

## Sammendrag

# Delte elsparkesykler i Oslo

## En tidlig kartlegging

TØI rapport 1748/2020  
Forfattere: Nils Fearnley, Siri Hegna Berge, Espen Johnsson  
Oslo 2020 99 sider

*Delte elsparkesykler i Oslo har vist seg å være svært populære. Både tilbudet og etterspørselen gikk til himmels sommeren 2019. Elsparkesyklene blir brukt på relativt korte turer og synes å dekke særlig behov for dem som skal rekke avtaler og møter. En overvekt av brukerne er menn, under 40 år og på vei til/fra jobb eller skole. To sentrale utfordringer med de delte elsparkesyklene, er høy ulykkesrisiko og forsøplende, bensatte elsparkesykler. Det er behov for å regulere markedet. Norske byområder må ivareta dette behovet.*

## Kartlegging elsparkesykler i Oslo

Juridisk ble elsparkesykler sidestilt med sykler i Norge gjennom en lovendring i 2018. Lovendringen åpnet for at elsparkesykler kunne innta det norske markedet. I denne rapporten fokuserer vi på frittflytende, delte elsparkesykler, heretter omtalt som elsparkesykler.

I Oslo etablerte VOI og Tier seg først. Deretter kom Flash (senere Circ), Zvipp, Ryde, Lime og Libo. Dermed var det på høsten 2019 sju ulike elsparkesykkelselskaper i byen – noe som preget bybildet.

Det har vært uavklart hvorvidt Oslo kommune har kunnet gå inn og regulere elsparkesykkemarkedet. I 2019 gjorde kommunen lite, utover generelle brev og informasjonsskriv til selskapene.

I denne situasjonen har det oppstått behov for å forstå mer av markedet i sin fulle bredde. Formålet med denne rapporten er derfor å gjennomføre en rask kunnskapsinnhenting om de delte elsparkesyklene i Oslo: tilbudet, brukerne, bruken, trafikkikkerhet, miljø, folkehelse og reguleringsutfordringer og -behov.

Vi har gjennomført en større kartlegging av to, og i perioder tre, elsparkesykkelselskapers tilbud ved hjelp av tidsstemplede data fra Entur sitt API om ledige syklers batterinivå og lokalisering. Dernest har vi gjennomført en web-basert undersøkelse blant elsparkesykkelbrukere i Oslo. Analysene er komplementert med en bred gjennomgang av litteratur og dybdeintervjuer med både utleieaktører og representanter for offentlig sektor.

## Tilbud og etterspørsel

Sommeren 2019 var det syv elsparkesykkelselskaper med tilbud i Oslo: VOI, Tier, Circ, Zvipp, Ryde, Lime og Libo. Vår kartlegging av to av dem i månedene juni og juli viste at tilbudet av elsparkesykler var betydelig høyere enn det som fremkom av offentlige uttalelser fra selskapene. Vi observerte 4 778 kjøretøyer som hadde hatt turer.

Vi finner en helt klar opphopning av elsparkesykler i sentrale deler av bykjernen og i sentrale knutepunkter (figur S.1). Mange turer har karakter av 'last mile'-turer, altså fra kollektivholdeplass og til destinasjon, og mange av turene har karakter av 'last minute', altså i

siste liten før hver hele og halve time. Mange turer er relativt korte – typisk en kilometer i luftlinje og ti minutters varighet.



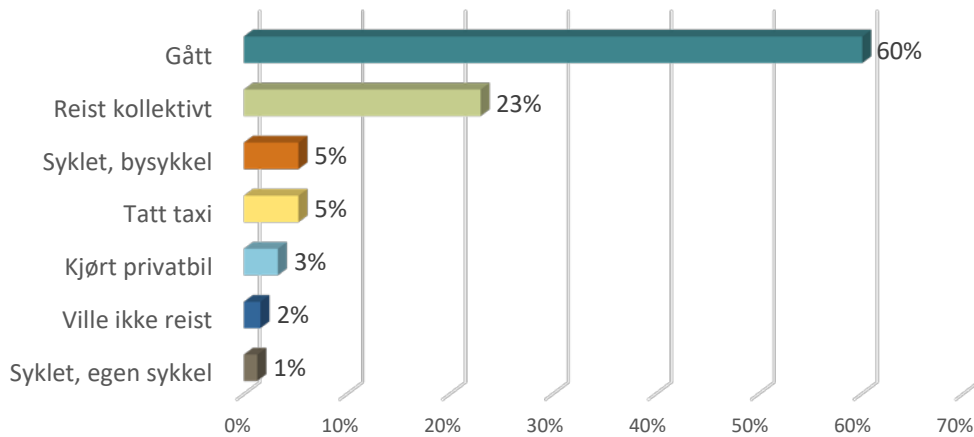
Figur S.1: Startpunkt for elsparkesykler i tidsrommet 06:00 til 10:00.

## Brukerne og bruken

Den typiske brukeren av delte elsparkesykler er mann, under førti år og på vei til eller fra arbeid eller skole. 70 prosent oppgir at de kjører elsparkesykkel minst én gang i uka i sommerhalvåret, mens 42 prosent svarer det samme i høstperioden. For de langt fleste leieturene tok det brukeren mindre enn tre minutter å finne elsparkesykkelen.

Elsparkesykkel velges fordi det er raskest, mest fleksibelt og gøy.

I undersøkelsen vår oppgir 60 prosent at de ville ha gått hvis de ikke hadde brukt elsparkesykkel på sin siste tur. 23 prosent ville reist kollektivt. Derimot erstatter elsparkesyklene bil i svært begrenset grad. Kun tre prosent oppgir at de ville ha kjørt bil, og ytterligere fem prosent ville tatt taxi. To prosent ville ikke ha reist (figur S.2). Samtidig inngår elsparkesykkelen som ett av flere transportmidler for over halvparten av våre respondents siste elsparkesykkelturer. For disse er elsparkesykkelturene gjort i kombinasjon med hovedsakelig t-bane, buss og gange.



Figur S.2: «Hva ville du gjort på din siste elsparkesykkeltur hvis du ikke kunne brukt elsparkesykkel?» (n=549).

## Trafikksikkerhet

Trafikksikkerhet og risiko for ulykke med elsparkesykler er en kilde til stor bekymring. Vår foreløpige vurdering er at elsparkesyklene har om lag 10 ganger høyere ulykkesfrekvens enn sykkel.

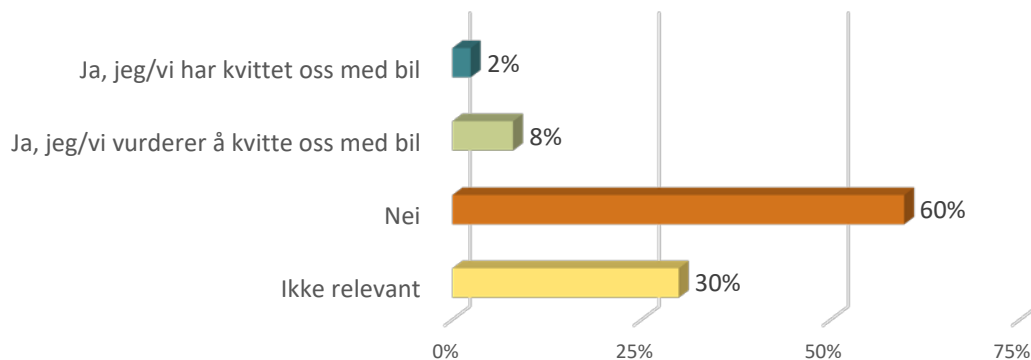
## Miljø og klima

Elsparkesykler i seg selv har til nå ikke gitt noen klimagevinst. Det er flere forhold som medvirker til det. Kjøretøyene har så langt hatt kort levetid. Innhenting og utplassering av sykler for lading og vedlikehold har vært basert på bilbruk. Elsparkesyklene erstatter i liten grad bil, og i stor grad gange, kollektivtransport og sykling.

Fremover forventer vi å se elsparkesykler med vesentlig lengre levetid, flere utbyttbare deler og byttbare batterier som forenkler ladeprosessen, som kan skje med elektriske lastesykler og elbiler.

I motsetning til nordamerikanske byer, der det ikke er uvanlig å finne at en tredjedel av elsparkesykkelturene erstatter bil, finner vi at til sammen åtte prosent av turene alternativt ville vært med bil/taxi i Oslo. Samtidig brukte over halvparten elsparkesykkel i kombinasjon med andre transportmidler på siste tur. De inngår i en multimodal kjede som trolig summerer til et alternativ til bilbruk og bilhold. Til sammen 10 prosent av respondentene våre oppgir at de vurderer å kvitte seg med eller har kvittet seg med bil på grunn av elsparkesyklene (figur S.3).

Våre informanter i dybdeintervjuene etterspør mer kunnskap om elsparkesykler og miljø. Behovene spenner fra grundige life cycle-analyser av tilbudet og tjenesten, til virkemidler og effekter for redusert bilbruk og bilhold, og økt aktiv og kollektiv transport.



Figur S.3: Svar på spørsmål om elsparkesyklene påvirker respondentens eller respondentens husholdnings vurdering av bilhold (n=549)

## Folkehelse

Vi finner lite indikasjoner på at elsparkesykkel er folkehelsefremmede. Snarere er det en bekymring at den erstatter gåing og sykling, som er en viktig kilde til fysisk aktivitet for mange.

Samtidig finner vi at elsparkesykler gjerne inngår i multimodale reisekjeder med både gange, kollektivtransport og sykling som, i forhold til bilkjøring, gir noe fysisk aktivitet.

Elsparkesykkel bidrar også til økt mobilitet. 22 prosent av våre respondenter oppgir at de oftere beveger seg utenfor hjemmet, og 11 prosent sier at de tok siste elsparkesykkeltur for moro skyld. Dette representerer folkehelsegevinst i vid forstand ved at det bidrar til et rikere sosialt liv og til deltakelse.

## Regulering

Både i Oslo og i andre europeiske byer har det tydelig blitt demonstrert at et uregulert elsparkesykkelmarked skaper utfordringer, ikke minst med forsøpling på offentlig grunn og med trafikkikkerhet. Markedet må reguleres, og kommunene sitter trolig på nøkkelen her.

Målet med reguleringen bør være å utløse fordelene og nytten som delte elsparkesykler representerer, samtidig som sentrale samfunns mål ivaretas. For å oppnå det, må et regelverk være utformet som minste nødvendige inngripen for å oppnå målene. Både teknologien og markedene er unge og i rivende utvikling. Regelverket og organiseringen det bør anerkjenne at prøving og feiling er en del av prosessen – for alle parter. Vi anbefaler en fleksibel tilnærming til regulering med fokus på dialog, tidsbegrensede forsøksordninger og planer for evaluering og justeringer. Det vil foregå mye læring både på myndighetssiden og på operatørsiden den kommende tiden.

Rapporten har et eget kapittel med momenter for regulering av elsparkesykkelmarkedet i Oslo. Dette gjelder organisering, markedsadgang og antallsbegrensning, kjøretøyene, hvor og når tilbudet bør skje, brukerne, sanksjonsordninger, datadeling og tilrettelegging.