

Trondheim, 03.09.2019

Elsparkesykkelen er kommet for å bli

I sommer har Trondheimere hatt muligheten til å ta i bruk et framtidsrettet mobilitetstilbud – elsparkesykkelen. Med nye tilbud følger nye muligheter, men også nye utfordringer. På grunn av utfordringene vedtok Trondheim kommune å innføre en liten pause i tilbudet av elsparkesykler. Denne pausen bør vi ikke bare bruke til å finne gode løsninger på de umiddelbare utfordringene, men også til å gjøre elsparkesyklene til en integrert del av et helhetlig tilbud. I Trondheim og andre byer er elsparkesykler først og fremst et sentrumsfenomen. Det er i sentrum det er lettest å finne nok kunder og tilby tilstrekkelig tetthet av de nye batteridrevne kjøretøyene. Det er likevel ikke sikkert at det er i sentrum de kan få størst betydning for samfunnet.

I Trondheim sentrum er de fleste reisene ganske korte og elsparkesykler erstatter nok først og fremst gange, sykkel eller buss framfor bil. Det betyr ikke at de ikke har en plass i sentrum – det er en kjapp og enkelt måte å bevege seg rundt i byen på, men de bidrar kanskje i liten grad til å redusere biltrafikken eller nå nullvekstmålet i byvekstavtalen.

Utenfor sentrum i Trondheim og i de øvrige byene i Trøndelag er det kanskje ikke like kommersielt attraktivt å drifte et slikt tilbud, men det er her elsparkesyklene i godt samspill med det øvrige kollektivtilbudet kan gjøre størst forskjell. Her vil sparkesyklene kunne «korte ned» avstanden til nærmeste holdeplass eller knutepunkt og bidra til at flere vil velge å reise kollektivt framfor å bruke privatbil.

AtB skal tilby et godt helhetlig mobilitetstilbud. Målet er at flere lar bilen stå litt oftere, eller klarer seg helt uten egen bil. Dette målet gjelder for stadig fler i hele Trøndelag – også utenfor Trondheim sentrum. For å lykkes med det må innbyggerne ha enkel tilgang til flere ulike transporttilbud. Buss, trikk, båt og tog er godt egnet til å ta de store regelmessige reisestrømmene, men må ofte suppleres med andre tjenester som elsparkesykler, bysykler og fleksibel transport for dekke avstanden til og fra holdeplasser. For de reisebehovene som ikke er like regelmessige er fleksible transporttilbud og ulike deleløsninger for bil kanskje det som skal til.

Selv om alle disse tilbudene i en eller annen form er tilgjengelige i dag er det ikke alle tilbudene som er like godt integrert. For å lykkes med å gi trøndere et helhetlig mobilitetstilbud holder det ikke at overgangen mellom ulike busser er smidig, men overgangen mellom ulike typer transportmiddel må også være enkel. I Oslo ønsker Ruter i samarbeid med leverandøren Tier å tilby elsparkesykler som en del av kollektivtilbudet. I Stavanger vil du fra i høst kunne bruke bysykler gratis i en time på kollektivbilletten. Begge disse ideene ønsker AtB å få på plass i Trøndelag også.

For oss er det da viktig at vi tar i bruk nye mobilitetstilbud som elsparkesykler på en måte som bygger opp under viktige samfunns mål, som å sikre god bærekraftig mobilitet. Det betyr at i tillegg til at de bør være en integrert del av et helhetlig tilbud bør en også være bevisst på klima- og miljøeffektene av elsparkesykkelen i seg selv.

Det som har fått størst oppmerksomhet så langt er hvordan de nye tohjulingene påvirker bymiljøet. I sentrumsområdene er også muligheten for konflikt mellom brukere av elsparkesykler og andre myke trafikanter størst. Her er det mange som ønsker å bruke de samme byrommene enten det er fortau, gågater

AtB AS

Post- og besøksadresse: Prinsens gate 39, 7011 Trondheim

Fakturaadresse: AtB AS 880013 c/o Visma Services Norge AS, Postboks 1560, 7435 Trondheim

Telefon: 478 02 820 – Epost: atb@atb.no – www.atb.no

Org. nr.: 994686011

eller torget. Det er lett å kjenne på frihetsfølelsen når en suser lydløst gjennom byen i 20 kilometer i timen, det er heller ikke vanskelig å forstå at det kan være ubehagelig for øvrige myke trafikanter som må dele samme byrom. Heldigvis er dette løsbare utfordringer. Det mest nærliggende er selvsagt å ta hensyn til hverandre – vi kommer langt med det.

En annen mulighet er gjennom teknologien. Elsparkesyklene har GPS-sendere, som gir gode muligheter til å påvirke ikke bare hvor de kan brukes, men også hvordan og når. Et eksempel på det finner vi i Kristiansand hvor de har stengt deler av byen for bruk av elsparkesykler ved å sette opp et digitalt gjerde rundt gågata (geo-fencing), andre muligheter er å begrense farten basert på hvor eller når de brukes – her er mulighetene mange. Fra undersøkelser i Portland i USA ser en at der det er gode sykkelfelt velger elsparkesyklistene å bruke disse. Samme undersøkelse viser også at elsparkesyklistene foretrekker å kjøre på fortauet når fartsgrensen på bilveien øker – også trafikanter på to små hjul og batteri har behov for å være trygge i trafikken. God infrastruktur for syklist og elsparkesyklist gir også gode løsninger for gående og kjørende.

I tillegg til lokale utfordringer ved bruk (eller skal vi si uvettig bruk) av elsparkesykler, har det også blitt stilt spørsmål ved hvor klima- og miljøvennlig de er. Levetiden på elsparkesyklene er kort og representerer i så måte en «bruk-og-kast»-kultur som ikke nødvendigvis er bærekraftig. Ressurseffektivitet er svært viktig. Lokalt, nasjonalt og globalt har vi ikke råd til å kaste bort verdifullt råmateriale som vi blant annet finner i batteriene. Dette reflekteres blant annet i FNs bærekraftsmål nummer tolv om ansvarlig forbruk og produksjon.

Elsparkesykler er enda viktigere del av fremtidens reiser når de inngår som en del av et helhetlig mobilitetstilbud sammen med buss, båt, trikk og andre transportmidler. Først da får vi utnyttet mulighetene til fulle samtidig som vi tar hensyn både til lokale og globale utfordringer. AtB er Trøndelags mobilitetsselskap og vi jobber kontinuerlig for et helhetlig og framtidsrettet mobilitetstilbud for fylket vårt.

Andreas K. Enge,
direktør for strategi og utvikling, AtB