

Elsparkesykler og tilgjengelighet i bymiljø

Opplevelsene til personer med nedsatt syn eller nedsatt bevegelsesevne

TØI rapport 1944/2023 • Forfattere: Katrine Karlsen, Kjell Vegard Weyde, Anja Fleten Nielsen, Eva-Gurine Skartland • Oslo 2023 • 73 sider

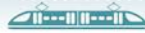
Hovedresultater

- Elsparkesykler oppleves i stor grad som en hindring i bymiljø, særlig på fortau og ved inngangen til bygg
- Andre elementer i bymiljø er også til stor hindring for en del respondenter, blant annet reklameskilt på fortau, stolper og pullerter, trapper og høye fortauskanter
- Et flertall av respondentene føler seg utrygg i møte med elsparkesyklister, og mange føler seg utrygg i møte med sykklister
- Mange oppgir at elsparkesykler gjør at de bruker mer tid på turer i bymiljø, og dette knyttes både til mer varsom gange og usikkerhet og til hindringer som er vanskelig å komme rundt eller som gjør at man må snu
- Flere unngår områder eller dropper turer i bymiljø på grunn av elsparkesykler
- Å oppleve elsparkesykler som en stor hindring eller å føle seg utrygg henger sammen med økt sjanse for å unngå områder eller droppe turer

Bakgrunn

De siste årene har utfordringene elsparkesykler skaper for andre vært mye omtalt, og Handikapnytt's ansvarlige redaktør har uttalt at diskriminering av funksjonshemmende er en innebygd del av selve forretningsmodellen for utleie av elsparkesykler. Media og interesseorganisasjoner har omtalt utfordringer rundt elsparkesykler, både i bruk og parkert, for personer med nedsatt syn eller nedsatt bevegelsesevne, men det er store kunnskapshull på feltet.

Dette prosjektet kartlegger om og hvordan elsparkesykler påvirker trygghetsfølelse og tilgjengelighet til bymiljø for personer med nedsatt syn eller bevegelsesevne.



Vi gjør dette gjennom å undersøke:

- I hvilken grad oppleves parkerte elsparkesykler som en hindring i bymiljø?
- Hvor trygg føler respondentene seg i samhandling med elsparkesyklister?
- Endrer de hvordan eller hvor mye de bruker byen som følge av elsparkesykler?

Gjennom en systematisk kartlegging gir prosjektet viktig kunnskap for beslutningstakere som skal vurdere tiltak og reguleringer tilknyttet bruk og utleie av elsparkesykler.

Metode

Vi har gjennomført to spørreundersøkelser: telefonintervju blant medlemmer i Norges Blindforbund og en nettbasert spørreundersøkelse blant medlemmer i Norges Handikapforbund (NHF). NHF la også ut et innlegg på sosiale medier om undersøkelsen. Svarprosent for telefonintervjuene var 28 %, mens svarprosent for e-postinvitasjon var 3 %. Vi kan ikke beregne svarprosent for sosiale medier.

Åpne svar har blitt analysert ved manuell gjennomlesing og kategorisering av innholdet. Svar på lukkede spørsmål presenteres i hovedsak deskriptivt, og hovedspørsmålene har blitt undersøkt statistisk med logistiske regresjoner. Ettersom utvalgene var av begrenset størrelse, har vi brukt separate modeller for å undersøke ulike uavhengige variabler.

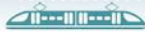
Resultater

Nesten 4 av 10 fra Norges Blindforbund og nesten halvparten fra Norges Handikapforbund oppgir at de opplever elsparkesykler som en hindring i stor eller svært stor grad når de beveger seg i bymiljø. De oppgir særlig at de blir hindret av elsparkesykler på fortau, dernest ved inngangen til bygg.

Andre elementer som er vanlige i bymiljø blir også vurdert som store hindringer av mange, og det er tydelig at elsparkesykler ikke er den eneste hindringen respondentene møter. I NHF-utvalget er det litt flere som opplever høye fortauskanter som en vesentlig hindring enn elsparkesykler. Trapper er også en stor hindring for disse. I tillegg til at elsparkesykler, samt andre objekter og infrastruktur, hver for seg skaper utfordringer, kan kombinasjonen forverre situasjonen der det ikke blir mulig å komme seg rundt en parkert elsparkesykkel. Blant respondentene fra Norges Blindforbund er det parkerte elsparkesykler som i størst grad oppleves som en hindring, mens nesten like mange opplever reklameskilt på fortau som en hindring. Stolper og pullerter er også til hinder for mange.

Nesten to tredjedeler føler seg utrygg i møte med elsparkesyklister, mot litt under halvparten som føler seg utrygg i møte med syklistene. I begge utvalg synes flertallet at det fungerer dårlig at syklistene deler område med gående, og enda flere synes det fungerer dårlig at elsparkesyklister gjør det.

Av konkrete hendelser sier 16 % (NBF-utvalget) og 13 % (NHF-utvalget) at de har opplevd å falle over en parkert elsparkesykkel. Over halvparten av utvalget med nedsatt syn, og to tredjedeler av utvalget med nedsatt bevegelsesevne sier de har



opplevd å nesten bli påkjørt av en elsparkesyklist, og henholdsvis 4 % og 17 % har blitt påkjørt.

Vi har gjennomført multivariate analyser der vi kontrollerer for alder og det å ha en tilstand som gjør det ekstra viktig å unngå å falle. I disse analysene er det ingen sammenheng mellom hvordan man vanligvis beveger seg i bymiljø (NHF-utvalget) eller synsgrad (NBF-utvalget) og opplevd utrygghet eller å unngå områder eller droppe turer. Det er en tendens, som ikke er statistisk signifikant, til at flere blant de som vanligvis bruker rullestol oppgir å bruke lengre tid på turer i bymiljø enn blant de som vanligvis går. De som opplever elsparkesykler som en hindring og som har opplevd å nesten bli påkjørt av en elsparkesyklist, har større sannsynlighet for å føle seg utrygg. Det å føle seg utrygg i møte med elsparkesyklister og det å oppleve elsparkesykler som en hindring, er assosiert med større sannsynlighet for å både bruke mer tid og for å unngå områder eller droppe turer. Vi finner ingen sammenheng mellom å bevege seg i Oslo og det å bruke mer tid, men for begge utvalg ser vi at personer i Oslo har lavere sannsynlighet for å unngå områder eller droppe turer på grunn av elsparkesykler.

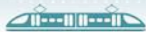
I analyser der vi ikke kontrollerer for flere faktorer, ser vi tendenser til at flere blinde og sterkt svaksynte enn svaksynte har opplevd å falle over parkerte elsparkesykler, og flere som i hovedsak bruker rullestol har opplevd å måtte snu eller måtte gå ut i veibanen på grunn av parkerte elsparkesykler. For ulike aldersgrupper varierer forskjellene litt mellom spørsmål og utvalgene. Det er en tendens til at en mindre andel blant de eldre respondentene blir hindret av eller har falt over parkerte elsparkesykler, og at en mindre andel blant de yngre føler seg utrygge.

De åpne svarene viser at usikkerhet og redsel er hovedårsaken til å droppe turer for personer med nedsatt syn. For personer med nedsatt syn er redsel og varsom gange hovedårsaken til at de bruker lenger tid, men også vanskeligheter med faktisk orientering og mer tid på å være oppmerksom er nevnt ofte. For personer med nedsatt bevegelighet er det hovedsakelige problemer knyttet til sperringer av vei, hvilket gjør at man må gå omveier som igjen fører til økt tidsbruk og frustrasjon. Opplevd utrygghet er også viktig for denne gruppen.

Fortausproblemet

Norge skiller seg fra mange land gjennom at sykler og elsparkesykler kan brukes og parkeres på fortau, gangveg, gågate og lignende. Flertallet av respondentene mener det fungerer dårlig at syklistler deler område med gående, og enda litt dårligere at elsparkesyklister gjør det. Tidligere forskning har også funnet at gående føler seg utrygge og frustrerte i møte med både syklistler og elsparkesyklister, og at høy fart og nære passeringer er viktige årsaker til det.

Elsparkesykler kan parkeres på gåendes områder dersom de ikke er til unødig hinder eller ulempe, men det er ikke spesifisert hva som utgjør en hindring. Tidligere forskning har funnet klare forskjeller mellom oppfatningen til brukere og ikke-brukere av hvorvidt elsparkesykler er til hinder, og om de er godt parkert. Konkrete retningslinjer for parkering kan tenkes å redusere forskjeller i oppfatningen til brukere og ikke-brukere om hva som er god parkering og dermed redusere problemet.



Problemer knyttet til sperring av vei eller økt vanskelighet med å orientere seg, i tillegg til opplevd utrygghet er viktige grunner til at elsparkesykler gjør det vanskeligere for personer med nedsatt bevegelsesevne eller syn å bevege seg i bymiljøet. Selv om elsparkesykler ikke er det eneste problematiske aspektet ved å bevege seg i bymiljøet, er det viktig å finne bedre løsninger for elsparkesykler enn det vi har i dag – særlig på fortau og ved inngangspartier til offentlige bygg, butikker og lignende.