

Trafikroteln

2019-10-28

PM om elsparkcyklar i Stockholm 2019

För att få en bild av de friflytande elsparkcyklarnas användning i Stockholm under 2019 har vi låtit ta fram viss basstatistik. Statistiken bygger på uppgifter från elsparkcykelbolagen. I och med att enskilda bolags siffror utgör företagshemligheter används endast aggregerade siffror i promemorian.

Siffrorna som är framtagna gäller perioden 1 januari 2019 till 31 augusti 2019.

Underlaget bygger på siffror från sju bolag av totalt åtta verksamma i Stockholm. Det betyder att vi inte har det exakta antalet resor under perioden. Vi saknar även siffror på antalet resor som gjorts med privata elsparkcyklar.

Antal bolag

I Stockholm är åtta bolag verksamma: Voi, Lime, Tier, Moow, Circ, Aimo, Ayo, Bird. Ett bolag, Glyde har avvecklats sin verksamhet under året.

Antal elsparkcyklar

I början av oktober fanns ca 8500 fordon i friflytande system.¹

Antal resor januari – augusti 2019

Det inrapporterade antalet resor i Stockholms stad under perioden januari – augusti är 3 800 000.² Längden på resorna känner vi inte. I och med att två bolag saknas i rapporteringen kan totala siffran skattas till ca 4 miljoner resor i Stockholm under perioden.

Fyra miljoner resor motsvarar 500 000 resor per månad januari - augusti. I början av året fanns det endast tre bolag verksamma i staden. Antalet elsparkcyklar var få. Resandet ökade därefter markant under april och maj med fler elsparkcyklar och fler bolag och en trolig peak i juli - augusti. Om vi räknar med en uppstartsperiod i januari – mars och en peak i juli - augusti kan vi skatta en normal månadssiffra till ca 780 000 resor per månad.³

Fördelar man den skattade siffran 780 000 resor i månaden på dygn företogs i snitt ca 26 000 resor per dygn april till augusti.⁴ Vi har inte aktuella siffror för september och oktober men troligen ligger september på samma nivå. 26 000 resor motsvarar ca halva resandeflödet för buss fyra, Sveriges mest trafikerade busslinje.

¹ Antalet cyklar motsvarar inte antalet som är ute på stan. Under hösten har färre cyklar ställts ut än totala beståndet.

² Utgörs i huvudsak av resor i Stockholms innerstad. Bolagen har i de flesta fall geofencat användningen till innanför tullsnitten.

³ Vi har då räknat på 100 000 resor totalt januari- mars.

⁴ Utgår man från bassiffran 500 000 resor per månad landar det på 16 700 per dag.

Överflyttning från andra trafikslag

Att elsparkcyklarna genererar nya resandemönster är känt. I vilken utsträckning de ger upphov till resor som annars inte hade blivit av har vi begränsad kännedom om. Vi vet inte heller i vilken utsträckning de tar resandeandelar från andra trafikslag dvs ersätter resor som annars hade gjorts med gång, cykel, kollektivtrafiken eller någon form av bilresa. Vi ska trots detta försöka skatta detta utifrån andra studier.

Det finns utländska studier som har titta på överflyttningseffekter liksom det finns resandeundersökningar gjorda av företagen med statistik och journalistenkäter där svenska brukare ingår. I vilken utsträckning den utländska undersökningen är överförbara på svenska förhållanden är svårbedömt. När det kommer till företagens enkäter har vi inga djupare kunskap i deras metoder. Vi ska ändå se vad de olika undersökningarna får för utslag på Stockholmsiffrorna om man utgår från samma fördelning.

I diskussionen har frågan om huruvida elsparkcyklarna ersätter bilresor varit i fokus. Detta kopplat till frågan om miljönytta. Frågan om transporteffektivitet har i mindre utsträckning analyserats. Sker ett för resenären smidigare resande eller företas ett resande som annars inte skett? I vissa studier från USA och Europa finns siffror på antalet resor som gjorts till kollektivtrafik dvs en sorts first mile-resor som skapar högre transporteffektivitet i en inte helt perfekt alternativ transportmiljö.

Portlandstudien

Portlandstudien genomfördes hösten 2018 av Portland Bureau of Transportation i samband med att ett pilotförsök genomfördes i staden under fyra månader med elsparkcyklar.⁵ De första friflytande elsparkcyklarna dök upp i Portland 2017 dvs ca ett år tidigare än Stockholm. Totalt genomfördes 700 000 resor med cyklarna under pilotförsöket.

Resultaten av studien visar att 34 procent av resorna gjorda med elsparkcykel av Portlandbor ersatt en resa med bil, taxi eller motsvarande Uber.⁶ Hela 49 procent av resorna gjorda av turister ersatte resa med bil, taxi eller motsvarande Uber. Huruvida dessa nivåer är översättningsbara till Stockholm är osäkert. Trafikmiljöerna i USA är annorlunda. Samtidigt har Portlands ett förhållandevis väl utbyggt kollektivtrafiknät med bussar, spårvagnar och tunnelbanelinjer liksom en fungerande cykelinfrastruktur.⁷

De totala siffrorna i undersökningen för portlandborna är att 34 procent av elsparkcyklarna ersatte motsvarande bilresa, 37 procent gående, 5 procent cykel och resterande 24 procent kollektivtrafik eller möjligen en resa som annars inte hade gjorts.⁸

⁵ Portland Bureau of Transportation (PBOT): 2018 E-Scooter Findings Report.
<https://www.portlandoregon.gov/transportation/78431>

⁶ Portland s. 20

⁷ https://en.wikipedia.org/wiki/Transportation_in_Portland,_Oregon

<https://www.tripsavvy.com/getting-around-portland-guide-to-public-transportation-4693109>

⁸ Portland s. 20

Franska 6-t

Det franska konsultbolaget 6-t Bureau genomförde under början av 2019 en studie över elsparkcykelanvändandet i Paris, Lyon och Marseille. Studien genomfördes genom intervjuer, djupintervjuer och frivilliga webbaserade svar hos elsparkcykelanvändare hos Lime. Syftet var att studera påverkan på mobiliteten i städerna, typ av brukare, upplevda nytta m.m. Över 4000 respondenter deltog. Studien innehåller en stor variation frågeställningar, resultat och djuplodande analyser.⁹ Resultaten i studien är på flera nivåer vilket gör den intressant.

För frågan om överflyttning från andra trafikslag, dvs vad man skulle gjort om friflytande elsparkcyklar inte funnits svara 47 procent gått, 29 procent åkt kommunalt, 9 procent cyklat, 8 procent åkta taxi/bil och 3 procent inte rest vid senaste resan.¹⁰

Man har även frågat respondenterna i vilken utsträckning de ändrat sitt resandebeteende avseende andra transportsätt sedan de börjat åka elsparkcykel. Summeringen är inte 100 procent då man kunnat svara flera alternativ. För 24 procent har kollektivtrafikresandet påverkats, 26 procent gåendet, 16 procent användandet av olika biltjänster (Uber mfl), 13 procent låncykel, 12 procent egen bil, 6 procent taxi och 7 procent egen cykel. 40 procent säger att de inte påverkats.¹¹

Slutligen ställdes frågan om resan som gjordes var en resa till eller ifrån ett annat transportmedel så kallad intermodalitet. Hela 23 procent av resorna var resor till eller ifrån ett annat transportmedel. Av dessa var 66 procent till/från kollektivtrafik och ca 19 procent för att gå och ca 8 procent till en bil.¹²

Lime årsstudie 2018

Det amerikanska bolaget Lime är ett av världens största elsparkcykelbolag och var tidigt ute. Bolaget har i sin årsrapport för 2018 presenterat siffror för användandet av elsparkcyklarna runt om i världen. Hur bolaget genomfört studierna är inte känt för oss.¹³

Bolagets cyklar användes 26 miljoner gånger globalt under 2018. Av dessa resor ersatte 30 procent en resa som annars hade skett med bil eller taxi. Resor till eller ifrån kollektivtrafik motsvarade 20 procent. Övriga överflyttningssiffror redovisas inte.¹⁴

Utöver de globala siffrorna särredovisar de åtta städer i USA respektive Paris, Lissabon och Auckland. Beklagligt nog redovisar de endast ett mindre antal resultat från

⁹ 6-t Bureau de recherche. Juin 2019: Usage et usagers des trottinettes electriques en free-floating en France.

<https://6-t.co/etudes/usages-usagers-trottinettes-ff/> <https://6-t.co/en/free-floating-escooters-france/>

¹⁰ Återstående 4 procent utgjordes av alternativen moped, scooter och annat. 6-t Bureau s. 108.

¹¹ 6-t Beureau s. 134.

¹² Omräknat till totalen blir det 14, 4 respektive 2 procent. 6-t Beureau s. 80.

¹³ Lime Year End Report 2018. <https://www.li.me/second-street/lime-year-end-report-2018>

¹⁴ Rapporten redovisar också vilken typ av resa det är dvs målpunkter. Detta bedömer vi dock som av mindre intresse här.

respektive stad. För Paris, den stad vid sidan om Lissabon påminner mest om Stockholms transportinfrastruktur, redovisas endast resor till/från kollektivtrafik.

För de amerikanska städerna kan man se att överflyttningen från bil spänner mellan 30 och 40 procent. För New York anges resandet till/från kollektivtrafik och den landar på 25 procent.

För Lissabon och Auckland anges att 21 respektive 22 procent valde elsparkcykel istället för någon form av bilresa. För Paris redovisas siffran resor till/från kollektivtrafik vilken landar på 22 procent.

Bird Safety Report 2019

Det amerikanska bolaget Bird som också finns i Stockholm utgör likt Lime ett av de tidiga bolagen på denna marknad. Bird anger i sin säkerhetsrapport från 2019 siffror för hur stor andel av elsparkcykelresorna som utgör överflyttning från bil och andra biltjänster som taxi.¹⁵ De redovisar sex städer i USA. Överflyttningen från bil till elsparkcykel hamnar på ett spann mellan 22 och 34 procent. Lägst ligger siffran i Austin med 22 procent.¹⁶ Några andra överflyttningssiffror återfinns inte i studien.

Voi

Voi är ett svenskt bolag verksamt i runt om i världen. Voi var det första bolaget på plats i Stockholm hösten 2018. De finns idag i ett flertal städer i landet och Europa. Voi uppger i statistik från deras resandeundersökningar att 25 procent skulle valt att åka bil, taxi eller annan biltjänst om brukarna inte haft tillgång till en elsparkcykel.¹⁷

Ekot

I oktober redovisade Sveriges radio Ekot och programmet Prynarnas pris siffror på överflyttningseffekter. Genom en ”fråga på stan” dvs att reportern gick ut på stan i Stockholm och frågade 100 personer fick man fram en siffra på överflyttning.¹⁸

Resultatet visade att 2 skulle ha åkt bil, 4 skulle inte ha gjort resan alls, 9 skulle ha cyklat, 17 skulle ha åkt buss, 19 skulle ha åkt tunnelbana (inklusive en person som svarade tvärbana), 49 skulle ha promenerat.¹⁹

Huruvida denna ”fråga på stan” kan användas är tveksam då urvalet är litet men det är intressant att parametern ”skulle inte gjort resan alls” fanns med.²⁰

¹⁵Bird Safety Report.: A look at e-Scooter Safety. Examining risk, reviewing responsibilities and prioritizing prevention. April 2019.

<https://www.bird.co/wp-content/uploads/2019/04/Bird-Safety-Report-April-2019-3.pdf>

¹⁶ Bird s. 17.

¹⁷ Voi Technology. Sustainability Statement. September 2019. <https://www.voiscooters.com/wp-content/uploads/2019/09/Voi-Technology-Sustainability-Statement-.pdf>

¹⁸ <https://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=83&artikel=7322571>

¹⁹ <https://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=83&artikel=7322714>

²⁰ Undersökningens underlag är egentligen för litet för att enligt Ekots egna regler redovisas.

Elsparkeykelresornas överflyttningseffekter i Stockholm

Om vi nu väljer att utgå från de olika studiernas siffror och slår det på antalet resor som skett i Stockholm under perioden januari – augusti 2019 respektive slaget på månader under en normal snittmånad kan vi få fram ett resultat.

Tabell överflyttning procent

	Bil	Gång	Cykel	Koll.	Till koll.
Portland	34%	37%	5%	24%	-
Lime	30%	-	-	-	-
Lime/LA	40%	-	-	-	-
Lime/Lissabon	21%	-	-	-	-
Lime/Auckland	22%	-	-	-	-
Lime/New York	-	-	-	-	25%
Lime/Paris	-	-	-	-	22%
Bird/Austin	22%	-	-	-	-
Bird/Portland	34%	-	-	-	-
Voi	25%	-	-	-	-
6-t (Paris/Lyon/M)	8%	47%	9%	29%	14%
Ekot	2	49	9	36	/ 4 ej åkt

För de undersökningar som har ett större underlag får vi ett spann på överflyttning från bil till elsparkcykel på mellan 8 och 40 procent. Den siffra som ligger högst kommer från en stad som inte är direkt jämförbar med Stockholm avseende transportinfrastruktur (Los Angeles). Mer rimlig är att jämföra med Portland vars studie är gjord av staden. Om man utgår från Portlands 34 procent skulle en överflyttning ställt mot Stockholms siffror ge 1 360 000 uteblivna bilresor för årets första åtta månader eller 320 000 per normalmånad.

Om vi håller oss till Europa får vi ett spann på 8 till 21 procents överflyttning från bil. Detta ger att 320 000 till 840 000 bilresor i Stockholm under årets första åtta månader försvunnit.²¹ Procentsatserna slaget på månadssiffrorna för en normalmånad ger att 62 000 till 163 000 uteblivna bilresor per månad i Stockholm.²²

Den ”på stan studie” som Ekot gjort i Stockholm avviker markant från alla andra studier och brukarundersökningar vilket gör det svårt att förhålla sig till den. Med sina 2 uteblivna bilresor får man en total överflyttning från bil till elsparkcykel på 80 000 i Stockholm under åtta månader.²³ För en normalmånad har då 15 600 bilresor uteblivit.

Överflyttning från andra transportslag bedömer vi att vi har ett för litet underlag på om för att kunna skatta ett effektspann.

²¹ 4 000 000 x 0,08 resp. 0,21.

²² 3 900 000 x 0,08/5 resp. 0,21/5.

²³ 4 000 000 x 0,02. 3 900 000 x 0,02/5.

Behovet av framtida studier

Med de siffror som vi sammanställt för användandet av elsparkcyklar i Stockholm under 2019 och tidigare gjorda skattningar av elsparkcyklarnas roll i olika transportsystem har vi kunnat bilda oss en liten uppfattning om elsparkcyklarnas effekter på Stockholm. Men för att få en mer komplett och rättvisande bild av elsparkcyklarnas påverkan på Stockholm skulle vi behöva genomföra lokala studier med kontrollerade metoder.

Utifrån en fullvärdig studie skulle vi kunna göra nödvändiga bedömningar av eventuella behovet av att utveckla och förändra transportsystemet i Stockholm i linje med utvecklingen. Både överflyttningseffekter som i vilka utsträckning nytt resande genereras som inte annars skulle skett är av stort intresse. Vilka tillkommande transportnyttor ger cyklarna? Sannolikt kommer fler och mer kontrollerade studier som beskriver situationen runt om i världen snart finnas tillgängliga med tanke på elsparkcyklarnas genomslag. Men vi kommer behöva ett mer lokalt underlag som analyserar frågan utifrån våra förutsättningar och behov.