

Ungdom og bruk av elsparkesykler

En spørreundersøkelse om mobilitet og ulykkesforhold i ni norske kommuner

TØI rapport 1899/2022 • Forfattere: Vibeke Milch, Ingunn Opheim Ellis, Katrine Karlsen, Aslak Fyhri • Oslo 2022 • 110 sider

- Elsparkesykkel erstatter gange og kollektivtransport, men bidrar også til mindre stillesitting i form av økt aktivitet utenfor hjemmet og mindre dataspilling.
- 15 prosent av de som har brukt elsparkesykkel har opplevd uhell med elsparkesykkel. De fleste uhell er eneulykker.
- Manglende hjelmbruk, to personer på en sparkesykkel og høyere hastighet enn gangfart på fortau er de mest utbredte formene for risikoatferd.
- Å kjøre elsparkesykkel i alkoholpåvirket tilstand er lite utbredt blant de mellom 13-15 år, men øker med alder.
- Jenter, og de mellom 16 og 17 år, har størst risiko for ulykker.

Bakgrunn

Elsparkesykler har radikalt endret trafikkbildet i byer og tettsteder i Norge. Det lett tilgjengelige framkomstmiddelet gjør det lett å reise på kryss og tvers i urbane og sub-urbane områder, og er blitt særlig populært blant ungdom.

Til nå har elsparkesykkelforskningen hovedsakelig dreid seg om voksne brukere. Vi vet dermed lite om ungdoms bruk av elsparkesykkel eller risikofaktorer for denne gruppen.

Denne rapporten er den første kartleggingen av elsparkesykkelbruk blant ungdom i Norge. Formålet med rapporten er å besvare følgende spørsmål:

- Hvor mye av ungdoms daglige reiser foregår med elsparkesykkel?
- I hvilken grad erstatter bruk av elsparkesykkel gange og sykling hos ungdom?
- Hva er ulykkesbildet hos ungdom, sammenlignet med hos voksne?
- Hvordan vurderer ungdom risikoen for å skade seg eller andre på elsparkesykkel?

- Hvor vanlig er ulike typer risikoatferd blant ungdom (manglende hjelmbruk, to personer på én sparkesykkel, høy hastighet på fortau)?

I rapporten undersøker vi også om bakgrunnsvariabler som kjønn og bosted kan bidra til å forklare forskjeller. For å besvare disse spørsmålene har vi gjennomført en spørreundersøkelse blant ungdom i noen norske kommuner. Kommunene som er undersøkt er ikke ment å skulle være representative for hele Norge, men er valgt ut på grunnlag av hvilke kommuner som ønsket å være med og å finansiere datainnsamlingen.

Metode

Vi har benyttet to metoder for å rekruttere deltakere til spørreundersøkelsen:

- Tilfeldig uttrekk gjennom folkeregisteret
- Målrettet rekruttering gjennom sosiale medier

Målgruppen for undersøkelsen var personer mellom 13 og 22 år som er bosatt i følgende kommuner: Kongsvinger, Lørenskog, Oslo, Asker, Bærum, Stavanger, Horten, Fredrikstad, og Drammen. Datainnsamlingsperioden var oktober - november 2021. Det var 3619 personer som svarte på undersøkelsen. Blant disse er 688 personer i alderen 13-15 år og 2931 i alderen 16-22 år. Av de som svarte, var det 1388 som ble rekruttert gjennom folkeregisteruttrekk og fikk lenke via SMS, og 2231 som ble rekruttert gjennom åpen lenke på sosiale medier.

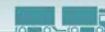
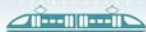
Svarprosent blant de som var trukket ut fra folkeregisteret var på 19,2 %. Svarprosent for de som har svart gjennom sosiale medier er ikke mulig å beregne.

Resultater

Reisevaner og aktiv mobilitet

Hele 83 prosent av ungdommene har tilgang til elsparkesykkel, enten ved at de eier egen elsparkesykkel, at de kan låne en elsparkesykkel, eller ved å ha en leieordning for elsparkesykkel der de bor. En like stor andel (83 prosent) av ungdommene har brukt elsparkesykkel minst en gang, men det er få personer i utvalget som kan karakteriseres som hyppige brukere.

Det er tydelig at elsparkesykkel brukes til en rekke ulike aktiviteter og formål. Det vanligste er å bruke den til og fra skolen, deretter følger til og fra sosiale aktiviteter/vennebesøk. Interessant nok er «uten mål og mening» det tredje vanligste formålet (15 prosent). På samme måte som hos voksne brukere ser bruk av elsparkesykkel blant ungdom også i stor grad ut til å erstatte turer til fots og reiser med kollektivtransport. De som bruker elsparkesykkel hyppig, rapporterer at de går og sykler mindre. Økt bruk av elsparkesykkel påvirker dermed ungdoms aktive mobilitet på en negativ måte. Samtidig er det også en god del som svarer at de i mindre grad enn tidligere blir kjørt til ulike aktiviteter som følge av elsparkesykkelbruk. Videre tyder analysene på at bruk av elsparkesykkel også bidrar til mindre stillesitting, i form av økt aktivitet utenfor hjemmet, og mindre dataspilling. Selv om bruk av elsparkesykkel dels har negative



konsekvenser for folkehelse og fysisk aktivitet, bidrar det også positivt til ungdoms aktivitetsnivå og sosiale liv.

Uhell og risikoforhold

I likhet med tidligere undersøkelser med voksne respondenter, finner vi også her at det generelt er få personer (11 prosent) som konsekvent bruker hjelm når de kjører elsparkesykkel. Hjelmbruk synes å være noe mer utbredt blant ungdom mellom 13 og 15 år enn de som er eldre.

15 prosent av utvalget har hatt uhell med elsparkesykkel, og de fleste uhell kan karakteriseres som enelykker. Dette samsvarer med resultater fra Oslo skadelegevakt (Bjerkan, Engebretsen, & Steinbakk, 2021) og studier som baserer seg på selvrappporterte uhell på elsparkesykkel (Fearnley, Karlsen, & Bjørnskau, 2022; Karlsen & Fyhri, 2021). Det tyder med andre ord på at ungdom har tilsvarende typer uhell som voksne. Når det gjelder atferdsmessige årsaker til uhell, er det særlig det å kjøre flere på en sparkesykkel, det å kjøre i for høy fart og annen type uoppmerksomhet som rapporteres som de viktigste årsakene til uhell. Syv prosent av de som har hatt uhell, oppgir at uhellet skyldtes alkohol.

Ser vi på risikoatferd uavhengig av ulykker, er det å kjøre elsparkesykkel uten hjelm, det å kjøre elsparkesykkel med mer enn én person på elsparkesykkelen og det å passere fotgjengere i høyere hastighet enn 6 km/t de mest utbredte formene. Å kjøre elsparkesykkel i alkoholpåvirket tilstand synes å øke med alder. Det er relativt få i alderen 13-15 år (7 prosent) som oppgir at de har kjørt elsparkesykkel mens de var påvirket av alkohol, men tendensen er stigende jo eldre respondentene er. For de mellom 18 og 19 år er andelen 34 prosent, og for aldersgruppen 20-22 år er andelen 42 prosent. Tallene samsvarer godt det med man har funnet i andre undersøkelser (Berge, 2019; Fearnley, Berge, & Johnsson, 2020; Fearnley et al., 2022; Karlsen & Fyhri, 2021).

De fleste regner det som usannsynlig at de vil skade seg på elsparkesykkel, eller skade andre, men vi ser noen forskjeller både mellom kjønn og aldersgrupper. Det er en tendens til at gutter både regner sannsynligheten for å skade andre og seg selv når de bruker elsparkesykkel som lavere enn jenter, og at gutter i mindre grad er bekymret for å skade seg eller andre. Videre finner vi en tendens til at de som er eldre, vurderer risikoen for å skade seg eller andre høyere enn de som er yngre.

Når vi tar høyde for eksponeringen, det vil si hvor mye man bruker elsparkesykkel, ser vi at de mellom 16 og 17 år har høyest risiko av aldersgruppene, og de mellom 13 og 15 år har lavest risiko. Dette gjelder også for ulykker med milde skader og ulykker hvor man må til legen. Videre finner vi at jenter har høyere risiko enn gutter, noe som er i motsetning til tidligere forskning om voksnes ulykkesrisiko på elsparkesykler og på ungdoms risiko på sykkel. Det er noe usikkerhet knyttet til dette funnet, og det er litt uklart hvorvidt hele denne forskjellen kan forklares med generell risikoatferd og risikoforståelse. Det er derfor behov for å utforske disse sammenhengene bedre.

I en multivariat analyse finner vi at de som bruker elsparkesykkel ofte, de som kjører i ruspåvirket tilstand og de som bryter regler når de kjører elsparkesykkel, har større sannsynlighet for uhell.