

Sammendrag

Elsparkesykler til glede og besvær

TØI rapport 1828/2021
Forfattere: Katrine Karlsen og Aslak Fybri
Oslo 2021 60 sider

Både private og delte elsparkesykler øker i popularitet. Fra denne spørreundersøkelsen finner vi at elsparkesykler brukes mest til arbeidsreiser og til ærender/fritidsaktivitet, og at de primært erstatter turer til fots eller med kollektivtransport. Turer med privateide elsparkesykler erstatter oftere bilreiser enn turer med delte elsparkesykler. Ikke-brukere opplever samhandlingen med elsparkesyklister som irriterende, og at det er utrygt at noen bruker elsparkesykkel. Mange har opplevd (nesten-)ulykker og ikke-brukere peker på oppførselen til elsparkesyklister som en viktig risikofaktor. Brukere har mest enulykker og trekker frem glatt og ujevnt underlag som viktige risikofaktorer. Respondentene ser det som lite sannsynlig at elsparkesyklister vil bli stoppet i politikontroll, og ikke-brukere ønsker seg mer håndheving av regelverk rundt elsparkesykler. Det er fortsatt tydelige utfordringer med elsparkesykler knyttet til både samhandling og sikkerhet, og behov for å evaluere alternative reguleringer og tiltak.

Elsparkesykler fremheves som et praktisk og trygt transportmiddel blant de som bruker disse. Samtidig finnes det utfordringer knyttet til samspill med andre, trafiksikkerhet og forsøpling.

Vi har brukt en nettbasert spørreundersøkelse for å undersøke holdninger til, og opplevelser med, elsparkesykler blant både brukere og ikke-brukere. Personer ble rekruttert via Facebook, i det som kalles et bekvemmelighetsutvalg. Slik rekruttering er effektiv og lite kostnadskreven, men utvalget blir ikke representativt for befolkningen. Personer som valgte å svare kan skille seg på flere måter både fra de som valgte å la være, og fra de som ikke hadde muligheten. Resultatene kan gi viktige indikasjoner på holdninger og opplevelser i områdene respondentene kommer fra, men er påvirket av hvem som hadde muligheten til å svare, og hvem som valgte å gjøre det. Spørreundersøkelsen var åpen fra 25. juni 2020 til 20. juli 2020 og 865 personer over 18 år deltok. I spørreskjemaet ble respondentene kategorisert som enten brukere ($n = 374$) eller ikke-brukere ($n = 491$), avhengig av hvor ofte de vanligvis bruker elsparkesykkel.

Spørreundersøkelsen ble utviklet i samarbeid med forskere i Australia, Belgia, Tsjekkia og Sverige, og distribuert i disse landene i løpet av sommeren og høsten 2020.

Bruk av elsparkesykler

Det er tydelige forskjeller mellom brukere og ikke-brukere sine vurderinger av hvordan det er eller ville vært å bruke elsparkesykkel på deres daglige turer. Flere brukere enn ikke-brukere mener det er raskt, praktisk, behagelig, miljøvennlig og trygt. Flere ikke-brukere enn brukere er uenig i påstandene om at det er sunt og økonomisk. Når det gjelder barrierer for å bruke elsparkesykkel, eller bruke dem oftere, ser vi at den viktigste barrieren for brukere er «vær», mens for ikke-brukere er det «trygghet».

En fjerdedel av respondentene brukte sin egen elsparkesykkel på sin siste tur. De som brukte sin egen elsparkesykkel hadde lengre turer og brukte den i større grad til arbeidsreiser og i mindre grad til aktiviteter/ærender utenfor arbeid. Det var flere blant de som brukte sin egen elsparkesykkel som gjorde hele turen på elsparkesykkel og ikke kombinerte den med andre transportmiddel.

Dersom de ikke hadde hatt elsparkesykkel tilgjengelig på siste tur, er det flest som sier at de ville gått eller reist kollektivt i stedet. Andelen er likevel større blant de som leide elsparkesykkel. En interessant forskjell er at bare 10 prosent av disse ville brukt bil i stedet, mens blant de som brukte sin egen elsparkesykkel sier hele 31 prosent det samme.

Ulykker og samspill

Andelen brukere som har opplevd ulykker mens de kjørte elsparkesykkel (14 prosent) er høyere enn andelen ikke-brukere som har opplevd ulykker i samhandling med elsparkesyklister (ni prosent). Mønsteret er omvendt når man ser på nestenulykker (37 prosent av brukere og 72 prosent av ikke-brukere). Forskjellen i andel som har opplevd nestenulykker kan henge sammen med eksempelvis ulik oppfatning av hva som er en nestenulykke, at noen elsparkesyklister står for mange nestenulykker med andre trafikanter, eller at ikke-brukere som har opplevd nestenulykker var mer tilbøyelig til å svare på spørreundersøkelsen.

Ulykkene og nestenulykkene til ikke-brukere skjedde per definisjon med en annen trafikanter (elsparkesyklisten), mens brukere ble spurt om hvorvidt andre trafikanter var involvert i deres siste (neste-)ulykke. Nesten alle ulykkene var eneulykker (93 prosent) mens halvparten av nestenulykkene involverte andre trafikanter.

Både brukere og ikke-brukere vurderte i hvilken grad ulike faktorer bidro til deres siste (neste-)ulykke. Ikke-brukere mente at de viktigste årsakene til deres siste (neste-)ulykke var «oppførselen til elsparkesyklisten» og «elsparkesykkelen og dens drift».

Blant brukere er også «oppførselen til den andre trafikanten» det som anses å ha bidratt mest, men dette gjelder kun for de som hadde en nestenulykke/ulykke som involverte andre. Utover det er ujevnt underlag den faktoren som flest brukere trekker frem som en viktig årsak til ulykker og nestenulykker. Også egen oppførsel, glatt underlag, vegens utforming, trafikkforhold og elsparkesykkelen og dens drift, har hatt betydning for noen ulykker og nestenulykker. Det varierer litt hvilken faktor som vurderes som mest betydningsfull avhengig av om man ser på nestenulykker eller ulykker.

Brukere vurderte samhandlingen med andre trafikanter når de selv kjører elsparkesykkel som litt mer hyggelig enn irriterende, mens ikke-brukere synes at samhandlingen med elsparkesyklister er noe irriterende. Det gjelder uansett om de vurderer det fra perspektivet til en gående, syklende eller kjørende. Det er dog flere som sier «ikke relevant» når de vurderer samhandlingen med elsparkesykler når man kjører. Det er lite forskjell mellom ulike aldersgrupper og kjønn.

Regelverket for bruk av elsparkesykkel på fortau er forskjellig i de ulike landene som samarbeidet om prosjektet. Vi har derfor sammenlignet hvordan ikke-brukere opplever samhandlingen med elsparkesyklister når de går. Norge, Sverige og Belgia tillater alle bruk på fortau dersom man holder tilnærmet ganghastighet, med litt ulike formuleringer i regelverket. Reglene er noe annerledes i Brisbane, Australia. Der blir sykkel felt gjerne benyttet langs veger hvor bruk av elsparkesykkel er forbudt, som vil si at elsparkesyklene i stedet brukes på fortau og gang- og sykkelveger. Det er ingen spesifikk fartsgrense, men elsparkesyklistene må vike for fotgjengere (på fortau og gangveger) og syklistene (på sykkelveger). I Tsjekkia er det forbudt å bruke elsparkesykkel på fortau, mens elsparkesykler som kategoriseres som sykler kan brukes i gågater eller på torg.

I resultatene ser vi en tydelig forskjell mellom land. Det tsjekkiske utvalget opplever samhandlingen som hyggelig, mens de andre utvalgene opplever den som irriterende.

Samhandlingen oppleves som litt mindre irriterende i Australia enn i Norge, Sverige og Belgia.

Vi kan ikke utelukke at ulikheter i utvalgene eller kulturelle forskjeller påvirker resultatene. Det er likevel interessant at samhandlingen oppleves såpass mye mer positivt i Tsjekkia, som er det eneste landet i dette prosjektsamarbeidet hvor bruk av elsparkesykkel på fortau er forbudt. Det indikerer at et slikt forbud vil oppleves som positivt for fotgjengere.

Risikoatferd, politikontroll og ønskede endringer

De som hadde brukt elsparkesykkel i løpet av de siste 30 dagene, ble spurt hvor ofte de, i løpet av den perioden, har brukt elsparkesykkelen på ulike ulovlige eller risikable måter. Eksempelvis har 43 prosent kjørt elsparkesykkel i alkoholpåvirket tilstand, en tredjedel har kjørt på rødt lys, og litt færre har kjørt med mer enn én person på elsparkesykkel. Over halvparten sier at de «(nesten) alltid» kjørte uten hjelm, og 93 prosent gjorde det minst én gang. Det er også mange som sier at de har kjørt med høyere hastighet enn gangfart på fortau, men spørsmålet spesifiserte ikke om de passerte fotgjengere. Det er få som har sett på eller snakket i mobil mens de kjørte, og veldig få som har kjørt mens de var påvirket av ulovlige rusmidler, eller som har kjørt i områder der det er forbudt.

Brukere mener det er lite sannsynlig at de selv vil bli stanset i fartskontroll eller promillekontroll på en typisk tur med elsparkesykkel, og ikke-brukere mener det er lite sannsynlig at elsparkesyklister generelt vil bli stanset for fartskontroll eller promillekontroll.

Når det gjelder ulike foreslåtte tiltak eller regelendringer knyttet til elsparkesykler er det en klar tendens til at ikke-brukere er mer positive til alle foreslåtte tiltak enn brukere. Ikke-brukere er mest positive til at å ha bestemte parkeringsområder for leide elsparkesykler, noe også en del brukere også er for, og mange ikke-brukere er for økt politikontroll. Brukere er derimot mest positive til en nedre aldersgrense for å kunne kjøre elsparkesykkel på offentlige veger. Videre er mange brukere imot obligatorisk opplæring for elsparkesyklister, mens mange ikke-brukere er for dette.

Diskusjon og konklusjon

Vi ser fellestrekk med tidligere undersøkelser når det gjelder elsparkesyklistenes ulykker, både hvor stor andel som er eneulykker og hvilke faktorer de trekker frem som relevante. En lik andel brukere hadde en nestenulykke på sin siste tur som i den tidlige kartleggingen.

En større andel brukere i denne undersøkelsen sier de ville tatt bil eller taxi dersom de ikke hadde hatt elsparkesykkel tilgjengelig på sist tur, enn i den tidlige kartleggingen (Fearnley, Berge, & Johnsson, 2020). I og med det er litt metode-forskjeller er det vanskelig å konkludere om det har skjedd en utvikling på dette spørsmålet, men det er interessant å se hvor mye større andelen er blant de som brukte privateid elsparkesykkel. I fremtiden blir det viktig å se nærmere på hvordan elsparkesykler kan erstatte flere bilturer, og hvordan de kan kobles mer aktivt mot kollektivtransport.

Elsparkesykler har økende popularitet og er et verdsatt transportmiddel for de som bruker dem, samtidig som de bidrar til trygghet og irritasjon for andre trafikanter.

Det gjenstår et arbeid med både å tilrettelegge for og regulere bruken av elsparkesykler, slik at man utnytter deres potensial som et fleksibelt og nyttig transportmiddel, med mindre negative konsekvenser for både brukere selv og andre trafikanter.