

Sammendrag

Delte e-scootere i Oslo

TØI Rapport 1748/2020

Forfattere: Nils Fearnley, Siri Hegna Berge, Espen Johnsson
Oslo 2020 99 sider norsk språk

Delte e-scootere i Oslo har vist seg å være umåtelig populære. Både tilbud og etterspørsel skjøt i været i løpet av sommeren 2019. Delte e-scootere brukes til relativt korte turer og ser ut til å møte behovene til spesielt personer som kommer for sent til møter og andre ærend. Et flertall av e-scooterbrukere er menn, under førti år, og som reiser til/fra jobb eller utdanning. To hovedutfordringer med delte e-scootere er høy ulykkesrisiko og forsøpling. Det er et klart behov for å regulere markedet. Norske bymyndigheter må ta hans ansvar.

Kartlegging av delte e-scootere i Oslo

Formålet med denne rapporten er å utføre en rask statusbeskrivelse for delte e-scootere (heretter kun kalt e-scootere) i Oslo: Tilbud, etterspørsel, brukere, trafiksikkerhet, miljø, folkehelse og regulering.

Vi har utført en stor datainnsamling av to, i perioder tre, e-scooterleverandører ved hjelp av offentlig tilgjengelig e-scooterdata fra den nasjonale reiseinformasjonsleverandøren Enturs API. Dataene viser, med tidsstempler, ledige e-scootere i Oslo, batterinivå og geografisk plassering. Vi har også utført en nettundersøkelse blant e-scooterbrukere i Oslo, flere dybdeintervjuer med operatører og representanter for offentlig sektor, samt en bred gjennomgang av litteratur.

Tilbud og etterspørsel

Syv e-scooterselskaper opererte i Oslo sommeren 2019: VOI, Tier, Circ, Zvipp, Ryde, Lime og Libo. API-dataanalysen vår av to av disse selskapene i månedene juni og juli viste at tilbudet av e-scooterkjøretøy langt oversteg tallene de hadde kunngjort for publikum. Vi observerte 4 778 kjøretøy med turer.

Vi finner at e-scootere hopper seg opp i sentrale deler av sentrum og i andre sentrale kryss (figur S.1). Mange turer er typiske *siste mit* turer, dvs. utreiser fra kollektivstopp til sluttreisemål, og mange turer er typiske *siste øyeblikk* turer like før (halv)timen. Mange turer er korte. De gjennomsnittlig en kilometer i avstand (i luftlinje) og ti minutter i varighet.

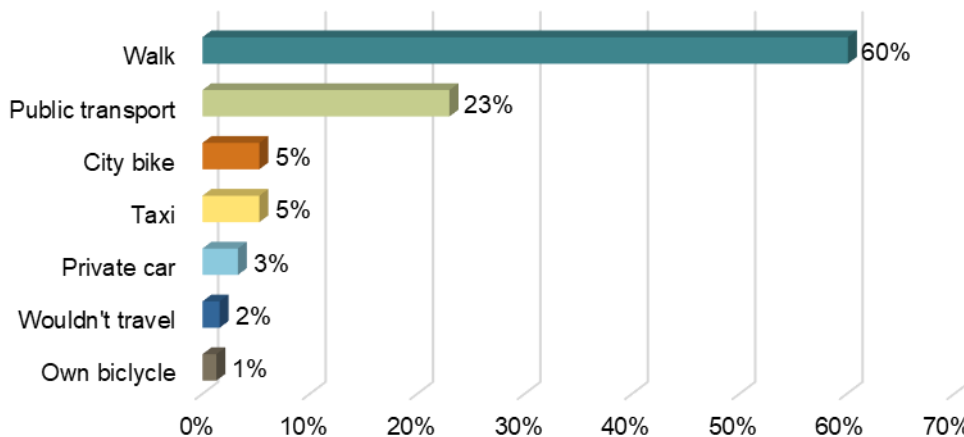


Figur S.1: Plassering av e-scooterturer som starter mellom kl. 06.00 og 10.00.

Brukere og bruk av e-scootere

Den typiske brukeren av e-scootere er en mann under førti og på vei til eller fra jobb eller utdanning. 70 prosent rapporterer at de bruker e-scootere minst én gang i uken i sommersesongen og 42 prosent om høsten. Nesten alle brukere brukte mindre enn tre minutter på å søke etter en ledig e-scooter. De velger e-scootere fordi det er raskt, fleksibelt og morsomt.

60 prosent av respondentene våre sier at de ville ha gått hvis de ikke hadde brukt escooter på sin siste tur. 23 prosent ville ha brukt kollektivtransport. Til sammenligning erstatter elscootere svært få bilturer. Tre prosent oppgir at de ville ha brukt bil og ytterligere fem prosent ville tatt taxi på sin siste tur. To prosent ville ikke ha reist (figur S.2). Samtidig oppgir mer enn halvparten av våre respondenter at escooteren var en del av en multimodal turkjede for deres siste e-scootertur. Disse multimodale turene gjøres for det meste i kombinasjon med T-bane, buss og gange.



Figur S.2: «Hva ville du ha gjort på din siste e-scootertur hvis du ikke kunne bruke e-scooter?» (n=549).

Trafikksikkerhet

E-scooter trafikksikkerhet og ulykkesrisiko er en stor bekymring. Vår foreløpige vurdering tyder på at e-scootere har omtrent ti ganger høyere ulykkesrisiko enn vanlige sykler.

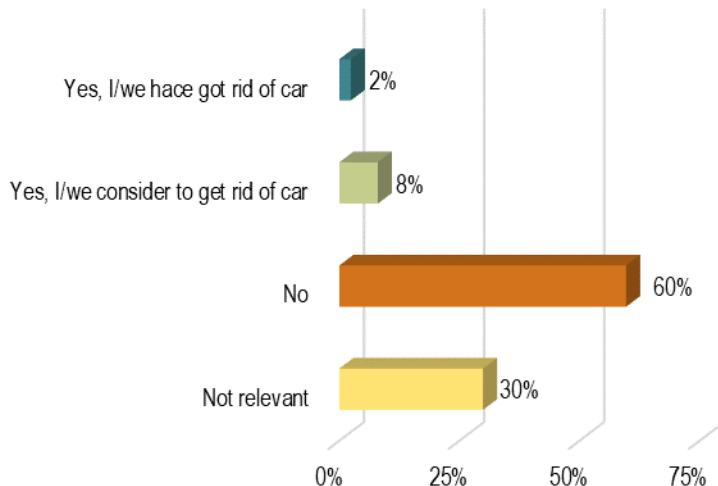
Klima og miljø

Selve e-scooterne har så langt ikke gitt noen klimagevinst, av flere grunner. Den første generasjonen kjøretøy var stort sett kortvarig *fra hyllen* typer. Innsamling og utplassering av e-scootere har vært bilbasert. E-scootere erstatter svært få bilturer.

I nær fremtid forventer vi betydelig mer robuste og langlivede kjøretøy med utskiftbare komponenter og utskiftbare batterier. Dette vil gjøre prosedyren for batterilading og vedlikehold mer effektiv og mindre bilbasert.

Mens studier fra Nord-Amerika typisk finner at en tredjedel av e-scooterturene erstatter bil, finner vi at dette er tilfellet kun for åtte prosent av e-scooterturene i Oslo. Mer enn halvparten av e-scooterturene ble imidlertid foretatt i kombinasjon med andre transportformer. Dette tyder på at e-scootere er ett element i et multimodalt alternativ til bilbruk og bilhold. Totalt 10 prosent av vårt undersøkelsesutvalg rapporterer at de vurderer å kvitte seg med en bil eller har blitt kvitt en bil på grunn av e-scooterne (figur S.3).

Mer forskning og mer kunnskap er nødvendig for å fullt ut forstå ytelsen til escootere med hensyn til miljø og klimaendringer.



Figur S.3: Svar på spørsmål om e-scootere påvirker respondentene eller husholdningens bileierskap (n=549).

Folkehelse

Det er lite som tyder på at e-scootere fremmer folkehelsen. Tvert imot erstatter e-scootere aktive transportformer, som i et folkehelseperspektiv er en sårt tiltrengt kilde til fysisk aktivitet for mange.

Samtidig finner vi at e-scootere ofte brukes i multimodal kombinasjon med aktive transportformer som sammenlignet med bil gir en viss fysisk aktivitet.

Dessuten bidrar e-scootere til økt mobilitet. 22 prosent av respondentene våre oppgir at de er oftere utenfor hjemmet og 11 prosent oppgir at deres siste e-scootertur ble gjort for moro skyld. Dette representerer folkehelsegevinster i form av et rikere sosialt liv og økt deltakelse.

Regulering

I Oslo, og andre steder, skaper uregulerte e-scootermarkeder utfordringer spesielt med hensyn til trafikkikkerhet og forsøpling av overskytende kjøretøy. Markedet må reguleres og den kompetente myndigheten ser ut til å være bymyndigheter.

El-scooterregulering bør søke å muliggjøre de store fordelene og fordelene de representerer samtidig som andre samfunns mål ivaretas. Regler og forskrifter bør ta form av de minst nødvendige handlingene som trengs for å nå disse målene. Teknologien og markedene utvikler seg raskt. Regulatoriske retningslinjer og måten de er organisert på bør erkjenne at prøving og feiling vil være en del av prosessen – på begge sider. Vi anbefaler en fleksibel tilnærming til regulering med fokus på dialog, pilottester med begrenset varighet med planer for evalueringer og justeringer. Det blir mye læring både på myndighetssiden og på tilbudssiden.

Denne rapporten inneholder et eget kapittel med hensyn til e-scooterregulering i Oslo.