



Rafskútur og umferðaröryggi. Svanhildur Jónsdóttir, Lára Margrét Gísladóttir og Ragnar Þrastarson, VSÓ Ráðgjöf ehf. – maí 2021.

Ágrip skýrsluhöfunda:

Ýmislegt þarf að hafa í huga þegar nýir ferðamátar eru kynntir til leiks því þeir geta á stuttum tíma orðið gífurlega vinsælir, eins og hefur sýnt sig með rafskútum. Tæplega tvö þúsund rafskútur eru til útleigu á höfuðborgarsvæðinu í dag og hafa rafskúturnar einnig dreift sér, í minna magni, til bæja á landsbyggðinni. Rafskútum í einkaeigu hefur sömuleiðis fjölgað mikið og er t.d. rafskútu að finna á 12% reykvískra heimila. Kannanir erlendis hafa sýnt að 93% notenda rafskúta leigja þær af þar til gerðum rafskútuleigum, og að rafskútur hafi áhrif á ferðamáta fólks. Rafskútunotendur kjósa að ferðast á hjólareinum og -stígum og orsök margra slysa á rafskútum má rekja til yfirborðs sem ýtir undir mikilvægi uppbyggingu innviða fyrir rafskútur í sveitarfélögum. Í íslenskum könnunum segjast 44% hafa prófað rafskútur og af þeim sem nota þær reglulega segjast 12% vilja nota þær á götum þar sem hámarkshraði er 30 km/klst eða lægri, sem er þó ekki heimilt í dag.

Öllum ferðamátum fylgir ákveðin áhætta. Slysatíðni vegna rafskúta er mismunandi eftir aðstæðum í hverju landi en erlendis hafa verið gefnar út tölur allt frá 10 upp í 136 slys á milljón ekna km. Sumarið 2020 voru 149 sem leituðu sér aðhlynningar á bráðamóttöku Landsspítalans og mátti rekja stóran hluta slysa til ofsaaksturs, aksturs undir áhrifum áfengis og vímuefna, ökumanns sem missir jafnvægi eða vegna ójafns yfirborðs. 45% af þeim sem leituðu á bráðamóttöku voru undir 18 ára aldri.

Þá hefur verið sýnt fram á að aukin þjálfun og kennsla í notkun rafskúta minnki líkur á slysum, þar sem þriðjungur slasaðra var að prófa rafskútu í fyrsta skipti og önnur 30% slasaðra hafa notað rafskútu 1-9 sinnum áður. Þá segir frönsk rannsókn að um 40% notenda rafskúta í frönskum bæjum séu erlendir ferðamenn, sem eru að öllum líkindum vanir annarri umferðarmenningu og umferðarreglum. Umferðarreglur á rafskútum eru breytilegar eftir löndum en flestar eru þær á þann veg að hraðinn eigi að vera takmarkaður við 20-25 km/klst og að ljósanotkun sé mikilvæg.

Þó helstu kvartanir sem heyrast um rafskútur séu um að þeim sé lagt illa og oft fyrir öðrum virkum vegfarendum, þá telja 94% rafskútunotenda sig ganga frá rafskútu þannig hún sé ekki fyrir öðrum vegfarendum og úttektir sýna að tæpum 73% rafskútna er vel lagt. Hægt væri að brúa þetta bil með átaki, í samvinnu við rafskútuleigurnar, með leiðbeiningum um frágang tækja eftir notkun.

Til að tryggja öryggi notenda rafskúta og annarra er ýmislegt hægt að gera, annaðhvort með lögum og reglum eða vinsamlegum tilmælum. Lög og reglur geta t.d. verið innleiðing lágmarksaldurs á rafskútur, lækkun hámarkshraða, lokun á þjónustu rafskútuleiga á föstudags- og laugardagskvöldum, auknar kröfur á hlífðarbúnað, hvar megi aka rafskútum, stærð og aldur notenda eða stighækkandi sektir fyrir brot á umferðarlögum. Á meðan vinsamleg tilmæli gætu meðal annars verið að nota hjólabjöllur, negld dekk á veturna eða „pop-up“ samkomur þar sem kennt er á rafskútur á öruggu svæði, t.d. á lokaðri götu.



Á rafskútum í útleigu eru iðulega GPS mælar sem geta staðsett rafskúturnar með allt að 2,5 metra nákvæmni. Þar sem rafskúturnar geta deilt staðsetningu sinni með eigendum sínum þá er hægt að notast við stafræna girðingu, sem hefur þann eiginleika að hægt er að banna eða hægja á umferð rafskúta þegar komið er inn á fyrir fram ákveðið svæði. Jafnframt má hindra að þeim sé lagt á ákveðnum stöðum og veita afslátt af ferð sé rafskútu skilað á ákveðnum stöðum.

Fjölmargar borgir takmarka hversu margar rafskútur mega vera í útleigu innan borgarmarkanna og eru þær óhræddar við að breyta reglum sínum þegar reynsla er kominn á notkun og afleiðingar rafskúta.

Verkefnið var styrkt af Rannsóknasjóði Vegagerðarinnar og Reykjavíkurborg.