

Evaluering - Elbysykelordningene i Buskerudbyen

TØI rapport 1958/2023 • Forfatter: Jørgen Aarhaug, Espen Johnsson • Oslo 2023 • 55 sider

I Buskerudbyen har det blitt gjort to ulike forsøk med elbysykler. Begge elbysykelordningene er populære blant brukerne. Det er imidlertid relativt få som bruker ordningene. Et forsøk omfattet både Kongsberg og Lier og der ble det gjennomført 6 340 turer i 2022, om lag 125 brukere står for cirka 5 000 av disse. Et annet i Drammen der det ble gjennomført langt flere turer, totalt 34 720 i 2022. Selv om tilbudet brukes av flere, er det også her et relativt lite antall brukere som står for en stor andel av turene. I Drammen kommer et vesentlig større antall brukere av elsparkesykler i tillegg. Bruken av bysykelordningen ligner på mønstret fra elsparkesykler med hensyn på turlengde, tid og hastighet, men elbysyklene blir brukt over noe lengre distanser, har litt høyere snittfart og brukes i en litt lengre sesong. I begge elbysykelordningene er en vesentlig del av turene blir tatt i tilknytning til togreiser.

Elbysykkeltilbudet i Kongsberg og Lier er stasjonsbasert og drives i regi av Brakar. Dette betyr at de har faste parkeringsplasser. En kan kjøre hvor en vil, så lenge turen starter og slutter på ett av de forhåndsdefinerte områdene. Disse elbysyklene er tilgjengelig via Brakar-appen. Tilbudet er i hovedsak finansiert av det offentlige, men det er en liten brukerbetaling for hver enkelt tur.

I Drammen er elbysykkeltilbudet et frittflytende system. Turer kan startes der brukeren finner en sykkel og avsluttes hvor som helst innenfor området, med noen definerte unntak. Syklene er tilgjengelige via Bolt-appen og driftet på kommersielt grunnlag av Bolt, og prises tilsvarende elsparkesykler.

Ordningene er geografisk adskilt, på tross av at Drammen og Lier utgjør et sammenhengende byområde. Dette er av juridiske årsaker. Teknisk kan man kjøre en Brakarsykel inn i Drammen, men turen kan ikke avsluttes der.

Bruken av de ulike elbysykelordningene i Buskerudbyen har mange likhetstrekk. Turene er i gjennomsnitt 1,7 kilometer lange, og i stor grad knyttet til kollektivknutepunkt i én ende av reisen. I Kongsberg og Lier, som har stasjonsbaserte bysykelordninger, brukes elbysyklene i hovedsak fra togstasjonen til en næringspark som ikke er veldig godt dekket med kollektivtransport om morgenen og tilbake om ettermiddagen. I Drammen er balansen mellom reiser til og fra togstasjonene jevnere.

I de stasjonsbaserte tilbudene i Kongsberg og Lier er ikke alle syklene aktive hver uke. I snitt har de tilgjengelige syklene i overkant av én tur per uke. I Drammen er en større andel av de



tilgjengelige syklene i bruk, og syklene har litt over én tur per dag. En stor andel av elbysykkelturene, i alle de tre kommunene er knyttet til reiser til eller fra arbeid og skole.

Brukerne av elsyklene (respondentene på brukerundersøkelsen) virker å ha en gjennomsnittsalder på 39 år, og en medianalder på 38. Eldste bruker er 77, yngste bruker 14. men det kan være yngre brukere. Dette peker i retning av at brukerne av elbysykkelordningene er noe eldre i snitt enn brukere av delte elsparkesykler.

Både bysykkelordningen som driftes i Brakars regi og ordningen som driftes i regi av Bolt har i all hovedsak fornøyde brukere. Den tekniske standarden på syklene oppfattes som god. Om noe så virker den å være noe høyere på syklene som Brakar tilbyr. Begge tilbudene har en prisstruktur med en oppstartspris og en pris per minutt for videre bruk. Ingen av aktørene har periodebilletter. Dette gjør at prisen er relativt lav for en engangstur, men virker å oppfattes som noe for høy til å brukes til faste reiser. Denne tendensen støttes av å se på turfrekvensen blant brukerne. De klart fleste har brukt tilbudet én eller to ganger. Det er viktig å være oppmerksom på at brukerne som har gjennomført flere turer er overrepresentert i spørreundersøkelsen.

Det blir ikke rapportert om vesentlige utfordringer knyttet til drift og vedlikehold av syklene. I Drammen har operatøren valgt å holde vinterstengt, mens det i Kongsberg og Lier har vært drift gjennom vinteren. Tilbudet har imidlertid vært lite brukt i vintersesongen. Bakgrunnen for å holde vinterstengt i Drammen blir oppgitt å være at det ikke er økonomisk bærekraftig å drifte bysyklene uten å samtidig drifte elsparkesyklene. Når elsparkesyklene, som er flere og blir brukt langt mer, trekkes inn for vinteren, velger man derfor også å ta inn elbysyklene.

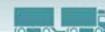
Tilbudene i Kongsberg og Lier på den ene siden og Drammen på den andre siden er ikke direkte sammenlignbare, selv om det er mange likheter. Tilbudene i Kongsberg og Lier finner sted i markeder med lavere etterspørsel og er stasjonsbaserte. Tilbudet i Drammen er kommersielt lønnsomt, gitt at det kan kombineres med elsparkesykler. Selv når en ser bort fra prosjektkostnader, investeringer i sykler og stativ, er tilbudene i Kongsberg og Lier svært dyre per tur og personkilometer. Dette virker i hovedsak å skyldes lite bruk, ikke et høyt kostnadsnivå. Administrasjonskostnadene ved tilbudene fremstår som lave i alle tilfeller.

Siden skalaen på tilbudene er så vidt forskjellig gir ikke utredningen noe klart svar på om offentlig eller privat tilbud er å foretrekke. Det er fordeler og ulemper med begge løsninger. Fordelen med et tilbud i offentlig regi, ligger i hovedsak i forutsigbarhet og mulighet til å integrere tilbudet i større transportpolitiske målsettinger. Fordelen med det private er at det gir et mer dynamisk tilbud til publikum, i Drammens tilfelle uten at det medfører vesentlige kostnader for det offentlige. Imidlertid ville det neppe være noe tilbud i Kongsberg eller Lier, uten offentlig støtte. Frittflytende tilbud, som Bolts tilbud i Drammen, virker også å nå større brukergrupper enn stasjonsbaserte løsninger.

Ut fra vår vurdering av markedet virker det svært fornuftig å integrere tilbudet i Lier med tilbudet i Drammen. Dette vil gi vesentlig høyere brukernytte for brukerne i Lier, og noe høyere for brukerne i Drammen. Imidlertid vil det antagelig kreve noen form for regulering. Det er ikke sikkert at noen er villig til å tilby bysykler i Lier på kommersielt grunnlag. Samtidig fremstår det som lite fornuftig å erstatte det kommersielle tilbudet i Drammen med et tilbud som vil kreve offentlige tilskudd.

Det er mulig å integrere private tilbud i offentlige apper og kollektivtilbud, men det vil i så fall kreve en annen forretningsmodell, og antagelig overføringer til de private aktørene. Slike overføringer kan enten skje i form av tilskudd, i form av eneretter, eller andre former for markedsskjerming.

Markedene i Kongsberg og Lier er vesentlig mindre enn markedet i Drammen. I tillegg når de stasjonsbaserte tilbudene, med kun elbysykler, en lavere andel av det teoretiske total-



markedet. For å beregne markedspotensialet har vi tatt bruken av delt mikromobilitet (kombinert elbysykler og elsparkesykler) i Drammen som utgangspunkt, og lagt denne bruken på en modell av befolkning, næringsliv og areal i Kongsberg og Lier. For Kongsberg gir da modellen om lag 50 000 turer per år, cirka 10 ganger så mange som faktisk ble utført. Det er altså rimelig å anta at den stasjonsbaserte elbysykkelløsningen i Kongsberg og Lier per i dag ikke når det samlede markedspotensialet.

Slik tilbudene er utformet, virker alle elbysykkeltilbudene å ha positivt fortegn når det gjelder måloppnåelse (nullvekstmålet) altså de bidrar ikke til vekst i biltrafikken, samtidig som de bidrar til et bedre mobiltetstilbud. Samtidig er tilbudene i Kongsberg og Lier av en så liten størrelse at de ikke har noen nevneverdig direkte effekt. Tilbudet i Drammen, er derimot av en størrelse som virker å kunne være målbar, særlig når en inkluderer elsparkesyklene. Samtidig er det en utfordring at ingen av tilbudene er særlig attraktive om vinteren, og at prisstrukturen ikke oppfordrer til fast bruk. Det er derfor lite trolig at tilbudene i seg selv resulterer i redusert bilhold. De kan inngå i en større pakke av multimodalitet, men i hvilken grad dette eventuelt er tilfellet har ikke vært mulig å fastlegge innenfor rammene av dette prosjektet.