

Elsparkesykler og elsykler i Norge

Hovedfunn fra spørreundersøkelser 2021-2024

TØI rapport 2127/2025 • Forfattere: Lars Even Egnér, Nils Fearnley • Oslo 2025 • 114 sider

Fire år med nasjonale brukerundersøkelser om elsparkesykkel og delt mikromobilitet

Elsparkesykler brukes hovedsakelig til korte reiser under 15 minutter, i eller ved bysentrum. I 20-25 prosent av turene inngår elsparkesykkel som del av en reisekjede til eller fra kollektivtransport. En gjennomsnittlig delt elsparkesykkeltur kan knyttes til 84 kroner i lokal omsetning, og samlet utgjør dette anslagsvis én milliard kroner i Oslo årlig. Om lag én av ti brukere rapporterer ulykke som krevde legehjelp det siste året, noe som tilsvarer 48 ulykker per million km med delt elsparkesykkel. Rundt 10 prosent bruker hjelm på delt elsparkesykkel og 30 prosent på privat elsparkesykkel.

Bakgrunn og datagrunnlag

I rapporten dokumenteres fire spørreundersøkelser gjennomført fra 2021 til 2024 som en del av prosjektet *Offentlig regulering for effektiv, sikker og bærekraftig mikromobilitet (MikroReg)* og i 2024 også i regi av prosjektet *MikroForum*. Undersøkelsene ble i hovedsak distribuert gjennom utleieselskapers brukerbaser. I alt 8 017 svar er analysert, hvorav 2 666 fra 2024. I datafangsten har vi lagt vekt på å dekke bruk av leide elsparkesykler, men inkluderer også privateide elsparkesykler og delte elsykler. Kolumbus' bysykler var også en del av undersøkelsen, men disse er ikke analysert særskilt her.

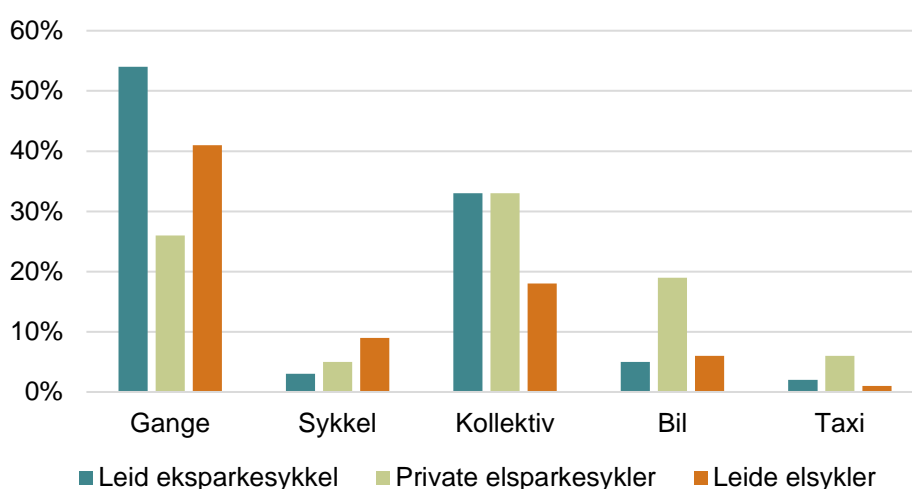
Bruk, formål og bidrag til lokaløkonomi

- Elsparkesykler brukes i første rekke til korte reiser i by, på turer under 15 minutter.
- Turer til og fra jobb og skole dominerer reisehensiktene for delt mikromobilitet.
- Rundt hver fjerde tur er del av en reisekjede, ofte til eller fra kollektivtransport.
- Om lag halvparten av turene med delt elsparkesykkel betales med periodepass (dag, uke, måned, mv.). Den andre halvparten betales per tur – «pay as you go»
- En elsparkesykkeltur assosieres med 84 kroner i lokal omsetning
- Elsparkesykkelturer knyttes samlet til en omsetning hos lokalt næringsliv for om lag en milliard kroner årlig i Oslo

Mobilitetsrolle

Elsparkesykler både støtter opp under og erstatter kollektivtrafikk. 25 prosent av turene med delt elsparkesykkel var til eller fra et annet transportmiddel. En tredjedel av turene ville blitt gjort med kollektivtransport om ikke elsparkesykkel var tilgjengelig. Drøyt halvparten av turene med delt elsparkesykkel erstatter gange. Delt elsparkesykler bidrar bare marginalt til å redusere bilbruk i sentrale strøk. Om lag sju prosent av brukerne oppgir at deres siste tur med delt elsparkesykkel og med delt elsykkel ville blitt gjort med bil eller drosje om elsparkesykkel ikke var tilgjengelig. Denne andelen er større for private elsparkesykler. Blant de som bruker private elsparkesykler oppgir ca. 25 prosent at de ville brukt bil eller drosje hvis ikke privat elsparkesykkel var tilgjengelig på siste tur. Forskjellene er vist under i Figur S 1.1.

Uttrykt erstattet reisemiddel



Figur S 1.1: Hvilke transportmiddel private og leide elsykler og elsparkesykler erstatter.

Brukerne ble spurt om hva som skal til for at de kombinerer elsparkesykkel og kollektivtransport oftere. Svarene tyder på at prisintegrasjon – at gyldig kollektivbillett gir rett til et visst antall minutter med elsparkesykkel, eller motsatt: at periodebillett med elsparkesykkel ga rett til å reise kollektivt – fremstår som det mest effektive virkemiddelet.

Mer generelt svarer en tredjedel av respondentene at de bruker taxi sjeldnere som følge av elsparkesykkel. 29 prosent reiser sjeldnere kollektivt, og 23 prosent går sjeldnere. Av aktiviteter svarer respondentene i overveiende grad oftere, utmerker «Kommer tidsnok til avtaler/møter», «Beveger deg utenfor hjemmet» og «Er sosial» seg. Henholdsvis 38, 24 og 23 prosent svarer at de gjør dette oftere.

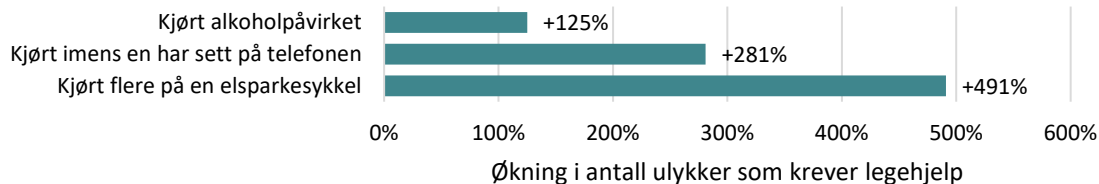
Sikkerhet, hjelmbruk og kjennskap til regelverk

Omtrent hver tiende bruker oppgir å ha vært involvert i en elsparkesykkelulykke som krevde legehjelp det siste året. Basert på svarene i undersøkelsen, anslås det 48 ulykker med legebesøk for hver million kilometer med delt elsparkesykkel. Andre datakilder, som tur- og legevaktestatistikk, viser lavere ulykkesrisiko, men fanger ikke opp annen legehjelp enn skadelegevakten.

Til tross for en positiv utvikling siden 2022 da fem prosent svarte at de bruke hjelm på siste tur med delt elsparkesykkel til 10 prosent i 2024, må hjelmbruken fremdeles anses som lav.

Hjelmbruken er langt høyere på privat elsparkesykkel: Drøyt 30 prosent sier de brukte hjelm på siste tur. Vi ser at noen kjøreatferder har en sterk sammenheng med å rapportere å ha vært involvert i ulykker som krevde legehjelp. Se Figur S 1.2.

Kjøreadferds sammenheng med ulykkesrate på leide elsparkesykler



Figur S 1.2: Prosentvis økning i rapporterte antall ulykker som krevde legehjelp som en effekt av å også rapportere forskjellige risikoføretøyer de siste 30 dager. For full forklaring, se tabell 3.14.

Flertallet kjenner til de grunnleggende reglene for bruk av elsparkesykler, som forbud mot tandemkjøring, promillegrensen og fartssperren, men mange er usikre på detaljer som forsikringskrav og parkeringsbøter. Mange tror dessuten at reglene er strengere enn de faktisk er, som for eksempel aldersgrense og hjelmkrav.

Konklusjon

TØIs årlige brukerundersøkelser for elsparkesykler og delt mikromobilitet gir et unikt innsyn i status og trender. I denne rapporten har vi vist hvordan noen enkle sammenhenger kan analyseres. Mulighetsrommet for å studere ulike problemstillinger basert på disse årlige, nasjonale brukerundersøkelsene, er enormt.

Sikkerhet og regelkunnskap er forbedringsområder, men brukerne opplever generelt høy tilfredshet og ser nytten i fleksibilitet og tidsbesparelse. Geofencing bør videreutvikles for bedre balanse mellom sikkerhet, brukervennlighet og mobilitet.

Vedlegg 1 presenterer frekvensfordelinger for en lang rekke spørsmål i undersøkelsene og Vedlegg 2 viser alle spørsmålene i undersøkelsen.