. *Scientific reports*, 15(1), 40738.

Rosales, R., Gregersen, T., & Andersen I.V.: *Aksept for trafikksikkerhetstiltak. En litteraturstudie og analyse av offentlig og politisk aksept*. NORCE Norwegian Research Centre.

Pai, R.R., & Dozza, M. (2025). Understanding factors influencing e-scooterist crash risk: A naturalistic study of rental e-scooters in an urban area. *Accident analysis and prevention*, 209, 107839. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2024.107839>

Rizehbandi, S., Babic, D., & Babic, D. (2025). E-scooter safety risks: A systematic review of alcohol and drug use, helmet avoidance, and inexperienced riders. *Transportation Research Procedia*, 91, 171-178.

Steinberg, L. (2008). A social neuroscience perspective on adolescent risk-taking. *Developmental Review*, 28(1), 78-106. <https://doi.org/10.1016/j.dr.2007.08.002>

Stigson, H., Malakut, I., & Klingård, M. (2021), Electric scooter accidents: Analyses of two Swedish accident data sets. *Accident Analysis and Prevention*. 163, 106466.

Szaskonyi, P., & Boros, A. (2026). Addressing the urgent need for e-scooter regulation in Hungary. *Periodica Polytechnica Transportation Engineering*, 54(2), 184-193.

Verian (2023): Trafikksikkerhetstiltstanden 2023. Befolkningens holdninger, kunnskap og atferd

11 Vedlegg

11.1 Notat: Samtaler med barn og unge om elsparkesykkelbruk

Statens vegvesen har våren 2026 gjennomført flere ulike samtaler for å lære mer om barn og unges bruk av elsparkesykler med formål om å identifisere tiltak som kan redusere antallet skader som skjer med bruk av elsparkesykkel. Dette notatet oppsummerer hovedfunnene fra disse samtalene.

1. **Elsparkesykkel fremstår som svært vanlig** på ungdomsskolen. Nesten samtlige av elevene på ungdomsskoletrinnene forteller at de har prøvd elsparkesykkel.
2. **Kjøretøyet dekker et transportbehov** og gjør hverdagen mer praktisk. For noen gjør elsparkesykkelen at de kan kom seg til og fra steder alene. Andre trekker primært fram at de kommer seg *raskere* fram.
3. **Ferden skjer primært på private elsparkesykler**, men flere har også tilgang til leide sykler.
4. **«Overgangskjøretøy»:** Flere forteller om et transportmiddel det er praktisk og gøy å bruke i starten, men at etter hvert som de nærmer seg 15-16 år blir det sett på som «barnslig». Elsykler/moped/leide elsparkesykler er typiske substitutter.
5. **Elsparkesykler som kan gå over lovlig hastighet er vanlig** og snakkes ganske åpent om.
6. **De unge opplever ikke at de har noen naturlig plass i trafikken** når de ferdes på elsparkesykkelen: i veien kjører de for sakte, og på fortauet er de plagsomme for fotgjengere
7. **Hjelmen brukes lite:** Få forteller at de bruker hjelm. Flere brukte det gjerne helt i starten, men mindre og mindre etter hvert.
8. **Lite opplæring:** Opplæring før man begynner å bruke elsparkesykkelen fremstår som mindre vanlig.

Bakgrunn og gjennomføring

Statens vegvesen gjennomførte flere samtaler med barn og unge om deres forhold til elsparkesykler (vår 2026). Bakgrunnen for samtalene er å søke ny kunnskap for deretter å identifisere og gjennomføre tiltak for å redusere antallet ulykker på elsparkesykler. Samtalene er gjort for å få bedre forståelse for brukergruppen for å kunne utvikle gode løsninger for dem.

Sesjonene varierte i struktur og lengde, men felles for dem er at de inneholdt temaer som bl.a.:

- Generell bruk av elsparkesykkel
- Holdninger til transportmiddelet
- Kjøreatferd inkl.:
 - Teknisk beherskelse av kjøretøyet
 - Atferd i trafikken/samspill med andre trafikanter
 - Evt. uhell/ulykker de har vært innblandet i
- Opplevd risiko

Statens vegvesen har totalt snakket med rundt 80 elever på ulike skoler i østlandsområdet. Følgende intervjuer/klasseromssesjoner har blitt gjennomført:

- Gruppeintervju med 8 elever som bruker elsparkesykkel (storby)
- Klasseromssesjon med ca. 25 elever på 7. trinn (storby)

- Klasseromsbesøk med ca. 30 elever på 10. trinn (landlig, utenfor by)
- 2 x dybdeintervjuer med 4 elever på 10. klasse (landlig, utenfor by)
- Klassebesøk med elever fra 8., 9. og 10. trinn (middels stor by)

Statens vegvesen vil fortsette å prate med barn, unge og deres foreldre i tiden fremover.

Funn fra samtalen

Bruk, utbredelse og «fenomen»

Elsparkesykkel fremstår som svært vanlig på ungdomsskolen. Nesten samtlige av elevene på ungdomsskoletrinnene forteller at de har prøvd elsparkesykkel. Mange har tilgang på egen elsparkesykkel og har hatt det i mange år allerede. Kjøretøyet løser mobilitetsbehov for målgruppen, og de forteller om en hverdag som gjør det enklere å komme seg fra A til B på en effektiv måte. Spesielt om man har dårlig tid. Noen (spesielt gutter) snakker om elsparkesykkel som en hobby. Dette kan inkludere «mekking», kjøring for gøy og at det går «sport» i å ha god teknisk kontroll over kjøretøyet.

I en 7. klasse i storbyen var det derimot et annet bilde. Kun et fåtall i klassen hadde prøvd elsparkesykkel og kun et fåtall eide egen. Ifølge lærer hadde heller ikke vært noe særlig tema i dialog mellom lærere og foreldre enda. Det er vanskelig å trekke konklusjoner basert på dette, men i denne klassen virket det som om transportmiddelet ble vanligere i det barna begynner på ungdomsskolen.

Blant 10. klassingene kommer det frem at bruken av private elsparkesykler dabber av etter hvert. Flere forteller om et transportmiddel det er gøy og kult å bruke i starten, men at etter hvert som de nærmer seg 15-16 år blir det sett på som «barnslig». Noen går da over til el-sykkel, andre snakker om at de ønsker å ta mopedlappen og etter hvert bil i stedet.

Bruker primært private sparkesykler

12-15 åringene bruker stort sett private elsparkesykler og får dette gjerne av foreldrene i ung alder. Likevel er det flere, spesielt på 9. og 10. trinn, som forteller at de jevnlig bruker leide elsparkesykler.

Elsparkesykler som kan gå over lovlig hastighet er vanlig

Elsparkesykler som kan gå over lovlig hastighet fremstår som vanlig og flere opplever det som «enkelt» å enten få tak i sykler som går over lovlig hastighet, eller trimme dem selv.

Mange forteller historier om ekstremtferd som de har sett/hørt om, gjerne via sosiale medier. Noen har el-sparkesykler som kan gå over lovlig hastighet selv. Det er dog vanskelig å si noe om den faktiske utbredelsen av ulovlige kjøretøy på bakgrunn av disse samtalen.

Årsakene til å ha kjøretøy som kan gå over lovlig hastighet handler primært om at 20 km/t oppleves som for lav hastighet til å komme seg fra A til B på en effektiv nok måte. Dette dreier seg spesielt om man skal reise litt større avstander. Enkelte (spesielt gutter) karakteriserer lovlig sparkesykler som «kjedelige», mens andre reflekterer mindre over det. For noen er det altså også et element av spenning som ligger bak.

«En rask fotgjenger?» - ingen naturlig plass i trafikken

De unge forteller at de primært kjører på fortau og tegner et bilde av at de føler seg som en rask fotgjenger. De krysser gangfelt (stort sett uten å gå av sykkelen) som fotgjengere og holder seg

stort sett unna veien. Noen kjører på sykkelfelt når det finnes, men flere sier at dette også oppleves litt utrygt og at de derfor lar være.

Enkelte forteller at de hverken føler de hører til veien eller på fortauet og tegner et bilde av at de som trafikant «ikke hører hjemme» noe sted. En ungdom oppsummerer det slik: «Enten skaper jeg kø i veien, eller så er jeg en fare for gamle damer på fortauet».

Små uhell/fall er vanlig

De fleste har falt på elsparkesykkelen og små uhell/fall fremstår som relativt vanlig. Uhellene er sjeldent alvorlig, og de fleste kom seg relativt uskadet fra hendelsene. Noen forteller om litt mer alvorlige ulykker, men ingen har oppsøkt lege i etterkant.

Årsakene til fall og uhell handler ofte om feilberegning av fart og/eller at de sklir på underlaget. Noen forteller også om ulykker ved samkjøring der man har «utfordret»/«tøffet» seg for hverandre som endte med at de mistet balansen og/eller kjørte inn i hverandre.

En elev forteller for eksempel at han hadde endret innstillinger på en venn sin el-sparkesykkel via en app for å tulle med henne. Dette gjorde at hun falt da hun skulle kjøre den neste gang.

Lite bruk av hjelm

Få sier at de bruker hjelm når de kjører elsparkesykkel. Flere forteller likevel at de brukte hjelm i starten da de kjørte el-sparkesykkel, men at de droppet den etter hvert som de ble litt eldre og mer komfortable på kjøretøyet. Hjelm sees også på som kjipt og litt «teit».

«Mas» og krav fra foreldre var en tydelig årsak til at mange brukte hjelm i starten av elsparkesykkel-karrieren. En ungdom forteller at «Jeg bruker bare hjelm når pappa ser på».

Lav opplevd risiko

I samtalene er det få som trekker frem noen særlig opplevd risiko for å bli alvorlig skadet ved å kjøre elsparkesykler. De aller fleste har opplevd uhell, men dette har stort sett gått helt greit uten noen særlige konsekvenser.

Det er i samspillet med biler at det snakkes om risiko. Dette oppleves som farligere, og flere tar sine forholdsregler for å unngå å møte på biler bl.a. ved å kjøre på fortau i stedet for i veibanen.

Lite opplæring

For de fleste var det minimalt med opplæring før de begynte å bruke elsparkesykkel. Noen øvde litt sammen med foreldre, men dette varierer i stor grad. De har vært trafikanter mange år allerede, mange som syklist eller på sparkesykler uten motor, så mange opplever at de har et greit grunnlag for å ferdes i trafikken.

Noen trekker frem sykkelopplæringen på barneskolen som nyttig, spesielt de praktiske øvelsene. En 10.klassing reflekterer at det «Hadde kanskje vært greit å få en time opplæring i 8. klasse eller noe sånt?»



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

firmapost@vegvesen.no

ISSN: 1893-1162

vegvesen.no

Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag