

# Användarstudie av delade mikromobilitetstjänster

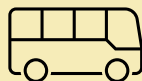
# Innehållsförteckning

1. Sammanfattning	3
2. Bakgrund och metod	5
3. Användare och ärende	11
4. Behov och drivkrafter	19
5. Kombinationsresor och överflyttning	25
6. Relationen till andra färdmedel	36
7. Diskussion och slutsatser	43
8. Källförteckning	47

## Sammanfattning - likheter



Både låncyklar och elsparkcyklar upplevs som smidiga och praktiska resealternativ för korta centrumnära resor.



Låncykel och elsparkcykel ersätter främst gång- och kollektivtrafiksresor.



Både låncyklister och elsparkcykelanvändare upplever färdmedlen som prisvärda.



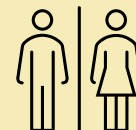
Både låncyklister och elsparkcykelanvändare har behov av snabba och smidiga färdmedel.



Majoriteten av resorna med elsparkcykel och låncykel sker till och från skolan eller arbetsplatsen.

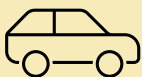


Resan måste vara minst 10–15 minuter för att användarna ska ta en elsparkcykel eller låncykel.

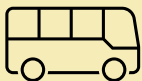


Fördelningen av män och kvinnor är ungefär densamma bland elsparkcykelanvändare och låncykelanvändare.

## Sammanfattning - skillnader



Elsparkcykelresor ersätter i högre utsträckning bilresor.



Resor med elsparkcyklar kombineras i större utsträckning med andra färdmedel.



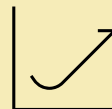
Vädret är en avgörande faktor vid valet av Styr & Ställ medan det inte spelar lika stor roll för användare som reser med elsparkcykel.



Lånecykelanvändare drivs i större utsträckning av praktiska och rationella behov jämfört med elsparkcykelanvändare som drivs mer av känsla och nöje.



Lånecykelanvändarna gör fler resor till och från arbetsplatsen medan elsparkcykelanvändarna reser mer till och från skolan.



Lånecykelanvändare är i genomsnitt äldre än elsparkcykelanvändare.



Elsparkcykelanvändare är mer positiva till att införa ett friflytande lånecykelsystem än lånecykelanvändare.

# BAKGRUND OCH METOD

# Bakgrund och syfte

I Göteborg dominerar två typer av delade mikromobilitetstjänster: låncyklar och elsparkcyklar. Låncykelsystemet Styr & Ställ omfattar 1 750 cyklar och tillhandahålls av Göteborgs Stad. Antalet elsparkcyklar var 2022 ca 4 000 och tillhandahölls av sex olika företag. En genomsnittlig vardag 2021 gjordes ca 1 100 resor med låncyklar och 14 000 resor med delade elsparkcyklar.

Elsparkcyklar har på kort tid blivit ett färdmedel som allt fler använder. Även användandet av låncyklar ökar. Det innebär både möjligheter och utmaningar för trafikkontorets arbete med att öka det hållbara resandet. För att kunna möta dessa utmaningar och möjligheter behövde trafikkontoret mer kunskap om användarna och resandet.

Point AB har på uppdrag av trafikkontoret genomfört en användarstudie i syfte att kartlägga vem som använder Styr & Ställ respektive elsparkcykel, och till vilken typ av resor. Ett viktigt syfte var också att försöka förstå varför man väljer färdmedlet, och vilket färdmedel som skulle använts om den aktuella mikromobilitetstjänsten inte var tillgänglig.

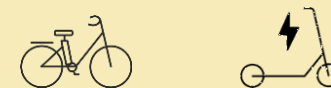
Denna rapport beskriver resultaten från studien och de slutsatser som trafikkontoret drar utifrån vårt fortsatta arbete med delade mikromobilitetstjänster.

## Huvudsakliga frågeställningar:

- Vem använder elsparkcyklar/låncyklar?
- Till vilka resor används elsparkcyklar/låncyklar?
- Varför väljer man elsparkcyklar/låncyklar för sina resor?
- Vilka färdmedel ersätter resorna?
- Hur kombineras elsparkcyklar/låncyklar med resor i kollektivtrafiken?
- Hur uppfattas färdmedlen elsparkcykel och låncykel i relation till övriga färdmedel?

### Läsanvisningar

På varje bild visar symbolen i rubriklisten vilken tjänst insikterna handlar om:



Citatbubblornas färg beror på typ av tjänst:



"Jag använder  
Styr & Ställ"

"Jag använder  
elsparkcykel"



# En användarstudie som kombinerar tre metoder

För att på bästa sätt kunna besvara frågeställningarna kombinerade studien tre olika metoder:

- **Kartläggning av sekundärdata inom området delad mikromobilitet**
- **Kvalitativa intervjuer med användare: på stan och djupintervjuer**
- **Kvantitativa intervjuer med användare: på stan**

Syftet har varit att kunna generera ett mer heltäckande resultat och bidra till så verklighetsnära insikter som möjligt. De kvantitativa insikterna ger möjlighet att generalisera resultatet kring användandet av mikromobilitetstjänsterna, medan de kvalitativa insikterna ger en djupare förståelse för användarnas motivation och drivkrafter kopplat till val av färdmedel.

Kombinationen av kvalitativ och kvantitativ metodik ger oss också en djupare förståelse för användarnas resebeteenden, och kan på så sätt användas för att utveckla och anpassa tjänsterna för att bättre möta användarnas behov och förutsättningar.

Urvalet gjordes strategiskt för att säkerställa en mångfald av användare av såväl elsparkcyklar som Styr & Ställ. Variationen av användartyper är viktig för att få så god förståelse för motivationsmönster som möjligt.

För att säkerställa en bredd av respondenter utgick studien från två faktorer:

- **Geografisk variation** – Platserna ska anknyta till olika typer av stadsmiljöer där mobiliteten ser olika ut, och det finns en spridning av såväl målpunkter som boendeformer. Platserna ska ligga såväl centralt som perifert.
- **Variation i tid på dygnet** – Olika grupper kan tänkas använda tjänsterna vid olika tider och veckodag. Därför genomfördes intervjuerna vid olika tid på dygnet, samt både helg och vardag.

# Kartläggning av sekundärdata

Studien påbörjades i mars 2022 med en kartläggning av sekundärdata inom området delad mikromobilitet. Kartläggningen syftade till att fylla kunskapsluckor och säkerställa att projektet tog avstamp i aktuell forskning kring användandet av delad mikromobilitet.

Insamlingen av sekundärdata innebar att befintlig data i form av kunskapsunderlag, rapporter och aktuell forskning samlades in. Resultatet användes för att rama in studiens specifika frågeställningar och urval, och för att utforma frågeformulären till den kvalitativa intervjustudien.

Resultatet har också använts för att analysera insikter från intervjuerna i denna studie. I denna rapport redovisas insikterna från sekundärdataanalysen löpande tillsammans med insikter från intervjustudierna. Den samlade referenslistan av artiklar och rapporter återfinns i bilaga 1.

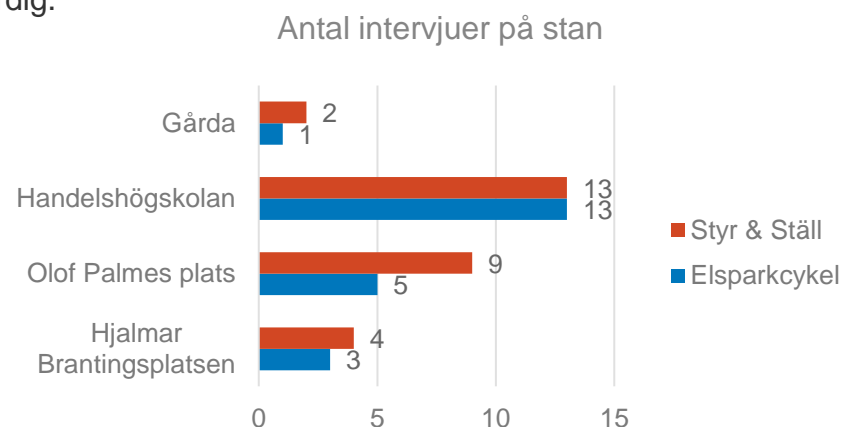


# Kvalitativa intervjuer – på stan & djupintervjuer

Den kvalitativa intervjustudien genomfördes under våren 2022 och bestod av intervjuer på stan och djupintervjuer.

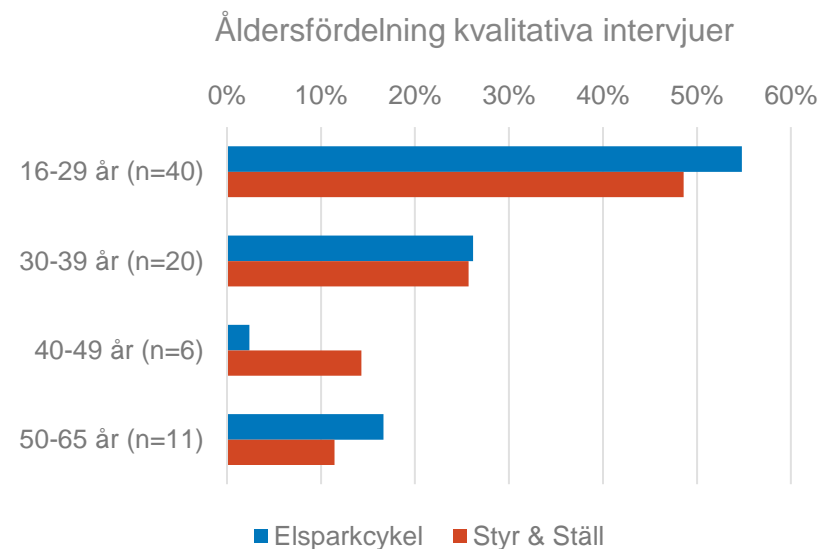
Intervjuer på stan gjordes 12-16 maj med totalt 50 användare på fyra olika platser. Intervjuerna tog uppskattningsvis 5 minuter. Av de totalt 50 respondenterna färdades 22 stycken med elsparkcykel och 28 stycken använde Styr & Ställ.

Platserna valdes strategiskt i dialog med trafikkontoret för att fånga några funktionellt olika typer av platser, i kombination med stationer för Styr & Ställ och relativt höga flöden av elsparkcykelanvändare. Variationen i antalet intervjuer per plats beror på att flödet av trafikanter varierade och att det var svårt att stanna respondenter på elsparkcykel. Fördelningen av elsparkcykelanvändare och Styr & Ställ-användare per plats var relativt likvärdig.



Djupintervjuerna genomfördes med syfte att fördjupa insikterna från intervjuerna på stan, sett till motivationsmönster, behov och drivkrafter. 27 djupintervjuer gjordes över telefon och tog ca 45–60 minuter vardera. Respondenterna rekryterades via webbpanel. 15 var användare av elsparkcykel, 8 stycken använde Styr & Ställ och 4 stycken använde både Styr & Ställ och elsparkcykel.

Sammanlagt genomfördes 77 kvalitativa intervjuer. Styr & Ställ-användarna var mellan 16 och 65 år. 34 procent av respondenterna var kvinnor och 66 procent män. Elsparkcykelanvändarna var mellan 17 och 60 år. 40 procent av respondenterna var kvinnor och 60 procent män.



# Kvantitativa intervjuer på stan

Den kvantitativa intervjustudien genomfördes under hösten 2022 och baseras på 369 intervjuer på stan. Intervjuerna genomfördes på 10 olika platser 1-17 september. Intervjuerna tog uppskattningsvis 5 minuter. Av de totalt 369 respondenterna färdades 150 stycken med elsparkcykel och 219 stycken använde Styr & Ställ. Personer på privata elsparkcyklar eller tjänstsparkcyklar exkluderades.

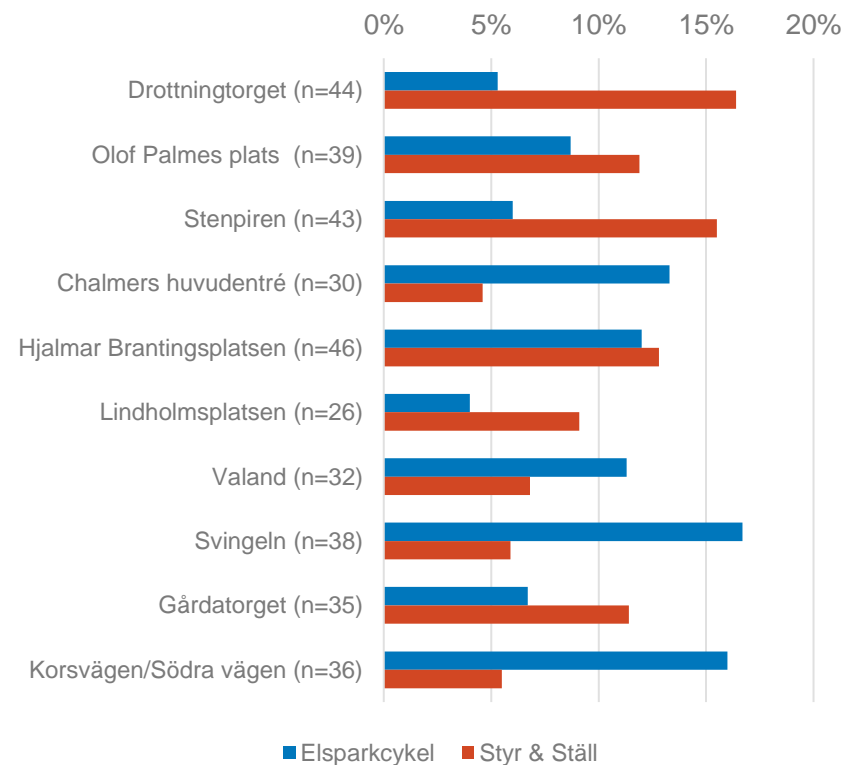
Då det inte var praktiskt möjligt att täcka in alla platser i staden gjordes ett strategiskt urval i dialog med trafikkontoret. Ambitionen var att säkerställa en så god spridning som möjligt över funktionellt olika typer av platser, framför allt avseende resetyper (exempelvis andelen studie-, arbets- eller nöjesresor). Platserna valdes också utifrån möjligheten att fånga upp såväl elspark- som låncykelanvändare.

Antalet intervjuer per plats är relativt jämnt fördelat. Flest intervjuer gjordes vid Hjalmar Brantingsplatsen och Drottningtorget. Vid Drottningtorget och Stenpiren gjordes flest intervjuer med Styr & Ställ-användare och vid Svingeln och Korsvägen gjordes flest intervjuer med elsparkcykelanvändare.

Intervjuerna genomfördes mellan kl. 8.00 och 20.00. Det innebär att resor som genomförs under perioden 20.00–8.00 inte omfattas av undersökningen.

Styr & Ställ-användarna som intervjuades i den kvantitativa undersökningen var mellan 17 och 70 år. Elsparkcykelanvändarna som intervjuades i den kvantitativa undersökningen var mellan 16 och 66 år.

Kvantitativa intervjuer per plats



# ANVÄNDARE OCH ÄRENDE



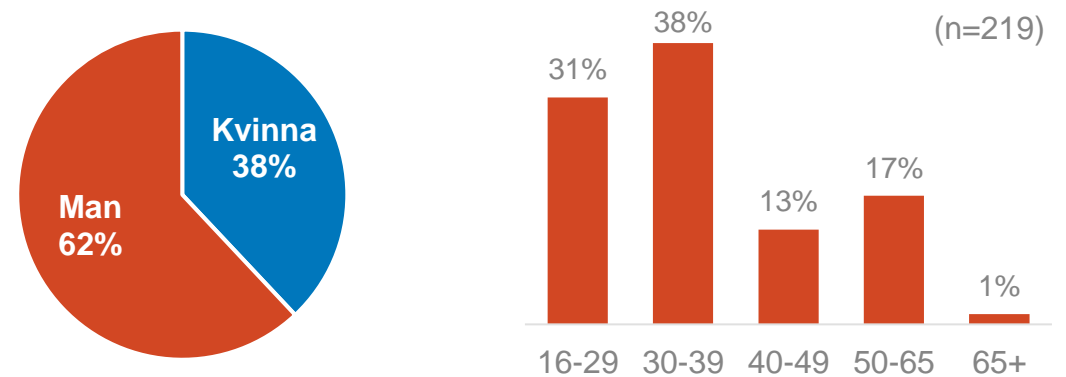
## Vilka använder Styr & Ställ?

Styr & Ställs användare är sedan tidigare kända genom den årliga användarundersökningen som trafikkontoret genomför. Andelen kvinnor i den senaste undersökningen 2022 var 36 procent och män 62 procent. Det stämmer väl överens med användarna i den kvantitativa delen av denna studie, se diagrammet till höger.

Den genomsnittliga åldern för en användare i denna studie är 37 år. Den största användargruppen är män i 30-årsåldern. Resultatet stämmer väl överens med den årliga användarundersökningen och med liknande nationella studier som genomförts för lånecykelanvändare (t.ex. He m.fl. 2019).

Styr & Ställ-användarna själva beskriver den typiska lånecykelanvändaren som en person i yngre medelåldern som studerar eller arbetar centralt, vilket stämmer överens med den genomsnittliga användaren i studien och resultat från liknande studier (t.ex. Lazarus m.fl. 2020).

Kön och ålder



"De är unga 20-40 år. Vanligtvis är de studenter eller doktorander. Friluftsmänniskor eller turister."

"Medelålders förälder med kontorsjobb."



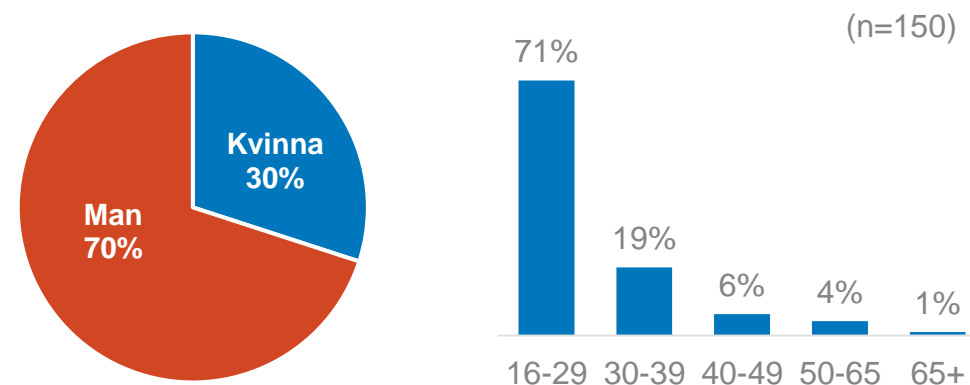


## Vilka använder elsparkcykel?

Elsparkcykelanvändarna utgörs i den kvantitativa delen av 70 procent män och 30 procent kvinnor. En genomsnittlig användare är 28 år. Den största användargruppen är män i tjugoårsåldern. Jämfört med den tidigare svenska studien för Transportstyrelsen (Transportstyrelsen, 2020) är elsparkcykelanvändarna i Göteborg något yngre än det nationella genomsnittet. Nästan 90 procent av användarna i Göteborg är yngre än 40 år. Dessutom är andelen manliga elsparkcykelanvändare högre i Göteborg.

Elsparkcykelanvändare anser själva att den typiska elsparkcykelanvändaren är en person i 20-årsåldern som ofta har ont om tid och inte vill bli svettig. Relativt få av användarna anser sig själva stämma in på bilden av den typiska användaren. Det antyder ett visst avståndstagande – något som skulle kunna bero på den negativa mediapubliciteten kring elsparkcyklar.

Kön och ålder



"Många yngre som åker för skoj skull. Men även män i kostym som inte vill bli svettiga."

"En som kanske inte alltid planerar, mer spontan person. Ofta ont om tid och behöver färdas snabbt, ung person 20-30 år."





### **Elsparkcykelanvändare yngre än låncykelanvändare**

Elsparkcykelanvändarna är i genomsnitt yngre än låncykelanvändarna. Den genomsnittliga elsparkcykelanvändaren är nio år yngre än den genomsnittliga Styr & Ställ-användaren. Det stämmer väl överens med tidigare studier (t.ex. NACTO, 2020; Reck och Axhausen, 2021; Sanders m.fl., 2020; Wang m.fl., 2021).

I en studie av New Yorks cykeldelningstjänst Citi Bike genomförde användarna i åldersgruppen 28–37 år flest antal resor. Andra studier pekar på att låncyklar som inte är eldrivna attraherar en större andel i åldersgruppen 39–42 år, jämfört med eldrivna varianter som lockar en större andel äldre användare (He m.fl., 2019).

Det är en jämnare åldersfördelning bland Styr & Ställ-användarna i jämförelse med elsparkcykelanvändarna. Cyklarna som ingår i lånesystemet för Styr & Ställ är inte eldrivna, vilket skulle kunna vara en bidragande faktor till den jämna åldersfördelningen.

### **Fler män bland elsparkcykelanvändare**

Majoriteten av de som använder de delade mikromobilitetstjänsterna i Göteborg är män. Det överensstämmer med en liknande studie som genomförts i Schweiz (t.ex. Reck och Axhausen, 2021). Andelen män är högre bland elsparkcykelanvändarna jämfört med Styr & Ställ-användare.

Utifrån den tidigare svenska studien för Transportstyrelsen är 57 procent av elsparkcykelanvändarna män och 43 procent kvinnor (Transportstyrelsen, 2020). I Göteborg är 70 procent av elsparkcykelanvändarna män och 30 procent kvinnor. Andelen män är alltså något högre i Göteborg jämfört med det nationella genomsnittet.

I denna undersökning inkluderades inte användarnas inkomstnivå eller utbildningsbakgrund. I liknande internationella studier är användarna ofta unga universitetsutbildade män, ofta heltidsarbetande och med få eller inga barn i hushållet. Inkomstnivån hos användarna av delade elsparkcyklar varierar men brukar motsvara den regionala medianinkomsten, medan inkomsten bland låncykelanvändare tenderar att vara något högre än medelinkomsten (NACTO, 2020; Reck och Axhausen, 2021; Lazarus m.fl., 2020).

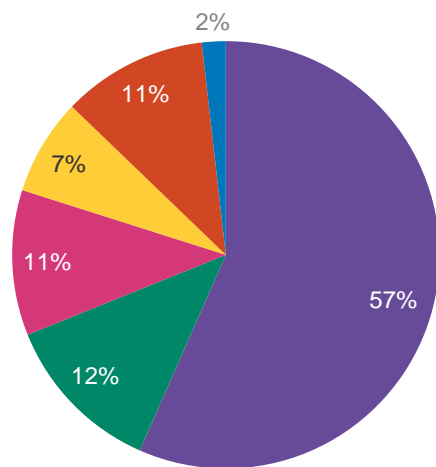


# ANVÄNDARE OCH ÄRENDE



## Styr & Ställ: resans ärende

Styr & Ställ används oftast för arbetsresor. Ungefär en tredjedel av resorna görs i syfte att ta sig till och från fritidsaktiviteter, vänner och familj eller för att utföra ärenden och inköp. Det stämmer väl överens med resultaten från den årliga användarundersökningen för Styr & Ställ.

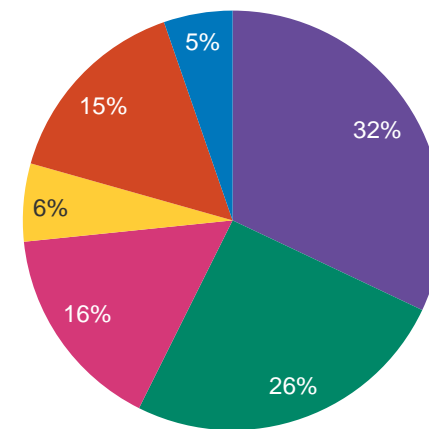


(n=219)

- Ta mig till/från arbete
- Ta mig till/från studier
- Ta mig till/från fritidsaktiviteter
- Ta mig till/från vänner/familj
- Göra inköp/ärende

## Elsparkcykel: resans ärende

Elsparkcyklar används oftast för resor till och från daglig aktivitet, antingen studier eller arbete. Drygt 40 procent av resorna med elsparkcykel görs i syfte att ta sig till och från fritidsaktiviteter, vänner och familj eller för att utföra ärenden och inköp.



(n=150)

- Ta mig till/från arbete
- Ta mig till/från studier
- Ta mig till/från fritidsaktiviteter
- Ta mig till/från vänner/familj
- Göra inköp/ärende
- Ar

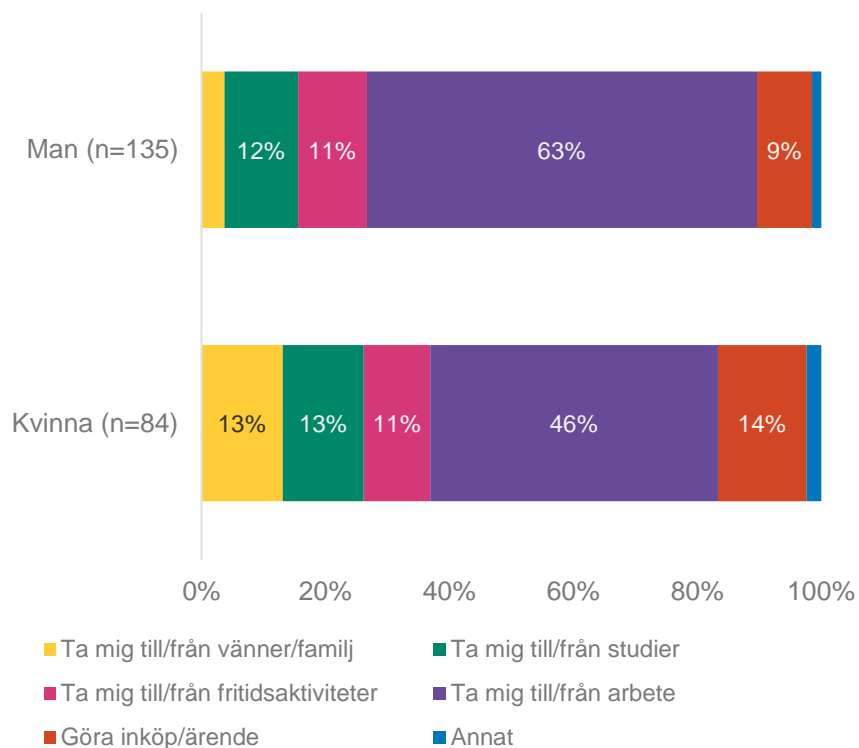


# ANVÄNDARE OCH ÄRENDE



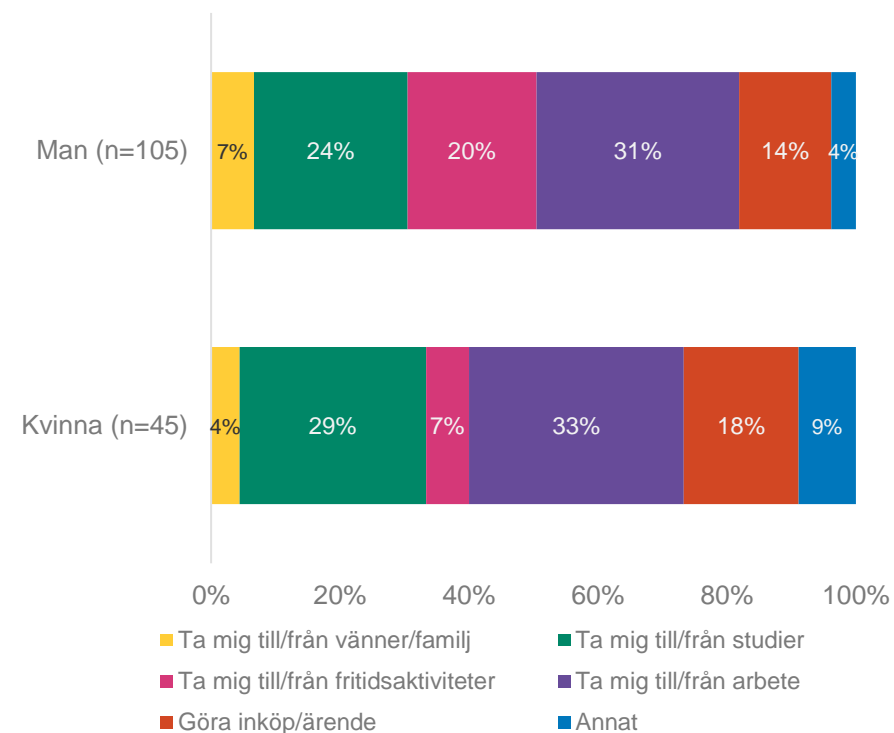
## Styr & Ställ: resans ärende utifrån kön

Män använder i högre utsträckning Styr & Ställ för resor till och från arbetet jämfört med kvinnor. Kvinnliga användare av Styr & Ställ gör en större andel ärenderesor och resor till och från vänner och familj än manliga användare.



## Elsparkcyklar: resans ärende utifrån kön

Män och kvinnor använder elsparkcyklar för ungefär samma syften. Manliga elsparkcykelanvändare resor något mer till och från fritidsaktiviteter. Kvinnliga användare använder lite oftare elsparkcykel till och från skolan och arbetsplatsen jämfört med män.

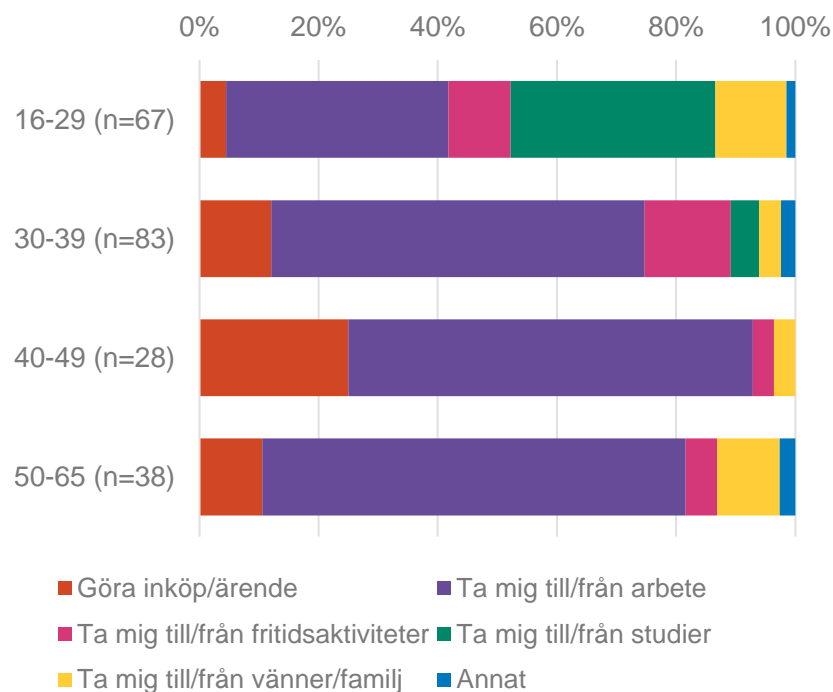






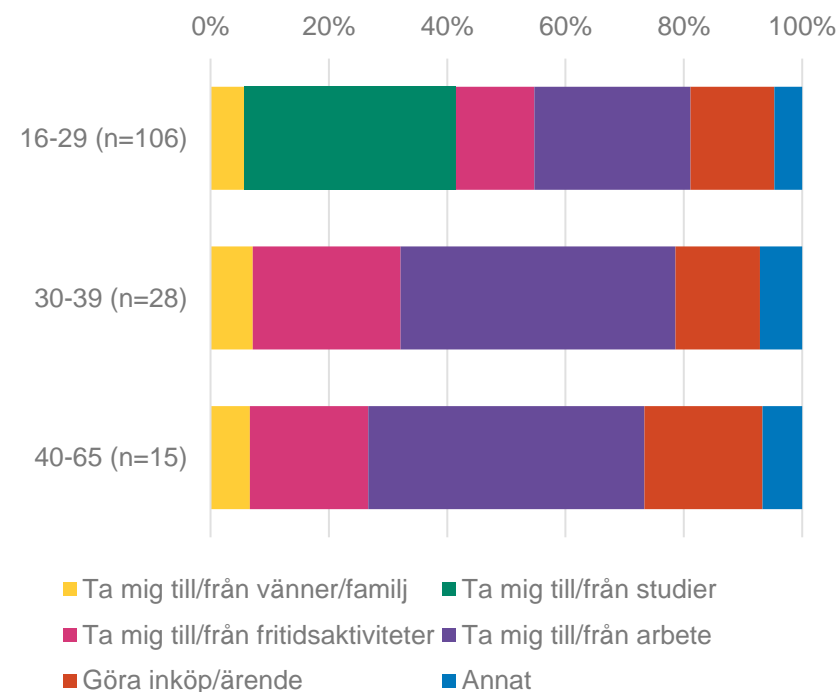
## Styr & Ställ: resans ärende utifrån ålder

En fjärdedel av användarna i åldersgruppen 40–49 år nyttjar Styr & Ställ för att göra inköp och ärenden, vilket är betydligt högre än i de övriga åldersgrupperna. Den största andelen resor till och från studier genomförs av användare i åldersgruppen 16–29 år. En större andel resor till och från arbetet görs av användare över 30 år.



## Elsparkcykel: resans ärende utifrån ålder

Samtliga resor med elsparkcykel till och från skolan görs av användare i åldersgruppen 16–29 år. I åldersgruppen 30–39 år gör nästa hälften av elsparkcykelanvändarna resor till och från arbetsplatsen, en fjärdedel av användarna i samma åldersgrupp gör resor till och från fritidsaktiviteter.





### **Styr & Ställ är en tjänst för pendling**

Båda mikromobilitetstjänsterna används i hög utsträckning för resor till daglig aktivitet, vilket också är den vanligaste formen av resor sett till alla resor som görs i staden. Eftersom användarna av elsparkcyklar är yngre är det en betydligt högre andel som reser till studier i jämförelse med användare av Styr & Ställ. Elsparkcyklar används dock i högre utsträckning till andra typer av resor än Styr & Ställ, vilket gör Styr & Ställ till en tjänst för framförallt arbetspendling.

### **Fler män än kvinnor reser till arbete med Styr & Ställ**

Män använder i högre utsträckning Styr & Ställ för arbetsresor i jämförelse med kvinnor. Det beror troligen på skillnader i mäns och kvinnors pendlingsmönster: män har i genomsnitt längre till arbetet och därmed högre sannolikhet för flera delresor där en del kan göras med låncykel. Kvinnor gör i högre utsträckning ärenden längs vägen till och från arbetet, och för det är ofta andra färdmedel mer attraktiva än låncyklar.

### **Unga använder elsparkcyklar till alla resor**

Ärendefördelningen på elsparkcykel för de unga visar att elsparkcykel är en tjänst som används till alla typer av resor. För de äldre är andelen fritidsresor betydligt högre än bland de yngre, vilket framförallt beror på att de i mycket lägre utsträckning använder elsparkcykel för arbets- och studieresor. Men de unga använder elsparkcyklar för alla typer av resor: dagligt resande, fritids- och inköpsresor och resor för sociala aktiviteter.

### **Elsparkcyklar mer flexibelt – men potentiellt mycket dyrt**

Att elsparkcykel används till så många olika typer av resor visar på tjänstens höga grad av flexibilitet bland användarna. Det stationsbaserade systemet i Styr & Ställ är optimerat utifrån de stora reseflödena mellan knutpunkter, vilket leder till en hög andel arbetsresor.

Att så många typer av resande kan göras med elsparkcykel innebär en stor konverteringspotential till tjänsten. För användaren kan det dock bli mycket dyrt, med tanke på att betalningsmodellen hos de flesta leverantörerna baseras på pris per resa.

# BEHOV OCH DRIVKRAFTER



## Varför väljer man Styr & Ställ?

Användare av Styr & Ställ säger att lånecyklar ger mer frihet och flexibilitet än andra färdmedel. Styr & Ställ jämförs i hög utsträckning med kollektivtrafiken, och beskrivs då som ett snabbare och enklare färdmedel. Flera säger att de använder Styr & Ställ eftersom de har behov av snabba, enkla och billiga resor. Dessutom är möjligheten till vardagsmotion en viktig drivkraft.

I en kundundersökning för Oslos lånecyklar, Bysykkel, framkom det att användarna väljer lånecykel för att det upplevs som det snabbaste, billigaste och mest miljövänliga resealternativet (Obos, 2021). En liknande studie som genomfördes i Nederländerna visade att användare valde lånecykel för att det är enklare än att gå, sparar tid och minskar risken för att bli bestulen på sin egen cykel (Ma m.fl., 2020).

Resultatet från de internationella studierna stämmer väl överens med insikterna kring Styr & Ställ-användarnas behov och drivkrafter. Det rör sig framför allt om behov som är kopplade till praktiska och rationella aspekter kring resandet. För Styr & Ställ-användare är det viktigt att komma fram snabbt mellan A och B till en låg kostnad. Möjligheten till rörelse och motion är en positiv aspekt men inte en avgörande faktor.





### Varför väljer man elsparkcykel?

De som använder elsparkcykel gör det därför att resan går snabbare och smidigare, framför allt i jämförelse med resor med gång eller kollektivtrafik. Flera användare anser att det är billigare än kollektivtrafiken. Användarna uttrycker också att det passar dem i deras behov av spontana och flexibla resor, men även för att det är ett roligt färdmedel.

En undersökning kring delad mikromobilitet i Oslo visade att användare framför allt väljer elsparkcykel för att de upplevs snabbare och mer flexibla än andra färdmedel (Fearnley, Berge och Johnsson, 2020). Resultatet i den nationella undersökningen för Transportstyrelsen visade att elsparkcykelanvändarna framför allt väljer elsparkcykel för att det är roligt och sparar tid i jämförelse med att gå (Transportstyrelsen, 2020).

Resultatet från liknande studier stämmer väl överens med insikterna kring elsparkcykelanvändarnas behov och drivkrafter i Göteborg. Viktiga drivkrafter för elsparkcykelanvändare är kopplade till nöje och upplevelsen av resan snarare än praktiska och rationella aspekter kring resandet. Dessutom är flexibiliteten och frihetskänslan viktiga drivkrafter som påverkar användarnas upplevelse av resan.

*"Roligt, det är lite fart som man kan styra över själv till skillnad mot buss. Jag har kontrollen."*

*"Jättekonstigt att man betalar dubbelt så mycket för bussen. På sommaren blir det 100 procent elsparkcykel då väljer jag bort kollektivtrafiken i och med att det blir så dyrt."*

*"Frisk luft, man är oberoende av tidtabeller och bussar. Man får tag i en och behöver inte vänta på bussen. Friheten."*





## Vilka omständigheter påverkar valet av Styr & Ställ?

Flera användare framhåller vikten av fint väder och närheten till stationer för låncyklar för att motivera valet av Styr & Ställ. Dessutom upplever flera användare att det känns säkrare att använda Styr & Ställ för att man inte behöver oroa sig för att ens egen cykel ska bli stulen.



## När väljer man Styr & Ställ?

Resan med Styr & Ställ planeras oftast dagen innan, och i samband med det kollar användaren vädret. Det är däremot inte förrän samma dag som de flesta av respondenterna faktiskt bestämmer sig.

Valet av Styr & Ställ styrs till viss del av de aktuella omständigheterna i reseögonblicket; känslan i stunden, tidsmässiga aspekter och vädret just där och då.





### Vilka omständigheter påverkar valet av elsparkcykel?

Jämfört med Styr & Ställ är det relativt få utomstående faktorer som påverkar användandet av elsparkcykel. Det är framförallt användarnas egna drivkrafter som styr. Resans längd är en central faktor för valet av elsparkcykel.

Några av användarna åker inte längre än ca 15 minuter på grund av att det blir obekvämt eller dyrt. Tid på dygnet, veckodag eller slutdestination har också betydelse för valet av elsparkcykel. Dessutom upplever flera användare att det är friheten och spontaniteten som är finessen med elsparkcykeln.

*"Om det är en längre resväg kanske jag inte reser med elsparkcykeln. Beror också på hur lätt eller svårt det är att resa med kollektivtrafiken."*

*"När det är helg blir det elsparkcykel."*

*"Att jag bestämmer själv. Jag måste göra allt jobb själv och betala för det men jag bestämmer alla delar själv, när, vart, hur."*



### När väljer man elsparkcykel?

Elsparkcykelanvändarna uppger att de ofta väljer elsparkcykel när de har bråttom eller är sena. Många av resorna sker spontant utan större planering. Vetskapen att det finns många elsparkcyklar tillgängliga och att de ofta är lätta att använda gör att användarna inte har så stort behov av att planera sin resa.

*"Brukar bestämma mig precis innan jag ska ta den – Oj, jag ska vara framme om en kvart."*

*"Brukar bestämma mig spontant, om jag ser en på vägen eller har bråttom. Ca 30 min innan jag går hemifrån."*

*"Sällan jag planerar men har det i bakhuvudet att jag kan ta en elsparkcykel om det strular med spårvagnen."*





### **Båda tjänsterna ger mer frihet och flexibilitet än andra färdmedel**

Användare av både Styr & Ställ och delade elsparkcyklar upplever att respektive tjänst ger dem mer frihet och flexibilitet än andra färdmedel. Båda jämförs i hög utsträckning med kollektivtrafiken, vilket tyder på att de upplevs som närbesläktade och kan användas för samma resor. I jämförelsen framstår mikromobilitetstjänsterna som snabbare och enklare.

Styr & Ställs användare väljer tjänsten eftersom de har behov av snabba, enkla och billiga resor. Elsparkcykelanvändarna väljer tjänsten för att de har behov av spontana och flexibla resor, men även för att det är ett roligt färdmedel. Både Styr & Ställ-användarna och elsparkcykelanvändarna upplever respektive tjänst som mer prisvärd än kollektivtrafiken.

För elsparkcykelanvändarna är det viktigt med flexibilitet och den frihets känsla som kommer av upplevelsen. För Styr & Ställ-användare är det viktigt att ta sig snabbt mellan A och B till en låg kostnad, möjligheten till rörelse och motion är en positiv aspekt men inte en avgörande faktor.

### **Styr & Ställ-användare planerar sina resor i större utsträckning**

Styr & Ställ-användare påverkas i högre omfattning av utomstående faktorer i sitt val av färdmedel. Till exempel tillgängligheten till stationerna, vädret och årstiden, samt minskad stöldrisk i jämförelse med att använda sin egen cykel. Styr & Ställ-användare drivs också i större utsträckning av mer praktiska behov som motion, användarvänlighet och att spara tid och kostnader. Styr & Ställ-användare planerar sin resa i större utsträckning än elsparkcykelanvändare.

Jämfört med Styr & Ställ är det färre utomstående faktorer som påverkar användandet av elsparkcykel. Elsparkcykelanvändarna påverkas i högre omfattning av användarcentrerade faktorer som möjlighet till spontanitet och frihet. Även reslängd och tid på dygnet påverkar. Delad elsparkcykel är ett färdmedel som i högre utsträckning väljs i stunden.

Lånecykelanvändare och elsparkcykelanvändare har snarlika behov men relativt olika drivkrafter. Det är viktigt att ta fasta på när man utvecklar tjänsterna. För att attrahera användare bör tjänsterna upplevas som snabba och enkla i förhållande till kollektivtrafiken. Eftersom elsparkcykelanvändarna inte har samma framförhållning kring sitt resande är det viktigt att tjänstens flexibilitet bibehålls. Å andra sidan bör insatser kopplat till att öka användningen av lånecykla fokusera på hur man som användare kan trotsa vädret och cykla trots att det regnar. För att underlätta planering är det också viktigt att systemet är förutsägbart, till exempel att tillgången till cyklar alltid är god.



# KOMBINATIONSPRESOR OCH ÖVERFLYTTNING

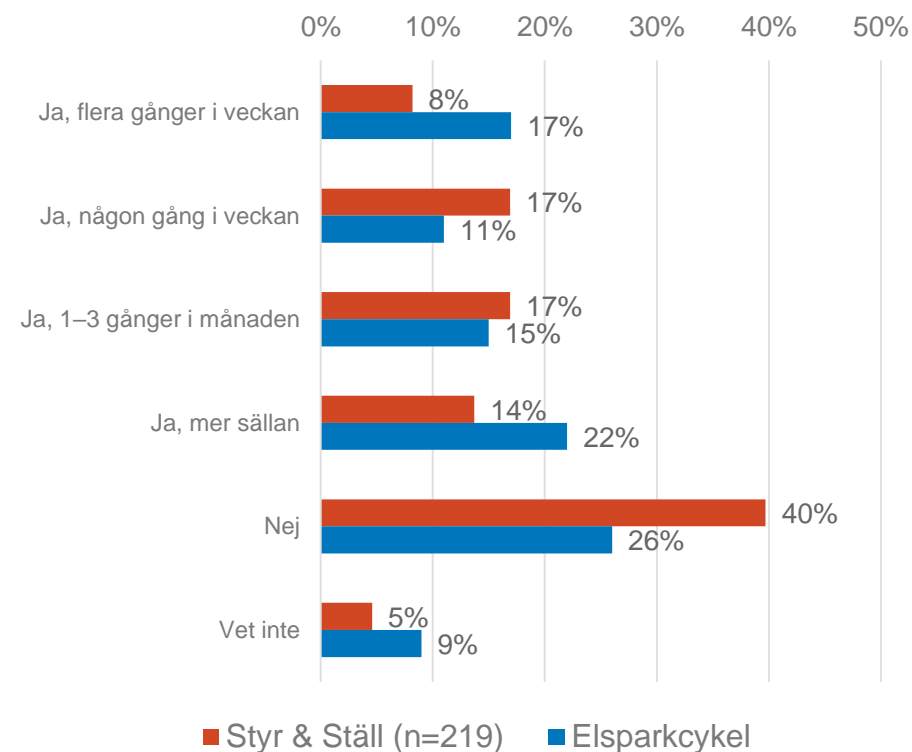


## Nästan hälften gör resor de inte gjorde tidigare

Drygt 40 procent av Styr & Ställ-användarna gör minst en gång i månaden en resa de inte tidigare skulle ha gjort. Nästan lika stor andel av användarna gör inte nya resor sedan Styr & Ställ infördes, vilket indikerar att de har ersatt andra färdmedel med Styr & Ställ.

Drygt 40 procent av elsparkcykelanvändarna gör minst en gång i månaden en resa de inte tidigare skulle ha gjort. Drygt en fjärdedel av användarna gör inte några nya resor sedan elsparkcyklarna infördes, vilket indikerar att de har ersatt andra färdmedel med elsparkcykel.

Gör du resor du inte gjorde innan?



Exakt fråga: Händer det att du gör du resor med låncykel Styr & Ställ /elsparkcykel som du inte skulle gjort alls annars– t.ex. spontana nöjes- eller fritidsresor?



## Överflyttning bedöms med flera frågor

Att bedöma överflyttning mellan färdmedel över tid är komplicerat. Resmönster förändras och beslutsprocessen påverkas utifrån vilka färdmedel som finns tillgängliga. Att tillfråga resenärer om överflyttning innebär också att de resonerar kring en hypotetisk situation, som både kan påverkas av den sociala interaktionen kring frågeställningen och vid vilken tidpunkt i processen från beslut om färdmedel till ankomst som användaren blir tillfrågad.

Ett exempel som relaterar till användningen av mikromobilitetstjänster är att beslutet att välja Styr & Ställ eller elsparkcykel tas vid olika tidpunkter i relation till resan. Resor med elsparkcykel är i högre grad spontana och själva färdmedlets tillgänglighet bidrar till att skapa resbehovet. Att ställa en fråga om alternativa färdmedel i direkt relation till resan kommer på så sätt att överskatta antalet tidigare resor med andra färdmedel.

Det kan också bli svårt att tolka en fråga om alternativa färdmedel om resan är planerad i förväg och består av flera delresor. Användaren valde kanske att ta kollektivtrafiken för första delresan och därefter Styr & Ställ, och om det färdmedlet inte fanns tillgängligt hade kanske användaren valt ett annat färdmedel för hela resan, och den aktuella delresan hade då kanske inte blivit av alls.

Därför bedöms överflyttning i den här studien med hjälp av två frågor. Den ena syftar till att fånga upp variationen i lite mer spontana resor, och den andra utgår från ett lite längre tidsperspektiv. För att förstå överflyttning från andra färdmedel bör man se till svaren på båda frågorna för båda mikromobilitetstjänsterna.

Frågor som ställts i denna studie:

***Vad skulle du gjort om det inte funnits någon låncykel/elsparkcykel idag?***

***Hur skulle du rest den här resan innan låncyklar/elsparkcyklar fanns?***

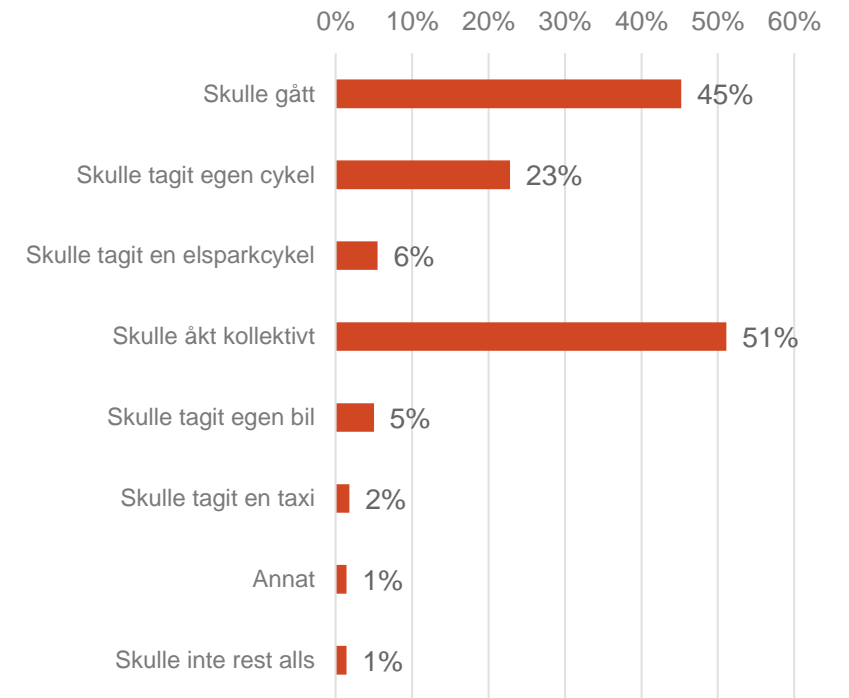


## Styr & Ställ – istället för resor till fots eller kollektivtrafiken

Majoriteten av användarna skulle ha åkt kollektivt eller gått till fots om det inte funnits en Styr & Ställ-cykel tillgänglig dagen för resan. Fem procent av användarna skulle ha valt bilen. Det indikerar att det finns en liten andel Styr & Ställ-användare som ersätter bilresor och istället använder låncyklar.

Nästan en fjärdedel av Styr & Ställ-användarna skulle ha tagit sin egen cykel om det inte funnits någon låncykel tillgänglig. Det indikerar att en del användare upplever Styr & Ställ som en mer attraktiv mobilitetslösning än sin egen cykel. Det kan bero på att låncykelsystemet upplevs som smidigare eftersom användarna inte riskerar att deras egen cykel blir stulen eller går sönder. Det kan också bero på att låncyklar är mer flexibelt genom att de erbjuder en bättre möjlighet att kombinera färdmedel, till exempel över dagen. Det är också viktigt att påpeka att i jämförelse med att köpa och underhålla sin egen cykel är Styr & Ställ ett prisvärt alternativ för de som bor och mestadels reser inom systemzonen. Med systemzon avses det geografiska område där låncykelstationerna är utplacerade.

Vad skulle du gjort om det inte funnits någon styr & ställ idag?



OBS! Flervalsfråga

(n=219)

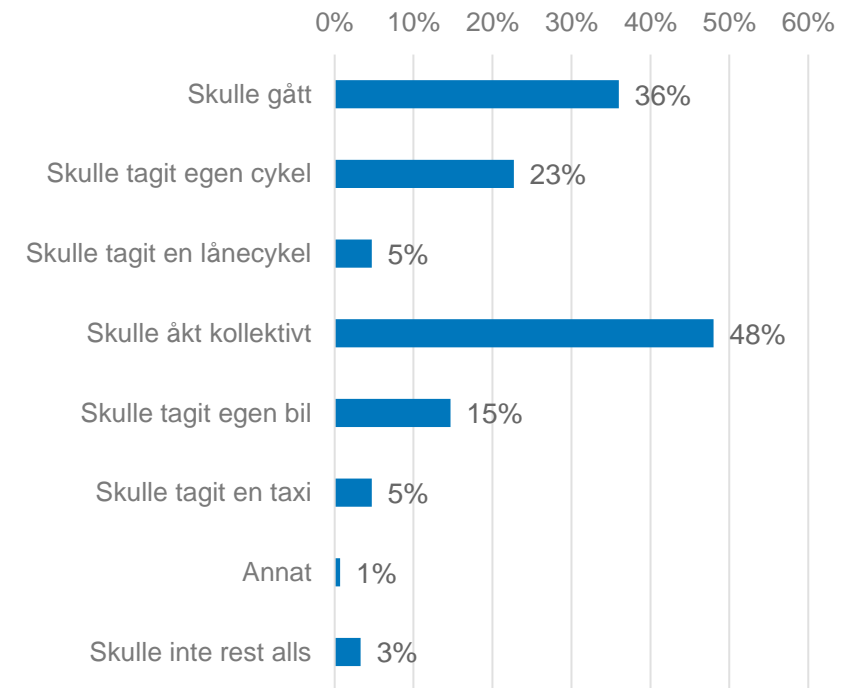


## Högre andel bilresor ersätts med elsparkcykel

Majoriteten av användarna skulle ha åkt kollektivt eller gått om det inte funnits någon elsparkcykel tillgänglig, precis som Styr & Ställ-användarna. Det är dock 15 procent av användarna som svarar att de skulle ha valt bilen om det inte funnits någon elsparkcykel tillgänglig och ytterligare 5 procent av användarna uppger att de skulle valt taxi. Resultatet tyder på att elsparkcyklarna i högre utsträckning ersätter bilresor i jämförelse med Styr & Ställ. Det är också högre jämfört med resultat från tidigare internationella studier (t.ex. Wang m.fl., 2022). I dessa studier är det dock fler taxiresor som ersätts med delade elsparkcyklar än vad resultaten från Göteborg visar.

Nästan en fjärdedel av elsparkcykelanvändarna skulle ha tagit sin egen cykel om det inte funnits någon elsparkcykel tillgänglig. Värt att notera är att dessa, och de som skulle gått, alltså byter ut aktiva färdmedel mot ett passivt.

Vad skulle du gjort om det inte funnits någon elsparkcykel idag?



OBS! Flervalsfråga

(n=150)



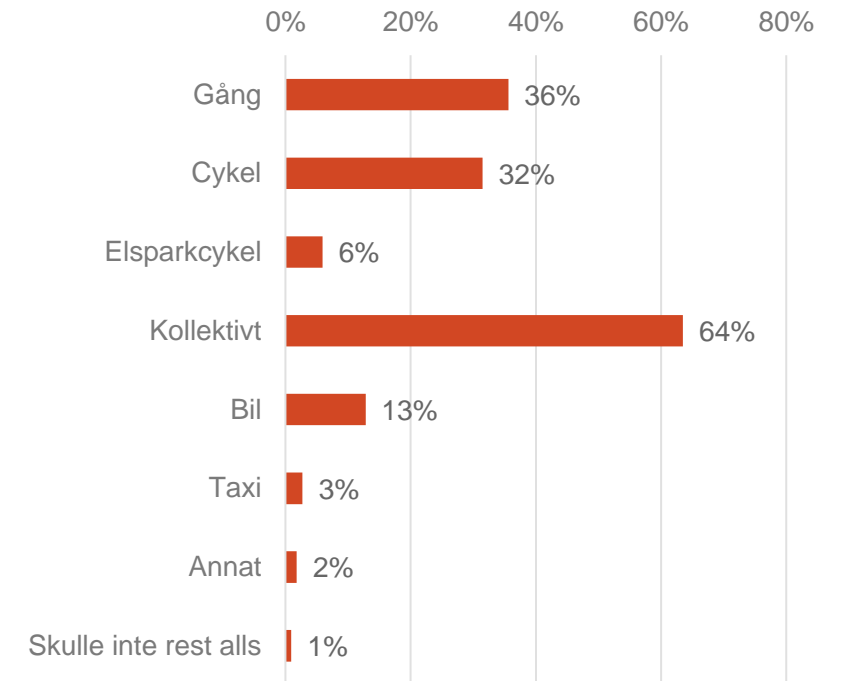
## Innan Styr & Ställ åkte användarna kollektivt

Drygt hälften av Styr & Ställ-användarna gjorde samma resa med kollektivtrafik innan låncyklarna infördes. Drygt en tredjedel av användarna promenerade. Resultatet överensstämmer väl med en metastudie från Porto universitet som visar att låncyklar i hög utsträckning ersätter gång- och kollektivtrafikresor (Teixeira m.fl., 2020).

Överflyttningen från bil och taxi överensstämmer också med resultat från tidigare studier, se sammanställningen på nästa sida. Det som dock utmärker sig i Göteborg är att nästan en tredjedel av Styr & Ställ-användarna uppger att de tidigare reste med egen cykel och nu har börjat använda Styr & Ställ istället. I tidigare studier är det en betydligt lägre andel låncykelanvändare som har gjort den överflyttningen.

En förklaring skulle kunna vara att andelen cyklister före införande av låncykelsystemet var högre i Göteborg jämfört med andra städer och att aktiva cyklister har valt att byta från egen cykel till att använda låncykelsystem för att minska stöldriskerna och behovet av reparationer.

Hur skulle du rest den här resan innan Styr & Ställ fanns?



OBS! Flervalsfråga

(n=219)



# KOMBINATIONRESOR OCH ÖVERFLYTTNING



## Tidigare studier kring överflyttning av resor till lånecykel

Överflyttning från →	Bi/MC	Taxi	Kollektivtrafik	Gång	Egen cykel	Ny resa	Metod
<b>Denna studie (n=219)*</b>	<b>13 %</b>	<b>3 %</b>	<b>64 %</b>	<b>36 %</b>	<b>32 %*</b>	<b>1 %</b>	<b>På stan</b>
Brisbane (n=443)	21 %	3 %	43 %	23 %	8 %	1 %	Webbenkät
Melbourne (n=372)	19 %	2 %	41 %	27 %	9 %	1 %	Webbenkät
Hangzhou (n=275)	8 %	5 %	59 %	19 %	10 %	–	På stan
Nanjing (n=168)	15 %	4 %	19 %	47 %	15 %	–	På stan
Barcelona (–)	10 %	–	51 %	26 %	6 %	–	Sekundärdata
Dublin (n=237)	3 %	–	31 %	54 %	12 %	–	På stan
Dublin (n=360)	20 %	–	35 %	46 %	–	–	På stan
Lyon (–)	7 %	–	50 %	37 %	4 %	2 %	Sekundärdata
London (n=1 199)	1 %	4 %	61 %	29 %	5 %	1 %	Webb + på stan
London (n=2 177)	2 %	4 %	58 %	26 %	8 %	4 %	Webb + på stan
Storbritannien (n=891)	23 %	3 %	22 %	31 %	9 %	10 %	Webbenkät
Storbritannien (n=649)	13 %	3 %	28 %	33 %	12 %	10 %	Webbenkät
Storbritannien (n=1 790)	10 %	4 %	27 %	42 %	7 %	7 %	Webbenkät
Paris (–)	8 %	5 %	65 %	20 %	–	–	Sekundärdata
Minnesota (n=681)	19 %	3 %	20 %	38 %	8 %	9 %	Webbenkät

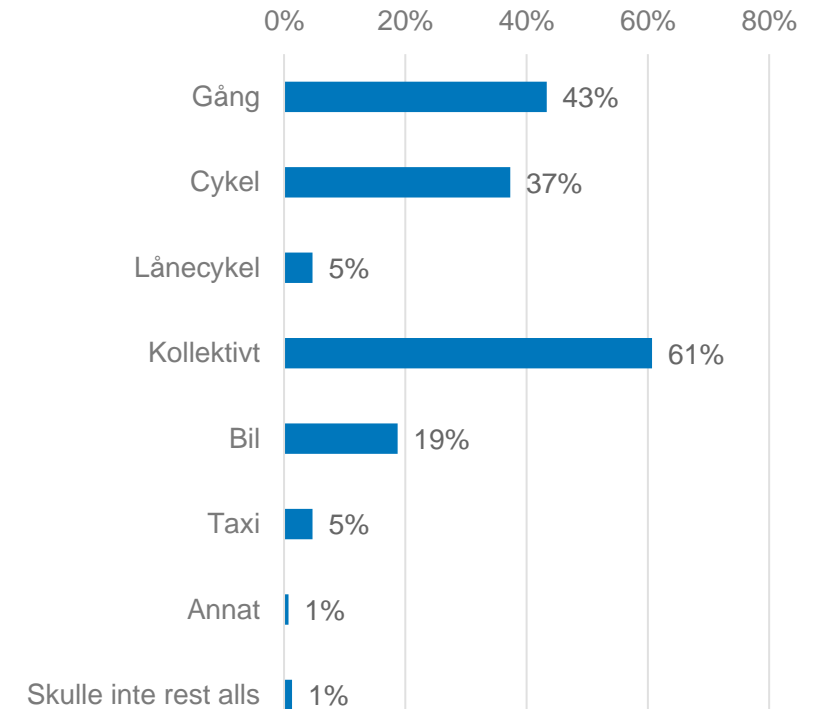


## Elsparkcykelanvändarna gick eller åkte kollektivt tidigare

Drygt 60 procent av elsparkcykelanvändarna reste tidigare samma resa med kollektivtrafik innan delade elsparkcyklar infördes och drygt 40 procent av användarna promenerade. Resultatet överensstämmer väl med en liknande undersökning från universitetet i Houston från 2022 som visar att elsparkcyklar i hög utsträckning ersätter gång- och kollektivtrafiksresor (Wang m.fl., 2022).

Det som utmärker sig i Göteborg är att nästan 20 procent av elsparkcykelanvändarna uppger att de tidigare reste med egen bil, vilket är högre än genomsnittet jämfört med tidigare studier (Wang m.fl., 2022). Det är dock en lägre andel elsparkcykelresor i Göteborg som ersätter taxiresor jämfört med överflyttningen internationellt. Det kan vara ett resultat av att användningen av elsparkcyklar i Göteborg har begränsats på helger. Se hela sammanställningen på nästa sida.

Hur skulle du rest den här resan innan elsparkcykeln fanns?



OBS! Flervalsfråga

(n=150)





# KOMBINATIONRESOR OCH ÖVERFLYTTNING



## Tidigare studier kring överflyttning av resor till elsparkcykel

Överflyttning från →	Bil/MC	Taxi	Kollektivtrafik	Gång	Mikromobilitet	Metod
<b>Denna studie (n=150)</b>	<b>19 %</b>	<b>5 %</b>	<b>61 %</b>	<b>43 %</b>	<b>42 %</b>	<b>På stan</b>
Toronto (n=334)	–	44 %	53 %	57 %	36 %	På stan
Paris (n=459)	4 %	6 %	37 %	35 %	7 %	På stan
Paris (n=1 350)	5 %	8 %	36 %	37 %	12 %	Webbenkät
Paris/Lyon/Marseilles (n=4 382)	3 %	6 %	30 %	44 %	12 %	Webbenkät
München (n=167)	–	24 %	59 %	80 %	59 %	–
Thessaloniki (n=271)	–	17 %	33 %	44 %	7 %	–
Oslo (n=549)	3 %	5 %	23 %	60 %	6 %	–
Zürich (n=121)	–	10 %	24 %	52 %	14 %	–
Auckland (n=1 000)	–	21 %	7 %	53 %	6 %	–
Christchurch (n=380)	14 %	9 %	5 %	52 %	6 %	–

(Wang m.fl., 2022)

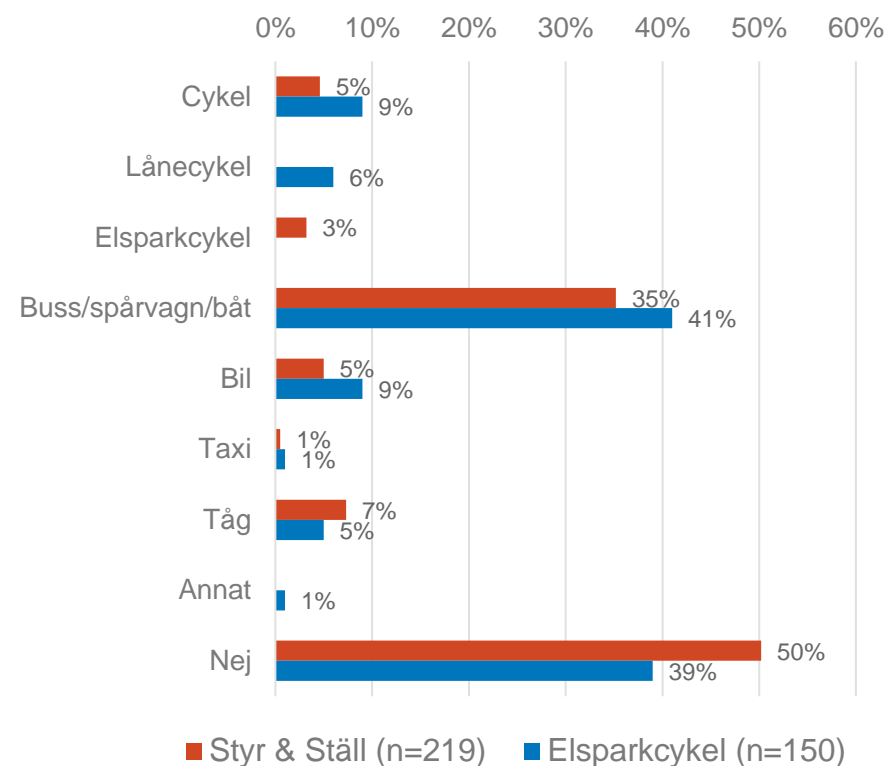


## Fler elsparkcykelanvändare kombinerar färdmedel

Hälften av Styr & Ställ-användarna kombinerar inte sin resa med något annat färdmedel. Majoriteten av de som kombinerar sin resa med andra färdmedel gör det med kollektivtrafiksresor.

Ungefär 40 procent av elsparkcykelanvändarna kombinerar sin resa med kollektivtrafiksresor. Nio procent svarade att de kombinerar sina elsparkcykelresor med bil och nästan 40 procent uppger att de inte kombinerar elsparkcykelresor med andra färdmedel.

Använder du något annat färdmedel för andra delar av den här resan?



OBS! Flervalsfråga



## Mikromobilitetstjänsterna skapar nya resor

Införandet av Styr & Ställ och delade elsparkcyklar har bidragit till att nästan hälften av användarna av delade mikromobilitetstjänster i Göteborg gör resor minst en gång i månaden som de annars inte skulle ha gjort.

Andelen användare som inte gör nya resor är större bland Styr & Ställ-användare än bland elsparkcykelanvändare. Det indikerar att Styr & Ställ-användarna i högre utsträckning har ersatt andra färdmedel jämfört med elsparkcykelanvändarna.

## Färre resor till fots och med kollektivtrafiken

Oavsett vilken frågeformulering som används blir tolkningen densamma: det är framför allt resor till fots och med kollektivtrafiken som delade mikromobilitetstjänster har ersatt.

Drygt hälften av Styr & Ställ-användarna reste tidigare samma resa med kollektivtrafik innan Styr & Ställ infördes och drygt en tredjedel av användarna promenerade. Drygt hälften av elsparkcykelanvändarna reste tidigare samma resa med kollektivtrafik innan delade elsparkcyklar infördes och drygt 40 procent av användarna promenerade.

## Elsparkcykel ersätter fler bilresor

Resor med elsparkcyklar ersätter i högre utsträckning bilresor än vad resor med Styr & Ställ gör. Nästan 20 procent av elsparkcykelanvändarna uppger att de tidigare reste med egen bil, men nu använder elsparkcykel istället medan 13 procent av resorna med Styr & Ställ ersätter bilresor.

Med internationella mått är andelen som ersätter bilresor med elsparkcykel hög i Göteborg. Det talar för att systemet i relation till egen bil och taxi är utformat på ett attraktivt sätt. Det innebär också att betalningsviljan för elsparkcykel sannolikt blir högre för dessa resenärer, om resans pris ställs i relation till kostnaden för bil- eller taxiresor.

## Fler kombinationsresor med elsparkcykel

Fler resor med elsparkcykel kombineras med ett annat färdmedel. Det beror delvis på att resor med elsparkcykel i genomsnitt är kortare än med Styr & Ställ, och färre resor kan därför göras i sin helhet med elsparkcykel.

För båda tjänsterna är den vanligaste kombinationen kollektivtrafiken, vilket visar på att båda tjänsterna bidrar till att avlasta kollektivtrafiken i centrum när resenärer väljer bort att åka kollektivt hela vägen. Här finns sannolikt en stor potential i den grupp resenärer som efter pandemin inte återgått till periodbiljetter i kollektivtrafiken, utan kombinerar distansarbete med enkelbiljetter och delade mikromobilitetstjänster.

# RELATIONEN TILL ANDRA FÄRDMEDEL



### Styr & Ställ i relation till andra färdmedel

Jämfört med andra färdmedel upplever användarna att Styr & Ställ är snabbare, smidigare och billigare än exempelvis bussen eller spårvagnen. Som tidigare konstaterats är det just kollektivtrafiken som användarna spontant jämför med. Dessutom finns möjligheten till mer vardagsmotion, vilket användarna upplever som en viktig positiv aspekt kopplat till valet av färdmedel.

*"Det bästa är att man kan ta den på en plats och lämna den på en annan och att det är billigt. Vardagsmotionen."*

*"Styr & Ställ ger en annan flexibilitet. Buss går A till B, de tar ingen annan sväng. Medan Styr & Ställ kan du stanna på vägen och ta en glass, plocka upp något innan du kör vidare."*

*"Det bästa är att det är ekonomiskt, flexibelt och miljövänligt. Jag tänker mycket på miljön och träning."*



### Styr & Ställ som cykel eller som en del av kollektivtrafiken?

För att förstå hur låncykelanvändarna upplever Styr & Ställ i förhållande till andra färdmedel och hur användarna prioriterar bland olika trafikslag undersökte vi Styr & Ställ-användarnas upplevelse av låncyklarnas egenskaper i förhållande till andra färdmedel. De flesta som använder Styr & Ställ ser tjänsten som ett komplement eller tillägg till kollektivtrafiken. Samtidigt framhåller flera användare att själva användandet av Styr & Ställ sker på samma sätt som om de rest med egen cykel, eftersom färdmedlet i sig själv är precis som en vanlig cykel. Något som kanske kan förstås bäst utifrån citaten nedan.

*"Det känns som ett eget transportsystem – cykeluthyrning."*

*"Mer som en del av kollektivtrafiken än en cykel. När jag väl använder den så känns det mer som en cykel."*

*"Kanske som en del av kollektivtrafiken. Styr & Ställ är som ett tillägg till kollektivtrafiken."*





## RELATIONEN TILL ANDRA FÄRDMEDEL



### Elsparkcykel i relation till andra färdmedel

Jämfört med andra färdmedel upplever användarna att elsparkcyklar är både smidigare och snabbare än exempelvis bussen eller spårvagnen. Dessutom finns de på många ställen och upplevs därför mer tillgängliga.

Både elsparkcykelanvändare och Styr & Ställ-användare upplever mikromobilitetstjänsterna som smidigare, snabbare och billigare jämfört med kollektivtrafiken. Användarna jämför i större utsträckning mikromobilitetstjänsterna med kollektivtrafiken än andra färdmedel.

"Jag bor i stan och tar hellre sparkcykel än t.ex. går och åker spårvagn själv som tjej på kvällen. Mycket bättre och tryggare."



"Smidigare, i och med att det nästan alltid finns en elsparkcykel. Bussar har en tidtabell jag måste följa, med elsparkcykeln bestämmer jag själv. Man kan räkna med dom mer än bussar."



"Billigare än kollektivtrafiken."



### Fotgängare eller cyklist på elsparkcykel?

Majoriteten av elsparkcykelanvändarna upplever sig mer som en cyklist än som fotgängare i trafiklandskapet. Det flesta elsparkcykelanvändare anser att deras rörelsemönster och agerande i trafiken inte skiljer sig nämnvärt från hur cyklister färdas och betar sig.

"Tycker inte det är så stor skillnad på cykel och elsparkcykel. Funkar också bra med andra cyklister."

"Inte stor skillnad på att färdas med cykel eller elsparkcykel."





## Styr & Ställ med elcyklar?

### Låncykelanvändarnas perspektiv:

När låncykelanvändarna fick frågan om de tror att Styr & Ställ skulle användas mer om låncyklarna var elcyklar var respondenterna något tveksamma. Styr & Ställ-användarna upplever inte att de har behov av eldrivna cyklar, de uppskattar vardagsmotionen. De är samtidigt öppna för att införa en blandning av elcyklar och vanliga cyklar.

*"Min åsikt är att det hade varit sämre. Men det kan vara positivt om man ska åka längre sträckor. Det kanske borde vara blandat."*



*"Inga nackdelar med elcykel. Många som väljer elcykel för att inte behöva lägga energi på att cykla."*



### Elsparkcykelanvändarnas perspektiv:

När elsparkcykelanvändarna fick frågan om de tror att de skulle använda låncykel mer om låncyklarna var elcyklar var det flera som hade en tveksam eller skeptisk inställning. De elektrifierade fordonen förknippas mer med nerskräpning och ett icke stationsbundet system. Elsparkcykelanvändarna tycker att det icke stationsbundna systemet är värdefullt för användandet av delade elsparkcyklar men att de inte uppskattar nerskräpningen av fordon. Elsparkcykelanvändarna associerar ett friflytande system med nerskräpning och anser att det skulle bli ännu mer oordning om även låncyklarna var friflytande.

*"Nej, känns farligare. Känns som att det blir ett större fordon och dyrare."*



*"Beror på hur man kan cykla med den. Tveksam till att det hade varit bättre. Tänk om den låser sig och man måste dra med den till en annan zon."*



*"Sämre med elcykel. Då skulle de stå överallt. Folk är idioter när det kommer till samhällsdisciplin."*





## Styr & Ställ som friflytande eller stationsbundet?

### Lånecykelanvändarnas perspektiv:

Majoriteten av Styr & Ställ-användarna är skeptiska till att införa ett friflytande lånecykelsystem. Styr & Ställ-användarna är i stor utsträckning nöjda med den nuvarande stationslösningen och uttrycker snarare en oro för att ett friflytande system skulle orsaka oreda och många felparkerade cyklar.

*"Friflytande hade de flesta nog velat ha men då hade det blivit kaos. Jag föredrar stationsbundna. Det tycker jag att elspark också ska ha. Och med fler stationer så man kan parkera på fler ställen."*



*"Tycker det funkar bra med stationerna. Tror inte man hade slängt cyklar som elspark men svårare att planera vart man ska hämta cyklarna. Stolparna är bra idag, där man kan lämna dem inom en viss radie från stolpen."*



*"Stationsbundna, många människor tar inte ansvar att parkera dem rätt."*

### Elsparkcykelanvändarnas perspektiv:

Majoriteten av elsparkcykelanvändarna är positiva till att införa friflytande lånecyklar. Flera användare anser att det är friheten och flexibiliteten som gör att de använder elsparkcyklar framför Styr & Ställ. Möjligheten att själv kunna bestämma över resans rutt och tempo samt att kunna parkera i nära anslutning till målet är viktigt för elsparkcykelanvändarna.

*"Hade varit jättebra om de var friflytande."*

*"Har inte använt Styr & Ställ p.g.a. stationerna. Hade föredragit något mitt emellan stationsbundet och friflytande!"*



*"Den stora skillnaden för mig är att Styr & Ställ inte är friflytande."*





### **Styr & Ställ-användare är nöjda med dagens låncykelsystem**

Styr & Ställ-användarna är i stor utsträckning nöjda med den nuvarande stationslösningen. De uttrycker snarare en oro för att ett friflytande system skulle orsaka oreda och är inte heller särskilt intresserade av elcyklar. Detta stämmer väl överens med bilden från den årliga användarundersökningen, där en hög andel användare är mycket nöjda och därför också är goda ambassadörer. Det är viktigt att vidareutvecklingen av tjänsten tar hänsyn och vårdar relationen till denna grupp.

### **Elsparkcykelanvändarna mer positiva till friflytande låncykelsystem**

Elsparkcykelanvändarna är mer positiva till att införa ett friflytande låncykelsystem än Styr & Ställ-användarna. Flera elsparkcykelanvändare anser att möjligheten att ta sig hela vägen fram till sin måldestination är en central funktion för mikromobilitetstjänstens utformning.

### **Försiktig skepsis till elektrifierade låncyklar**

Både elsparkcykelanvändarna och Styr & Ställ-användarna är försiktigt skeptiska till att införa elcyklar i låncykelsystemet. Dels på grund av att användarna förutspår en prishöjning om fordonen skulle elektrifieras och dels för att det förknippas med en risk för vårdslös användning och hantering av fordonen.

Möjligheten att själv kunna bestämma över resans rutt och tempo samt att kunna parkera i nära anslutning till målet är viktig för elsparkcykelanvändarna, även om den eldrivna funktionen bidrar till att resesättet upplevs roligare och kräver en mindre ansträngning än låncykeln.

Styr & Ställ-användarna upplever inte heller att de har behov av eldrivna cyklar, de uppskattar vardagsmotionen, men är öppna för att införa en blandning av elcyklar och vanliga cyklar. Det kan tolkas som att potentialen för Styr & Ställ med elcyklar inte finns hos de befintliga användarna, utan att det i så fall snarare kanske kan attrahera nya typer av användare.



## RELATIONEN TILL ANDRA FÄRDMEDEL



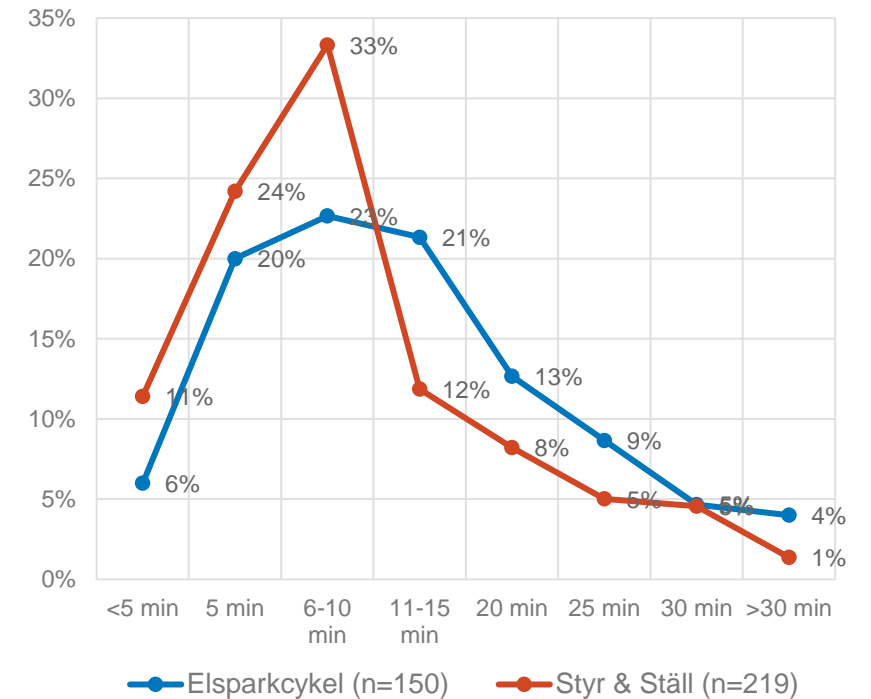
### Minimum reslängd

I genomsnitt anser Styr & Ställ-användarna att en resa med Styr & Ställ minst behöver vara 11 minuter för att de ska använda tjänsten. Ungefär en tredjedel av användarna anser att resan bör vara mellan 6–10 minuter. Data från låncykelsystemet visar att 2021 var 67 procent av samtliga resor kortare än 15 minuter, 24 procent var 15–30 minuter långa och 9 procent var längre än 30 minuter.

Spridningen av resans minimilängd är större bland elsparkcykelanvändare jämfört med Styr & Ställ-användare. Fler användare tycker att resan behöver vara längre. Det är överraskande både därför att färdmedlet är relativt obekvämt för långa resor, och i de flesta fall betalas per minut. Data från leverantörerna av elsparkcyklar visa att en genomsnittlig resa är ungefär 8 minuter.

Uppskattning i tid är svårt att göra, särskilt för korta resor. Det påverkar resultaten för båda tjänsterna, men felmarginalen borde vara densamma. Att elsparkcykelanvändarna ändå tycker att resan i tid behöver vara längre än låncykelanvändarna kan bero på att elsparkcykelföretagens betalningsmodeller där en initial startkostnad gör mycket korta resor mindre attraktiva. Att de första 60 minuterna av varje ny påbörjad resa med Styr & Ställ ingår för års- och månads-kortsanvändare gör att en extra resa oftast inte innebär någon extra kostnad, och en resa kan därför bli hur kort som helst. Här är det sannolikt istället den insparade restiden i relation till start- och stopptid som sätter tröskeln för hur kort en resa minst behöver vara.

Hur lång behöver en resa med elsparkcykel/  
Styr & Ställ minst vara för att du ska använda  
Styr & Ställ/elsparkcykel?



# DISKUSSION OCH SLUTSATSER

# Diskussion och slutsatser

## Likartade behov – men olika lösningar

Användare av delade mikromobilitetstjänster har mycket gemensamt. De är resenärer som tidigare gick eller åkte kollektivt, men som sökte ett sätt att resa som var snabbare, enklare och mer flexibelt. För några blev lösningen Styr & Ställ, som erbjuder både en möjlighet att spara pengar och att röra på sig. Användandet måste dock anpassas efter ett antal praktiska omständigheter som till exempel väder och kräver därför viss planering. För andra, lite mer spontana resenärer, blev lösningen istället delad elsparkcykel. De går inte bara snabbare än att gå eller att åka kollektivt, det är också roligare.

Detta visar på en viktig orsak till att relativt få är användare av både låncyklar och elsparkcyklar: beslutet att använda tjänsten tas vid olika tidpunkter. En låncykelanvändare som dagen innan överväger beslutet att ta en låncykel för ett känt resbehov har alla förutsättningar att planera så att det är möjligt att använda en låncykel. Ta med sig en hjälm eller regnkläder, eller kolla var stationerna är placerade. För en användare av elsparkcykel uppstår behovet att resa oftare i stunden, kanske till och med när användaren får syn på fordonet. Om de tog en låncykel då skulle de komma försent, eftersom låncyklarnas stationsbaserade natur gör att de inte kan komma hela vägen fram till dörren. Det gör det svårare att flytta resor från delad elsparkcykel till Styr & Ställ.

## Båda tjänster har en roll i hållbart resande

Detta visar också på att båda tjänsterna har en roll i trafiksystemet och i arbetet mot våra mål för hållbart resande. Båda systemen bidrar till viktig avlastning av den på vissa sträckor överbelastade kollektivtrafiken i centrum. Låncyklar är ett aktivt färdmedel och användandet innebär därigenom också en folkhälsofördel i jämförelse med användandet av elsparkcyklar. Men den här undersökningen visar att elsparkcyklar har större potential att ersätta bilresor än vad låncyklar har.

Att elsparkcykel (och låncykel) ändå så ofta ersätter resor till fots är mindre önskvärt. Vinsterna med överflyttning mellan färdmedel bör alltid ses ur ett helhetsperspektiv, men att gå korta resor i centrum är fördelaktigt sett till både hållbarhet, utrymme och folkhälsa. Det är inte dessa resor vi vill flytta över till mikromobilitetstjänster. En svårighet i detta är att många inte värderar resor till fots på samma sätt som resor med andra färdmedel. De är korta och kanske av promenadkaraktär och glöms ofta bort när man tänker på sina resmönster. På några ställen i denna studie ser vi tecken på detta, till exempel kring de så ofta förekommande jämförelserna med kollektivtrafiken i den kvalitativa delen, när den kvantitativa delen visar att överflyttningen från gång är nästan lika stor. Det blir svårare att utforma tjänster så att de fungerar optimalt i trafiksystemet, när användaren också använder dem för andra, mer rekreerande syften.

# Diskussion och slutsatser

När den här studien gjordes hade flera regleringar av elsparkcykelanvändandet nyligen tagits i bruk, och resandet har sedan dess minskat. Det är möjligt att regleringarna har bidragit till att återigen göra resor till fots, eller att låncykla, mer attraktivt i jämförelse.

Regleringarnas effekt på resandet visar på hur stor betydelse systemutformningen har för resandeutvecklingen. För Styr & Ställ är en av de avgörande faktorerna hur stor zonen är. Fler resor med Styr & Ställ görs av användare utan att kombinera något färdmedel, vilket innebär att den i stor utsträckning attraherar de som bor inom zonen. Göteborg är inte större än att hela centrum kan nås på en cykelresa, och att utöka zonen är därför ett effektivt sätt att öka användningen. I övrigt är Styr & Ställs användare nöjda med tjänsten och vill inte ändra på den – det är viktigt att ha i åtanke när man utvecklar tjänsten.

## Varför är män överrepresenterade?

Män är överrepresenterade som användare av delade mikromobilitetstjänster, både Styr & Ställ och elsparkcyklar. Att det är så beror delvis på resmönster. Mäns arbetsresor tenderar att vara längre, vilket innebär att de med högre sannolikhet kan bestå av flera delresor där minst en kan göras med delad mikromobilitet. Kvinnor arbetar i genomsnitt närmare hemmet, men gör också fler ärenden längs vägen. Att hämta och lämna barn eller göra inköp innebär att delad mikromobilitet sjunker i attraktionskraft. För delade elsparkcyklar är överrepresentationen större än för låncyklar, vilket sannolikt hör ihop med mäns traditionellt större benägenhet att utsätta sig för risker. Fler män är också early adopters av teknik. Män har också hittills varit överrepresenterade i olycksstatistiken för elsparkcyklar, vilket var en av orsakerna till den hårdare regleringen. Att framföra fordonet trafikfarligt är numera svårare och det återstår att se hur detta påverkat bilden av tjänsten hos både befintliga och potentiella användare.

# Diskussion och slutsatser

## Prisvärt för alla

Styr & Ställs årskort kostar i dagsläget inte ens som en halv månadsbiljett i kollektivtrafiken. Att låncykla blir snabbt det allra billigaste färdmedlet för resor i centrum – fränsett att gå, men då krävs betydligt mer tid för att röra sig samma distanser. Att låncykla är alltså ett oerhört prisvärt alternativ för resor i systemzonen. (Att cykla på egen cykel är också prisvärt, men priset för en cykel blir lätt många årskort för Styr & Ställ.)

En elsparkcykel betalas ofta med en startavgift och en minutkostnad. Olika elsparkcykelleverantörer har olika prismodeller och bonussystem så ett genomsnittligt biljettpris är svårt att uppskatta. Men om vi återigen relaterar till kollektivtrafiken så är kostnaden för en resa med delad elsparkcykel snarare i nivå med en enkelbiljett. Det är mycket, mycket dyrare än att låncykla. Det är heller nästan ingen som anger priset som orsak till att man väljer delad elsparkcykel, medan det är ett mycket vanligt argument bland användare av låncyklar. Ändå tycker både användarna av Styr & Ställ och delade elsparkcyklar att tjänsterna är prisvärda.

Det kan te sig orimligt, men hör delvis ihop med betalningsmodellerna: för både kollektivtrafiken och Styr & Ställ behöver man initialt betala en större summa för att senare komma ner i pris per resa, medans för delade elsparkcyklar blir summan man betalar aldrig högre än för en latte. Att användarna tycker sig behöva åka längre resor för att det ska vara lönt att ta en elsparkcykel i

jämförelse med låncykelanvändares resor återspeglar detta: deras marginalpris per resa är högre.

Den upplevda prisvärdheten för delade elsparkcyklar hör också ihop med värdena de associeras med och behoven de tillfredsställer. Värdeord såsom frihet, nöje och spontanitet är användarna beredda att betala ett högt pris för.

# KÄLLFÖRTECKNING

# KÄLLFÖRTECKNING

- Fearnley, N., Berge, S.H. och Johnsson, E., 2020. Delte elsparkesykler i Oslo. Retrieved from Oslo: <https://www.toi.no/getfile.php>.
- He, Y., Song, Z., Liu, Z. och Sze, N.N., 2019. Factors influencing electric bike share ridership: Analysis of Park City, Utah. *Transportation research record*, 2673(5), s.12-22.
- Laa, B. och Leth, U., 2020. Survey of E-scooter users in Vienna: Who they are and how they ride. *Journal of transport geography*, 89, s.102874.
- Lazarus, J., Pourquier, J.C., Feng, F., Hammel, H. och Shaheen, S., 2020. Micromobility evolution and expansion: Understanding how docked and dockless bikesharing models complement and compete—A case study of San Francisco. *Journal of Transport Geography*, 84, s.102620.
- Obos, 2021. Brukerstudie for bysykkel.
- Teixeira, J.F., Silva, C. och Moura e Sá, F., 2021. Empirical evidence on the impacts of bikesharing: a literature review. *Transport reviews*, 41(3), s.329-351.
- Transportstyrelsen, 2020. Eldrivna enpersonsfordon.
- Reck, D.J. och Axhausen, K.W., 2021. Who uses shared micro-mobility services? Empirical evidence from Zurich, Switzerland. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 94, s.102803.
- Wang, K., Qian, X., Fitch, D.T., Lee, Y., Malik, J. och Circella, G., 2022. What travel modes do shared e-scooters displace? A review of recent research findings. *Transport Reviews*, s.1-27.