

Sammendrag

Elsparkesykler i Norge: Hovedfunn fra spørreundersøkelser høsten 2021

TOI rapport 1889/2022

Forfattere: Nils Fearnley, Katrine Karlsen og Torkel Bjørnskau

Oslo 2022 109 sider

To større undersøkelser om elsparkesykkel viser nye funn med hensyn til bruksmønstre, preferanser, ulykker og parkering.

Bakgrunn og metode

Denne rapporten dokumenterer hovedfunn og deskriptive resultater fra to web-undersøkelser om elsparkesykler som ble gjennomført oktober-november 2021. Den ene undersøkelsen ble gjennomført blant utleieselskaperes registrerte kunder over hele landet, og 2585 respondenter fullførte. Den andre undersøkelsen ble gjennomført med et representativt befolkningsutvalg i Oslo kommune. Her fullførte 2308 respondenter. Utvalget i brukerundersøkelsen består av litt flere menn enn kvinner, og er klart yngre enn befolkningen i landet. Utvalget i befolkningsundersøkelsen i Oslo, derimot, består av litt flere kvinner enn menn samlet sett, og er eldre enn befolkningen i Oslo. Ikke-brukerne er betydelig eldre enn brukerne.

Undersøkelsene dekker et bredt spekter av temaer inkludert reisevaner, bruk, forhold til andre transportmidler, parkering, forsøpling, vandalisering, trafikkikkerhet og ulykker, holdninger, preferanser og regulering.

Bruk

Det oftest rapporterte formålet med siste elsparkesykkeltur er til/fra jobb eller skole (ca. 40 prosent), etterfulgt av ærender (17 prosent) og fritidsaktiviteter (14 prosent). Turer for moro skyld, eller uten konkret formål, utgjør omtrent fem prosent av turene. Brukerne oppgir at elsparkesykkelturene er korte. Drøye 4 av 5 turer er under 15 minutter.

Elsparkesykkelens konkurransefortrinn er at den er rask, fleksibel og tilgjengelig. Selv om elsparkesykkel i mange tilfeller er billigere enn enkeltbillett med kollektivtransport, svarer bare 13 prosent av respondentene i brukerundersøkelsen at de valgte elsparkesykkel på siste tur fordi det var billigst.

Elsparkesykler og andre transportmidler

Drøyt 20 prosent av elsparkesykkelturene er for å komme til/fra et annet transportmiddel, og da i overveiende grad kollektivtransport (buss, tog, t-bane, trikk og ferge).

Gange er det oftest oppgitte alternativet dersom elsparkesykkel ikke var tilgjengelig på siste tur. Av respondenter som brukte elsparkesykkelen som hovedtransportmiddel for hele reisen, oppgir 13 prosent at de ville brukt bil eller taxi dersom elsparkesykkel ikke var tilgjengelig. Blant dem som har brukt elsparkesykkel om natten, svarer 33 prosent at de ville

tatt taxi og drøyt 5 prosent ville brukt bil (som fører eller passasjer) dersom elsparkesykkel ikke var tilgjengelig.

Ikke uventet fører elsparkesyklene til at man bruker andre transportmidler sjeldnere. Dette gjelder særlig drosje og kollektivtransport. Elsparkesykler påvirker også bilholdet: Fem prosent sier at de har kvittet seg med bil som følge av tilgang til elsparkesykkel. Ytterligere sju prosent sier at elsparkesyklene bidrar til at de vurderer å kvitte deg med bil, mens 14 prosent oppgir at elsparkesyklene bidrar til redusert behov for en ekstra bil.

Preferanser og regulering

Tilgjengelighet er viktig for brukerne når de skal leie elsparkesykkel. Det er trolig hovedgrunnen til at regelverket og elsparkesykkeltilbudet i Oslo ble vurdert som dårlig. Da undersøkelsen ble gjennomført, tilsa regelverket at 8000 elsparkesykler var fordelt mellom 12 utleieselskaper. Resultatene i brukerundersøkelsen tyder på at dette førte til for få elsparkesykler fordelt på for mange selskaper.

Trafikksikkerhet og ulykker

Etter at utleie av elsparkesykler startet opp i 2019 ble det straks meget populært og utbredt, noe som også førte til mange ulykker og skader. Dette ble systematisk registrert og publisert av Oslo skadelegevakt hver måned og tallene viste en klar tendens til at ulykkestallene fulgte omfanget av bruk, med høyere tall om sommeren og økning i skadetall fra 2019 til 2020 og videre til 2021.

Brugerundersøkelsen viser at fordelingen av ulykker og skader på kjønn og alder i stor grad samsvarer med tallene som er registrert på legevakta. Menn har flere ulykker og skader enn kvinner, og ungdom har flere skader enn eldre. Nærmere analyser viser at kjønnsforskjellen skyldes at menn bruker elsparkesykler mer enn kvinner, så når man tar hensyn til kjørelengdene er det ikke lenger noen forskjell. Ungdom har større sannsynlighet for uhell enn eldre grupper, også når en tar hensyn til kjørelengdene. Det skyldes at ungdom har mer risikofylt atferd, dvs. at de oftere kjører i ruset tilstand og oftere bryter regelverket enn eldre grupper.

Parkering

Tidligere forskning har vist at de som bruker og de som ikke bruker elsparkesykler i ulik grad opplever parkerte elsparkesykler som en hindring. Ikke-brukere i Oslo opplever i større grad parkerte elsparkesykler som en hindring, og flere ikke-brukere enn brukere har falt fordi de har snublet over parkerte elsparkesykler.

Respondentene fikk se bilder av elsparkesykler som var parkert på ulike måter og ble bedt om å vurdere hvor god parkeringen var. Brukere er mindre kritiske til parkerte elsparkesykler enn ikke-brukere. Forskjellen i vurdering er størst for den beste parkeringen, og minst for den dårligst parkerte elsparkesykkelen. Undersøkelsene viser også at flertallet av respondentene, uavhengig av brukerstatus, har flyttet på parkerte elsparkesykler for at de ikke skulle stå til hinder for andre.

Flere av byene i Norge har tatt grep for å bedre parkeringen, blant annet gjennom å tilby dedikerte parkeringsplasser og benytte geofencing for å begrense hvor man kan parkere.

Brukerne i Oslo skiller seg fra brukere i andre byer, gjennom at mange mener at kommunen ikke tilrettelegger godt for parkering. Brukere i Oslo er også mer uenig i at det er enkelt å finne en elsparkesykkel når de skal starte en tur.

Ellers er det små forskjeller mellom brukere som leier elsparkesykkel ulike steder. De opplever at det er relativt enkelt å både finne, bruke og parkere en elsparkesykkel i området, og mener ikke at parkerte elsparkesykler hindrer fremkommelighet i området. Ikke-brukerne fra befolkningsundersøkelsen i Oslo skiller seg derimot fra brukerne gjennom at de ikke mener at brukere flest parkerer ryddig, og at de opplever at elsparkesykler gjør det litt vanskeligere å bevege seg i området.