



Markedspotensialet for delt mobilitet

SAMKJØRING, BILDELING, BYSYKKEL
OG ELSPARKESYKKEL

Hovedkonklusjoner

1. Generell satsing på delte mobilitetsløsninger er lite effektivt
2. Gir små utslag på nullvekstmålet
3. Strategi for effektiv satsing
 - Nilsjeprodukter må målrettes mot der hvor de potensielle brukerne bor
 - Og på strekninger hvor konkurranseflatene er gode
 - Og der hvor det kan bygge opp under en effektivisering av kollektivtilbudet
4. Offentlig satsing/subsidiering
 - Inkluderes i anbudsdokumentene (del av tilbringertjenesten/viktigs der hvor kollektivtilbudet er «svakt»
 - Styres bort fra der hvor det konkurrer ut annen miljøvennlig transport

Markedsundersøkelsen

STEGVIS ANALYSE

1. Analyse av reisemiddelvalg og kjennetegn ved brukerne i dag
2. Analyser potensielle brukere
3. Analyser av trafikantenes verdsetting av egenskaper ved tilbudene

Kjennetegn ved de som benytter delt mobilitet i dag

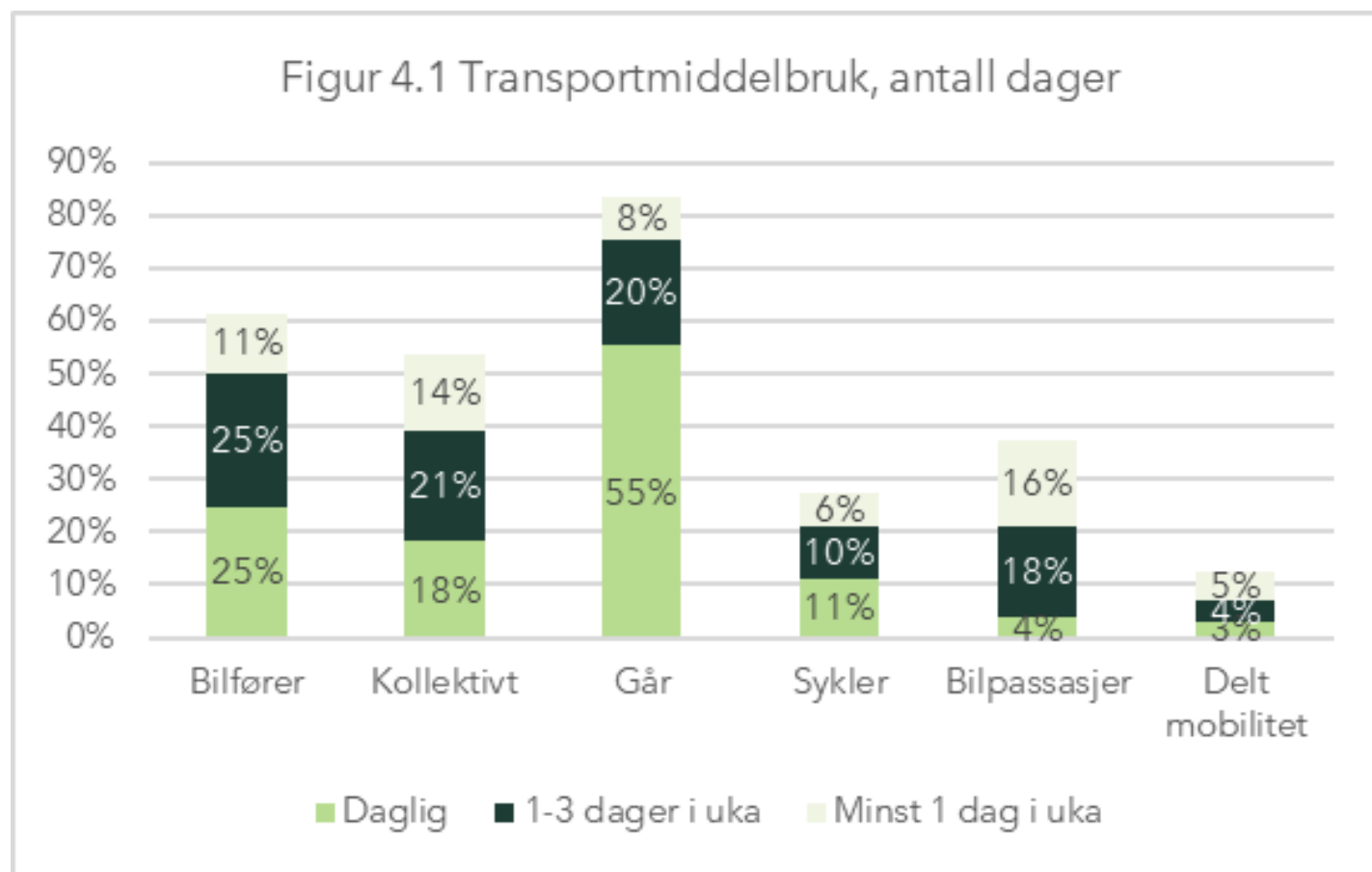


Kjennetegn ved de som oppgir at de kan tenke seg å benytte slike transportløsninger

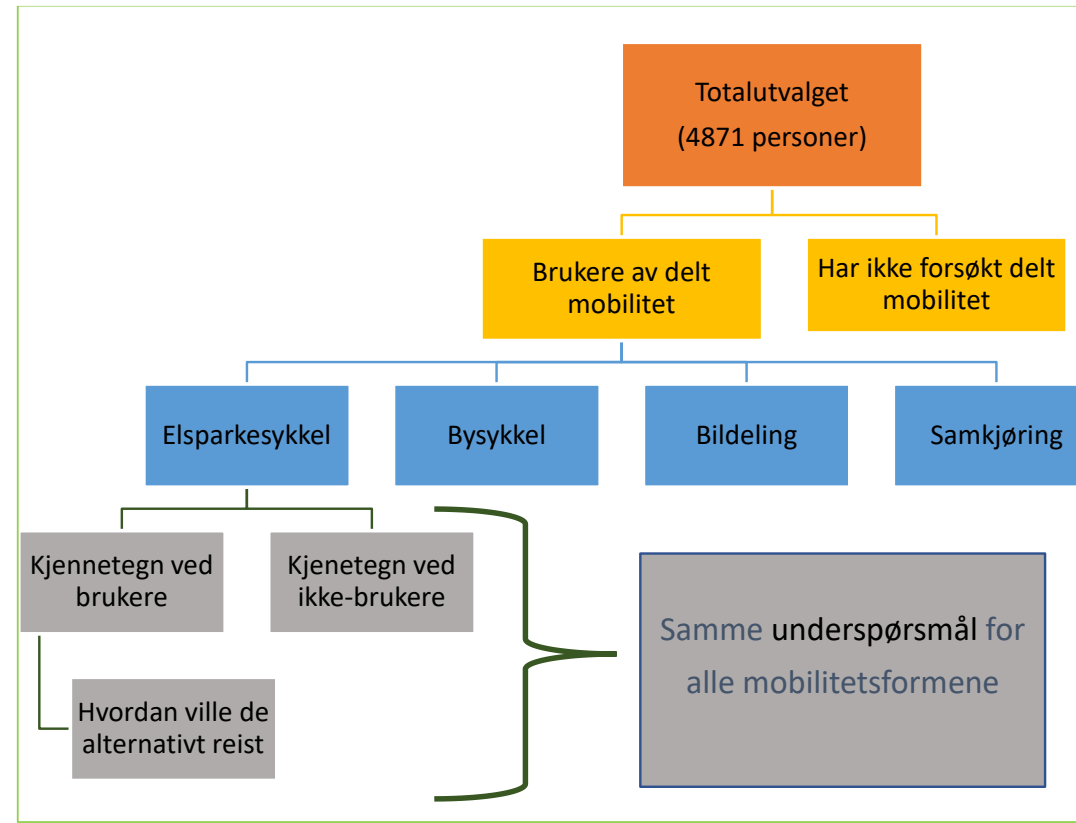


Trafikantenes preferanser for ulike mobilitetsløsninger

Transportmiddelbruk – antall dager de benyttes

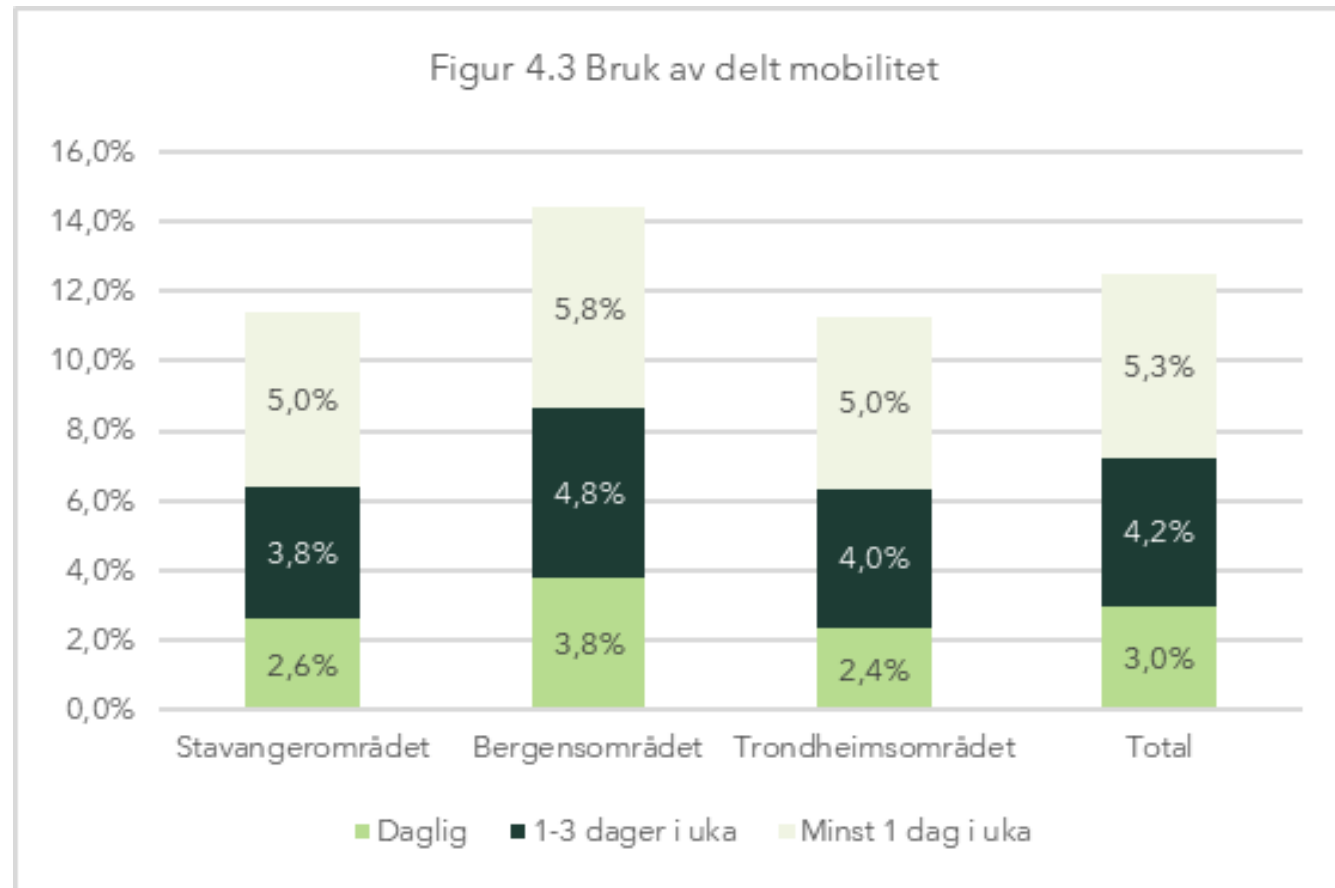


Analysér blant de som har erfaring med delt mobilitet

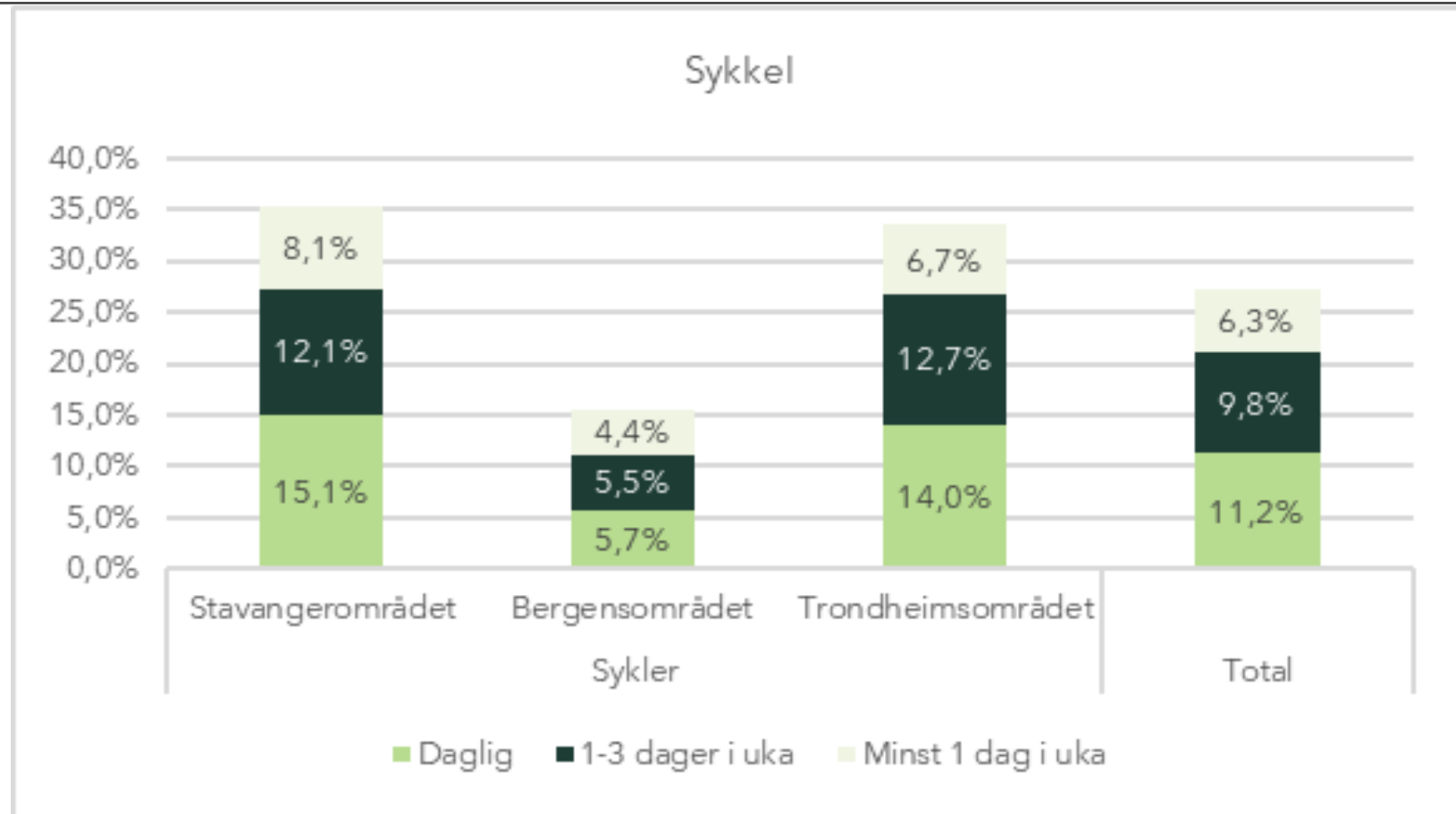


Figur Feil! Det er ingen tekst med den angitte stilen i dokumentet.-1. Markedsanalysene av brukerne av ny mobilitet.

Bruk av delt mobilitet – fordelt på byområde

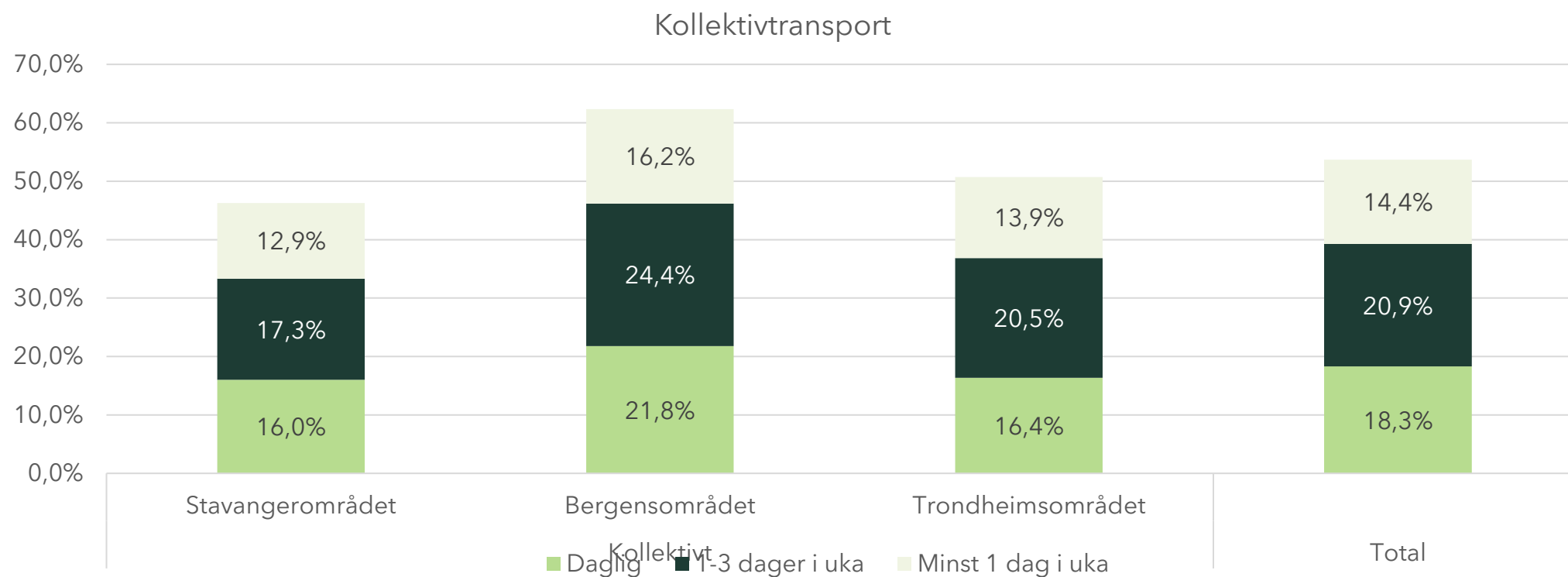


Bruk av sykkel fordelt på område

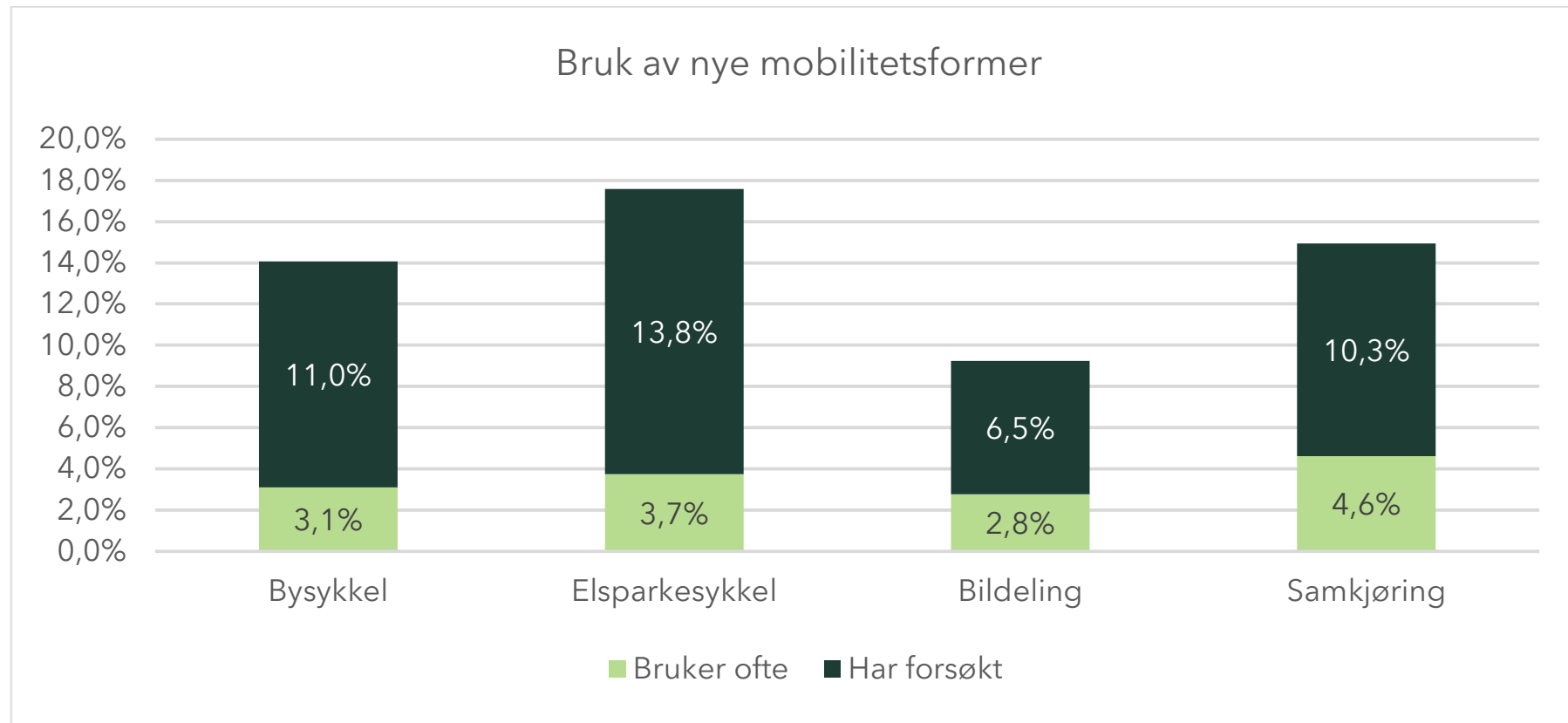


Bruk av kollektivtransport

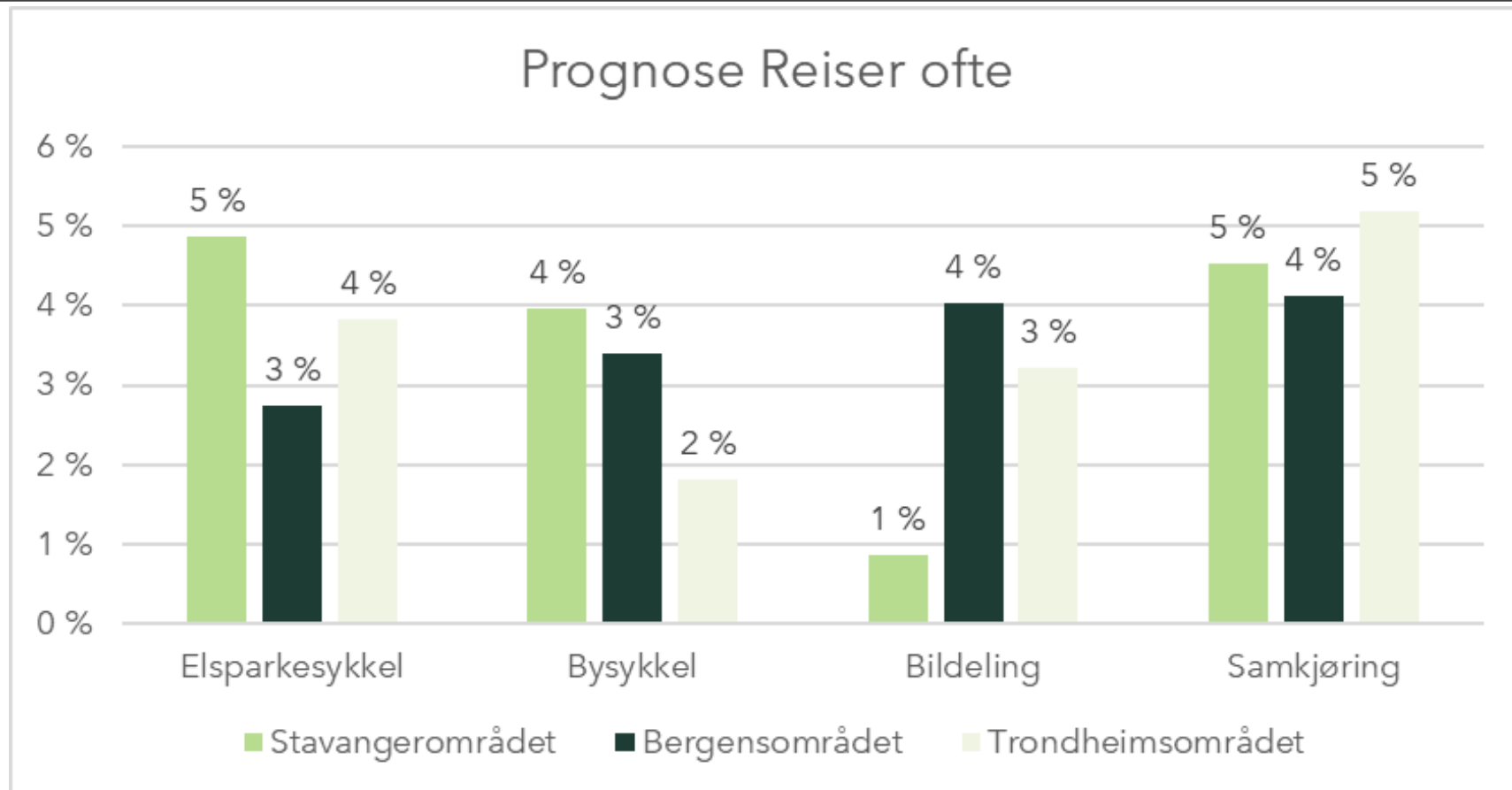
Fordelt på byområde



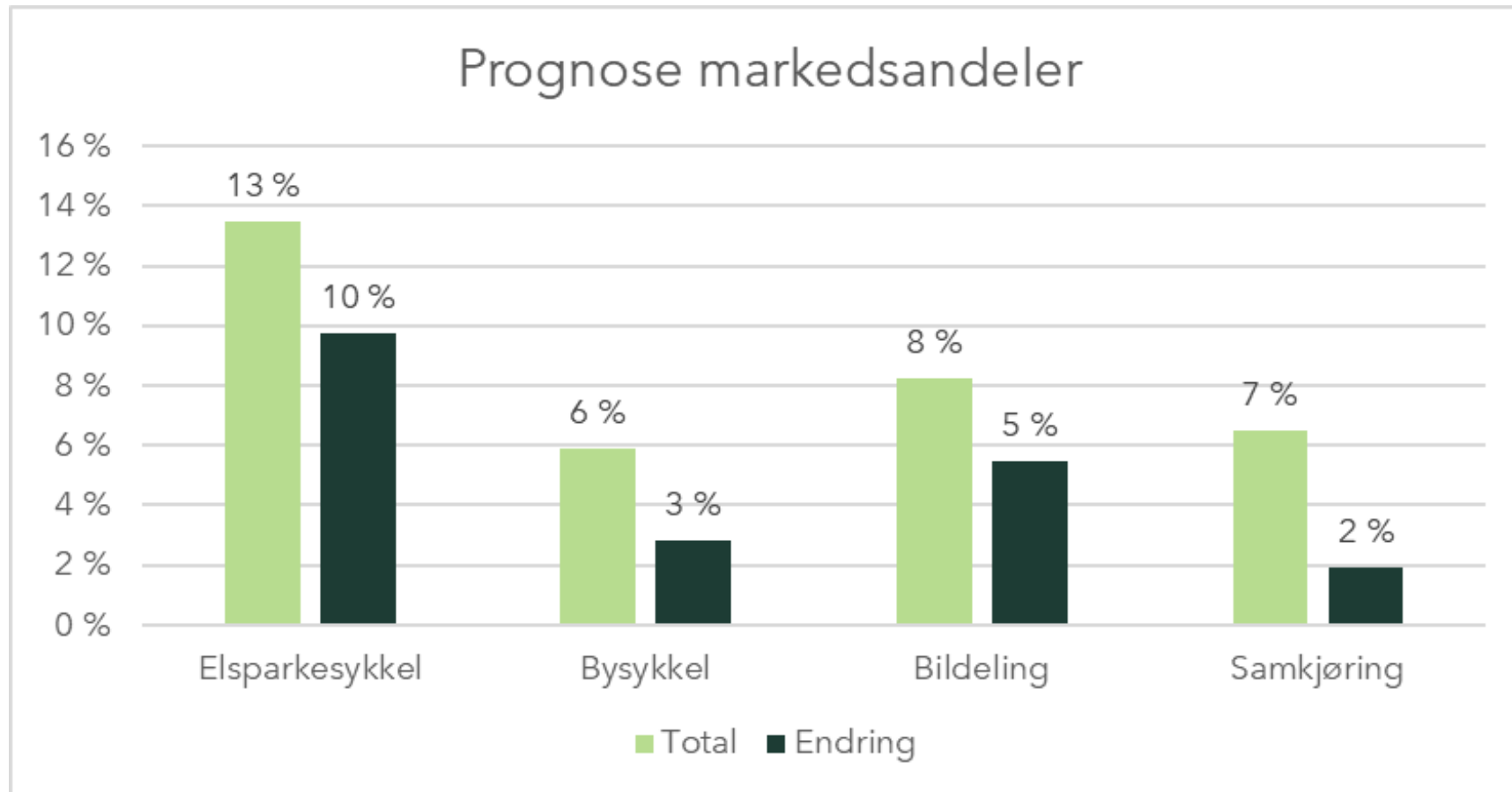
Bruk av nye mobilitetsformer



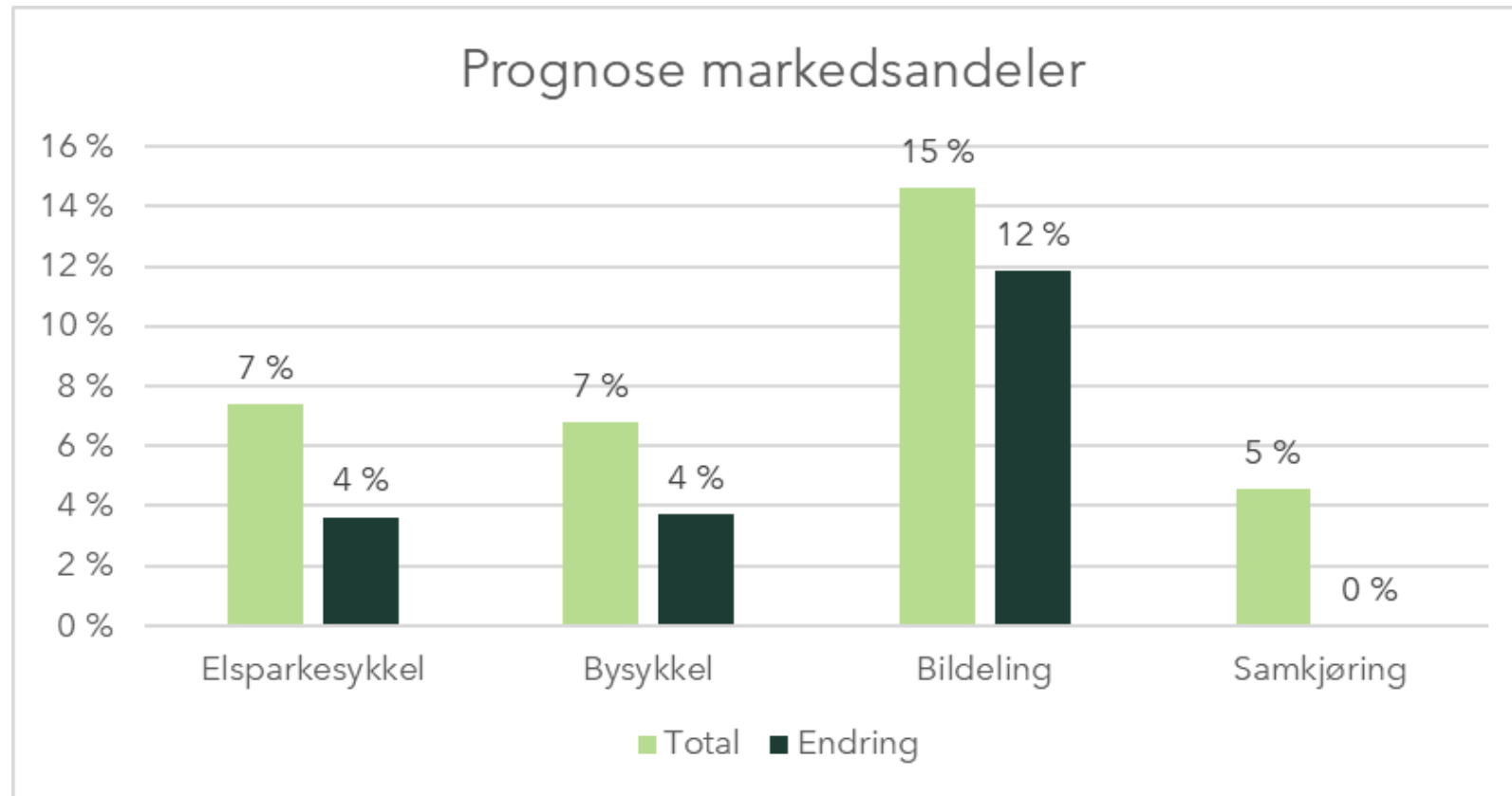
Prognoser – reiser ofte



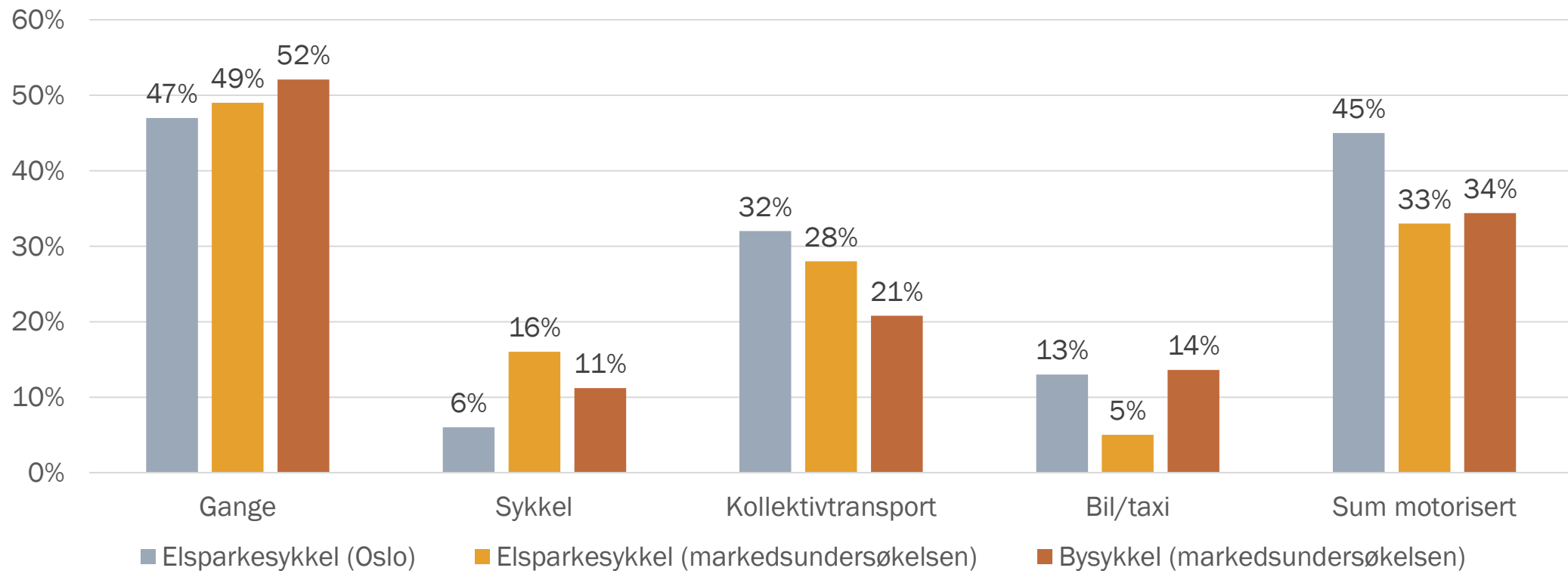
Markedspotensialet for *småbarnsfamilier*



Markedspotensialet for *husstander uten tilgang til bil*



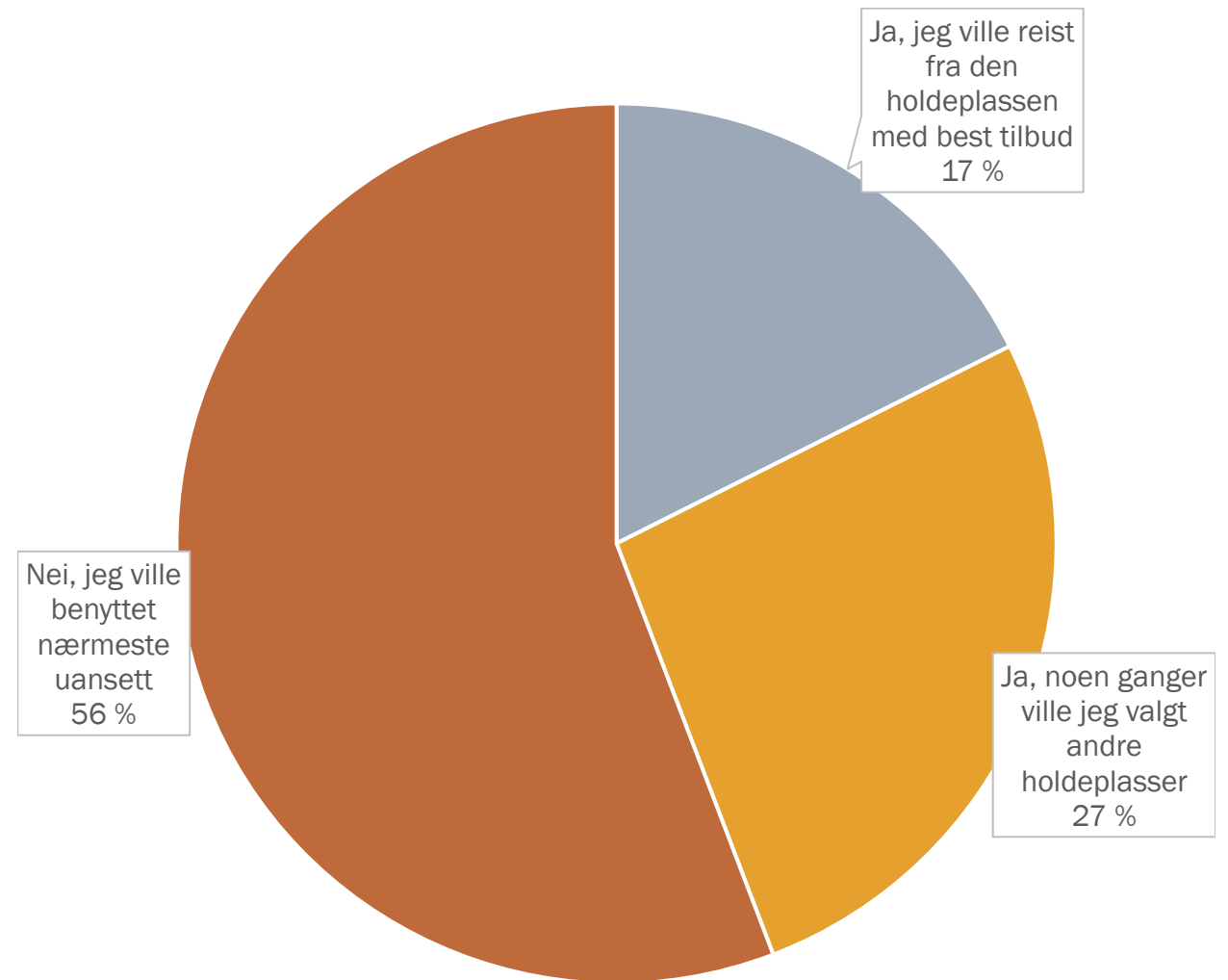
Hvordan ville de alternativt reist?



Kan delt mobilitet påvirke bruk av holdeplass/tilbringer?

Bedre tilbringer transport (delt mobilitet) kan øke nettverksgevinstene for kollektivtransporten:

- Øke antall mulige holdeplasser
- Bedre potensialet for stamlinjenett

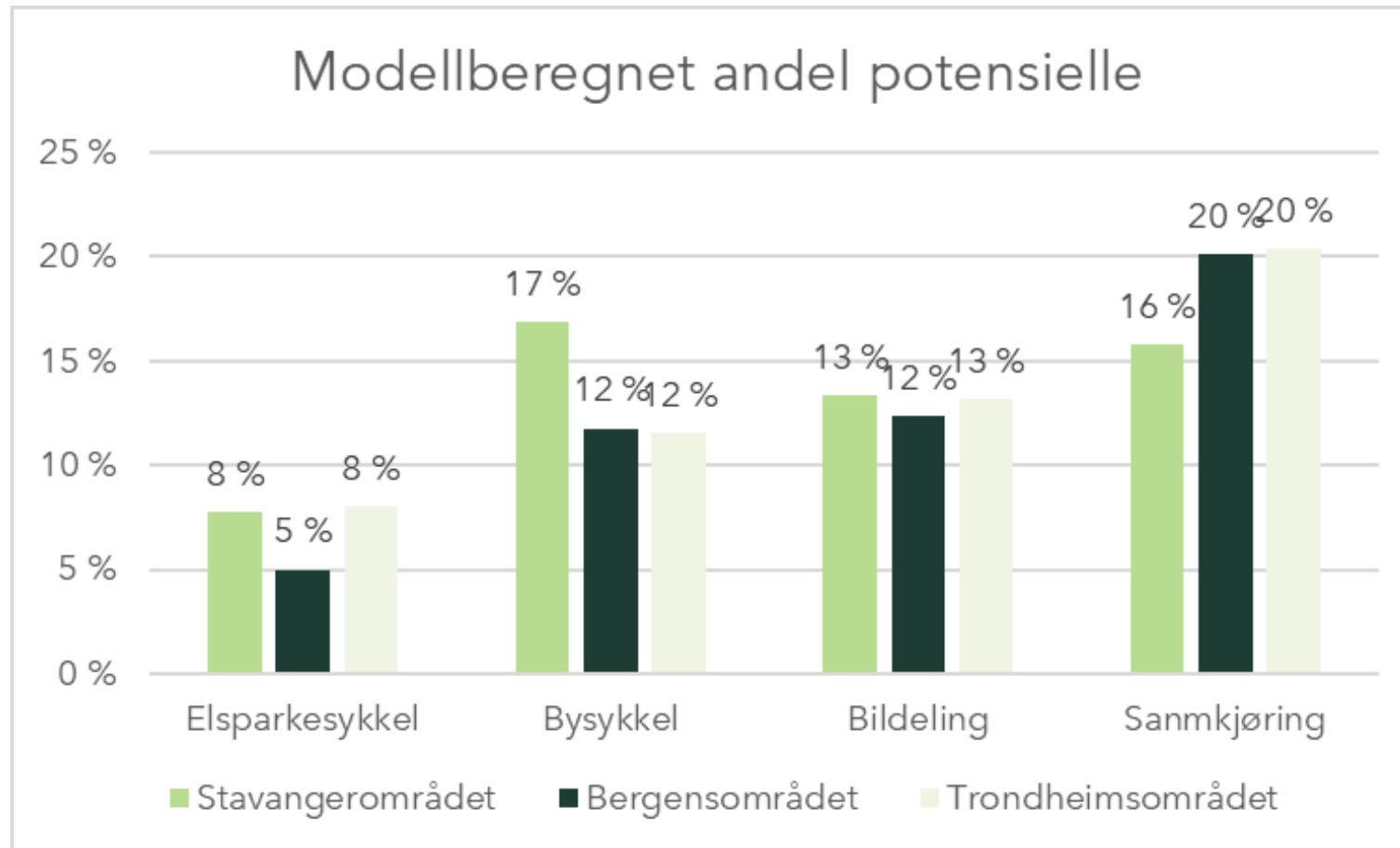


Faktorer som påvirker sannsynligheten for å velge ulike former for delt mobilitet (ganske eller svært sannsynlig).

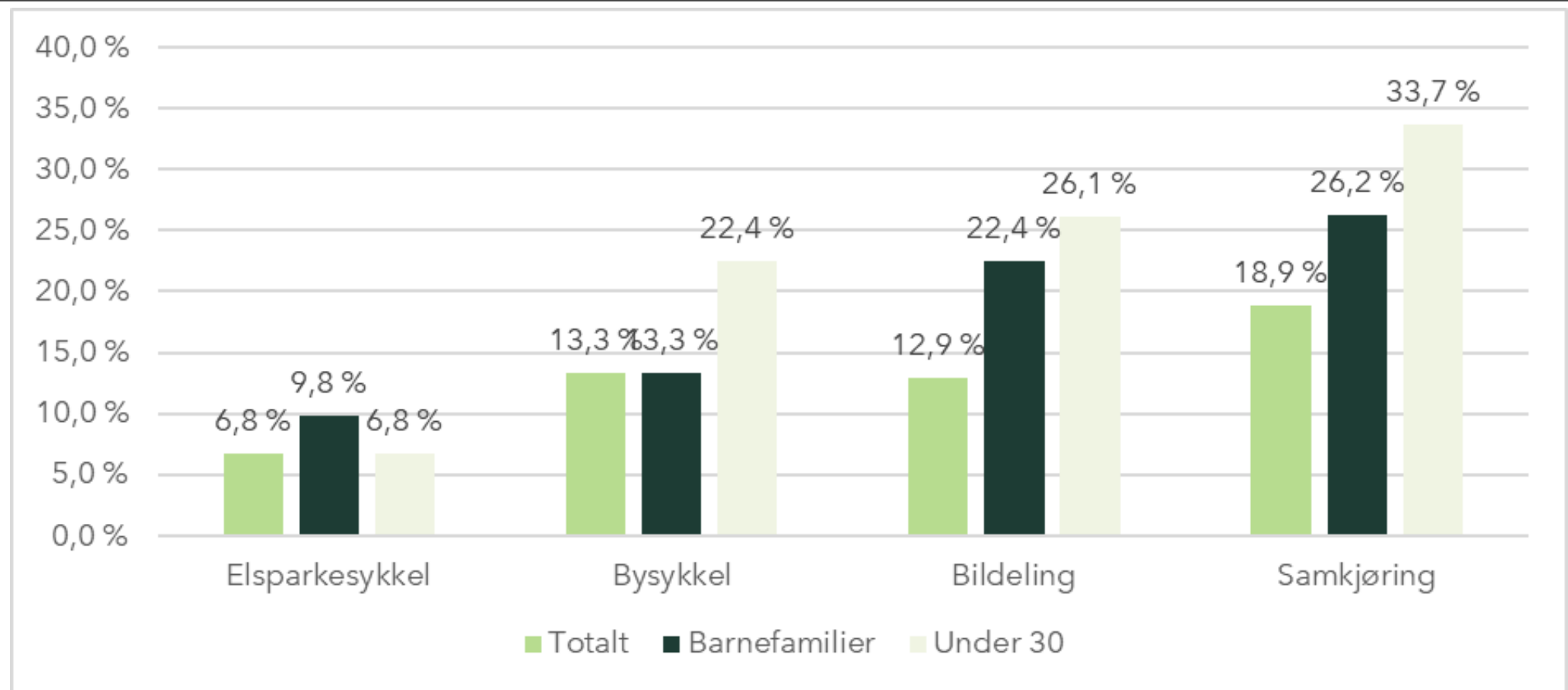
- Alder:
 - Pensjonister har lavere sannsynlighet for å benytte bildeling eller samkjøring. Det kunne også vært tilfelle for elsparkesykkel og bysykkel, men siden det bare var de som hadde forsøkt disse transportmidlene var det få pensjonister i disse analysene.
 - Folk under 30 år er mest tilbøyelig for å bruke delt mobilitet, og mest for elsparkesykkel.
- Rammebetingelser for bilbruk:
 - De som ikke har førerkort har mindre sannsynlighet for å bruke bildeling og mer for å sitte på med samkjøring
 - De som ikke har tilgang til bil har naturlig nok større sannsynlighet for å benytte bildeling
- Andre forhold
 - Kvinner har lavere tilbøyelighet til å benytte bildeling og bysykler
 - Barnefamilier har større tilbøyelighet for å benytte delt mobilitet (unntatt bysykkel)
 - De som bor utenfor bykommunene har mindre sannsynlighet for å benytte bildeling og større sannsynlighet for å benytte elsparkesykkel
 - De som bor i Stavangerområdet har mindre sannsynlighet for å ville benytte samkjøring og større sannsynlighet for å ønske å benytte elsparkesykkel.

	Bildeling	Samkjøring	Bysykkel	Elsparkesykkel
Antall obs	3147	2052	1353	2207
Nagelkerke R2				
Pensjonist	-0,77	-0,43		
Under 30 år	0,66	0,68	0,64	1,40
Kvinne	-0,45			-0,31
Ikke førerkort	-0,81	0,37		
Barnefamilie	0,55	0,38		0,50
Ikke bil	0,37			
Bor i regionen	-0,45			0,29
Pris bruk	-0,01	-0,00 **	-0,04	0,00**
Pris hente				-0,09**
Stavangerområdet		-0,34	0,50	
Bergensområdet				-0,43

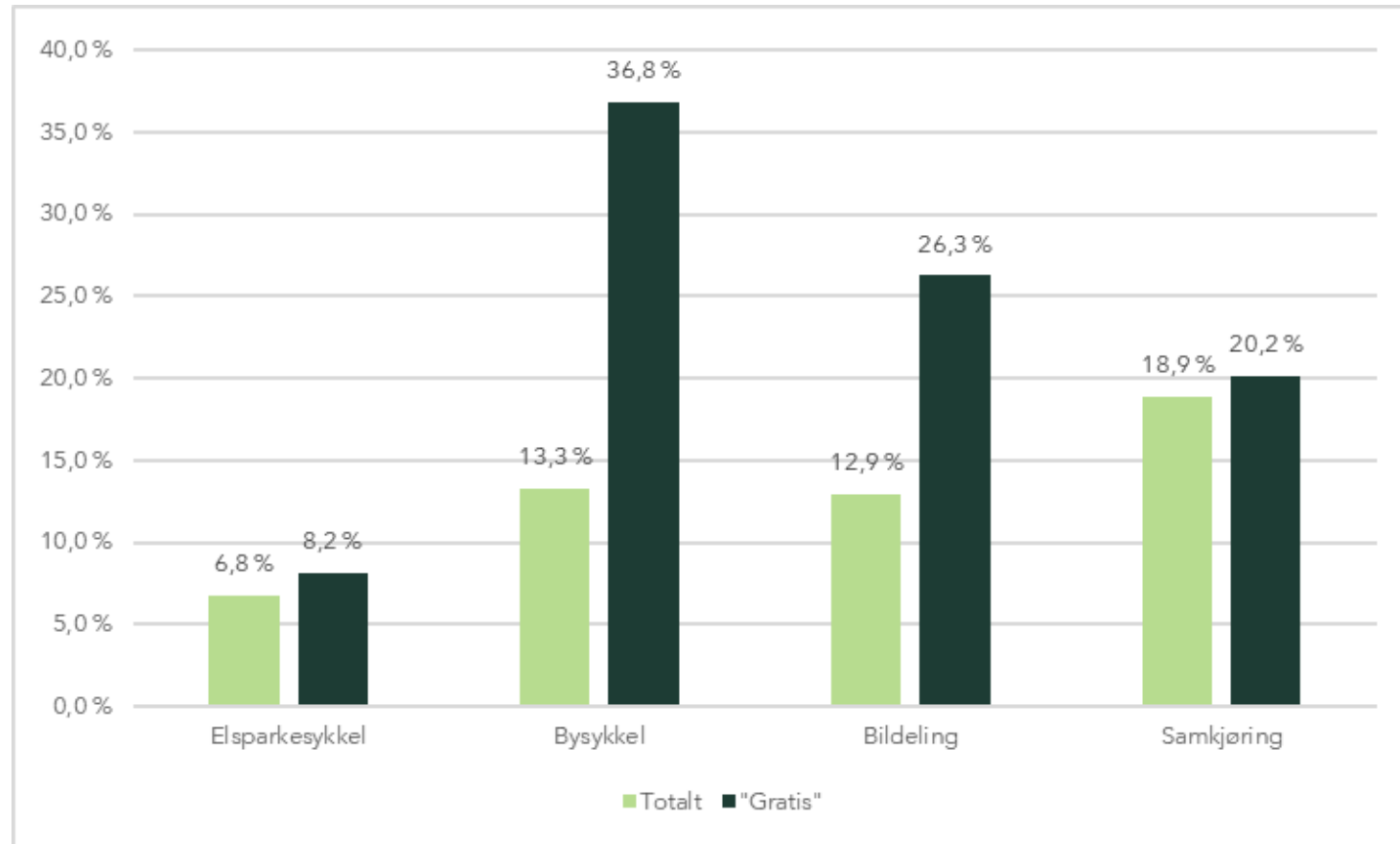
Potensialet varierer mellom byene pga befolkning og topografi



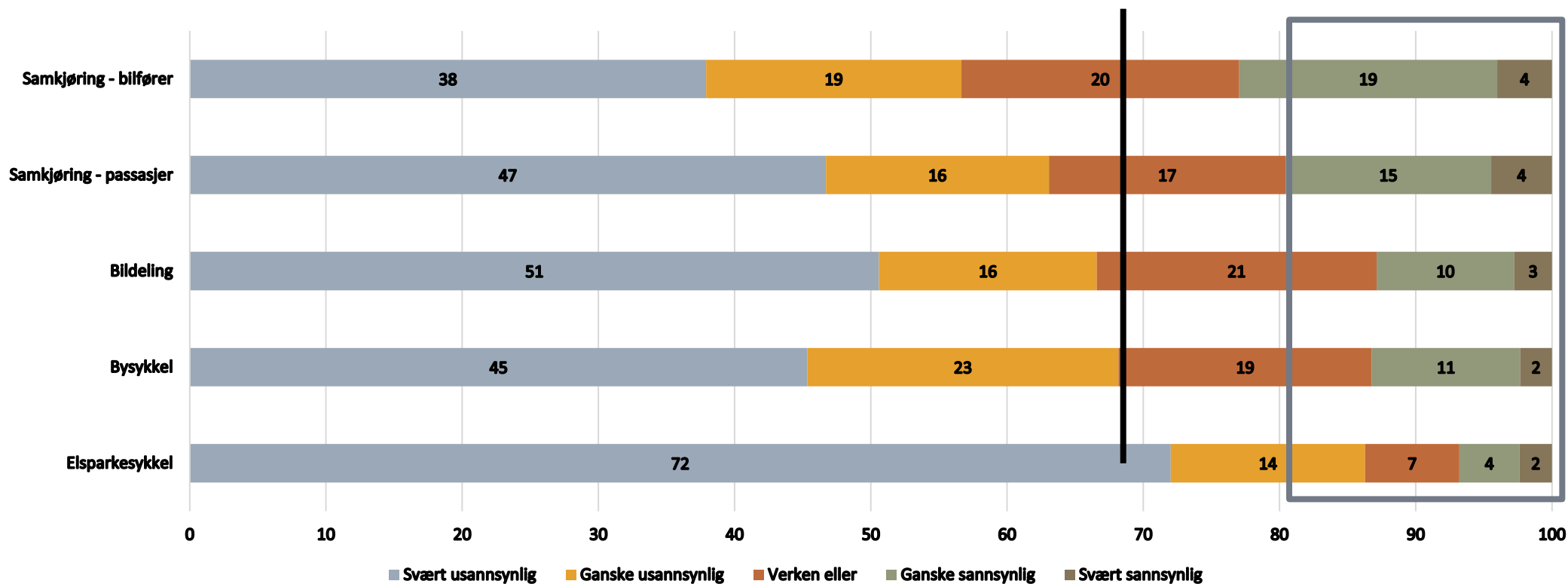
Potensialet blant barnefamilier og personer under 30 år



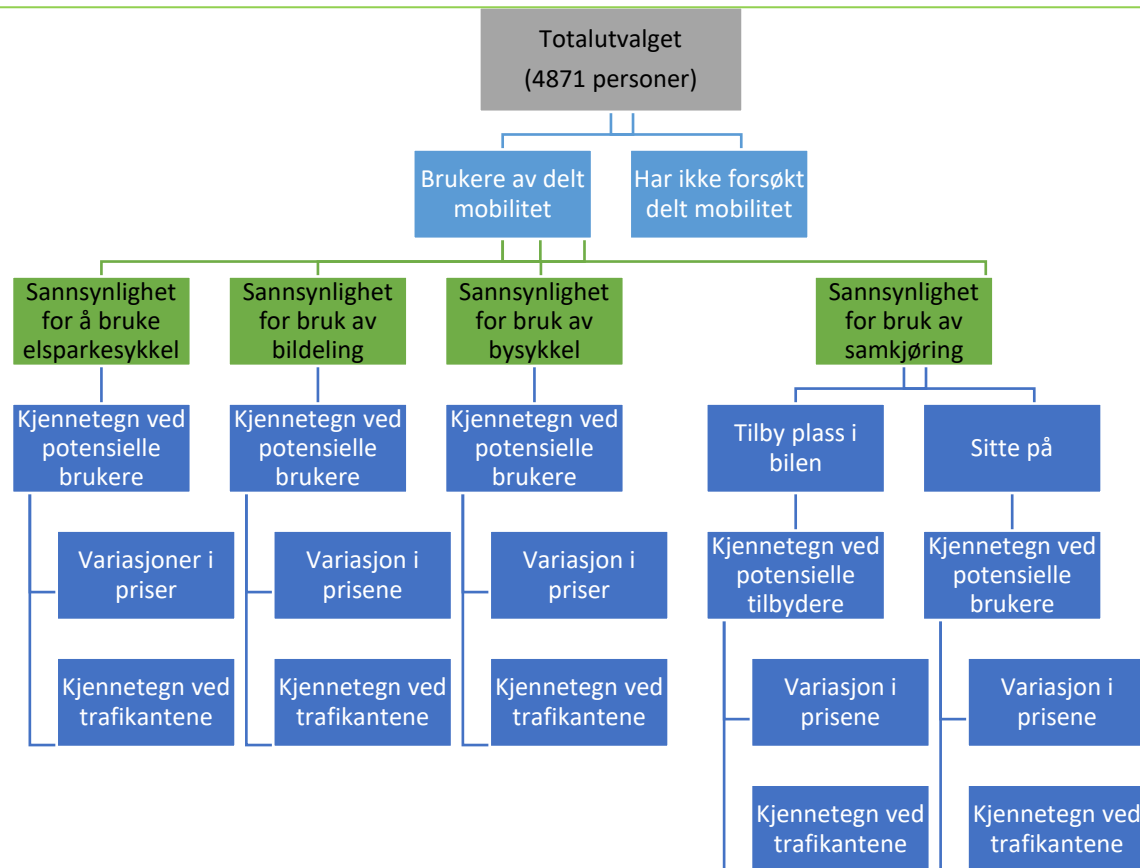
Potensialet hvis det var «gratis»



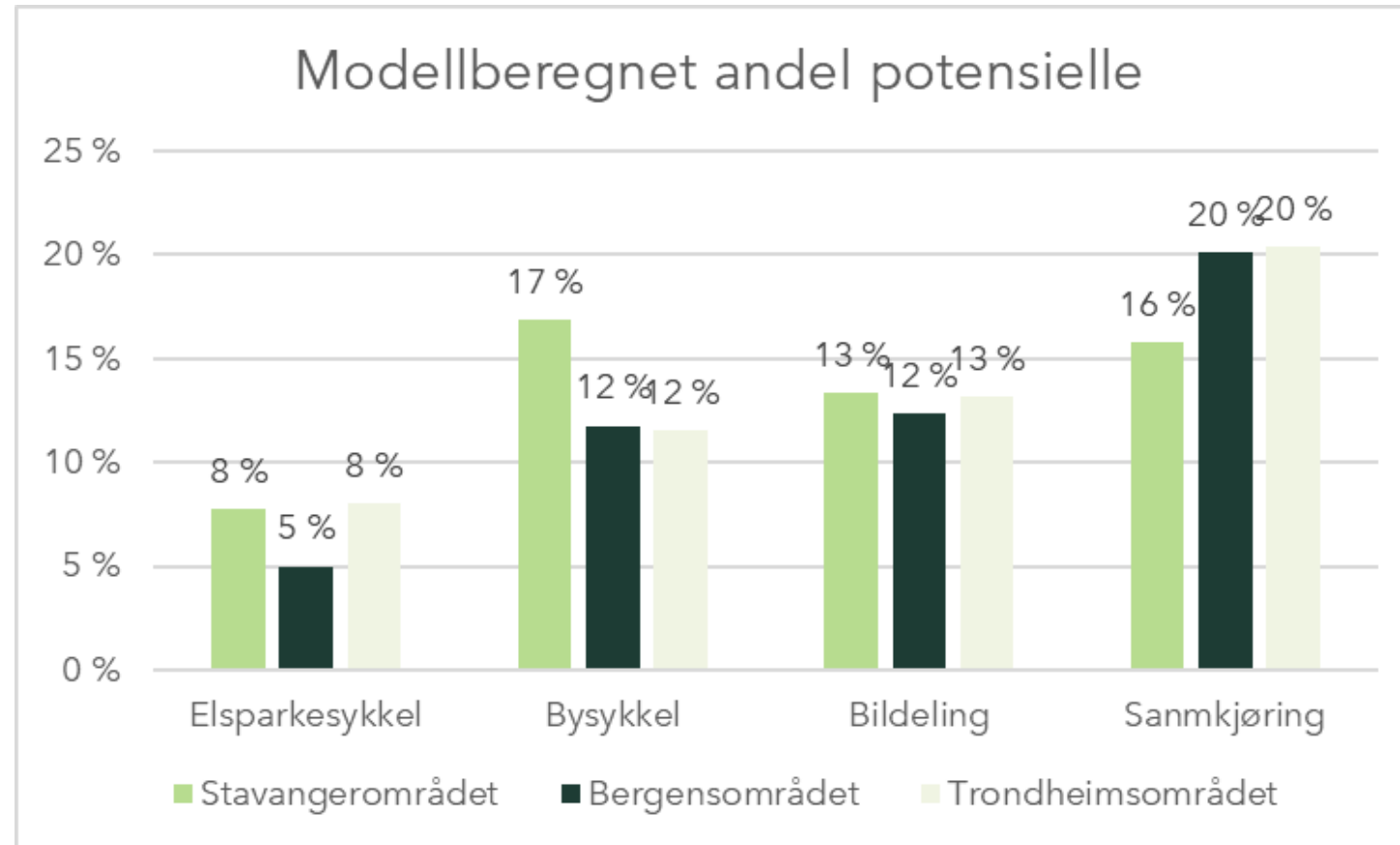
Utfordringer med å analysere «nisjeprodukter»



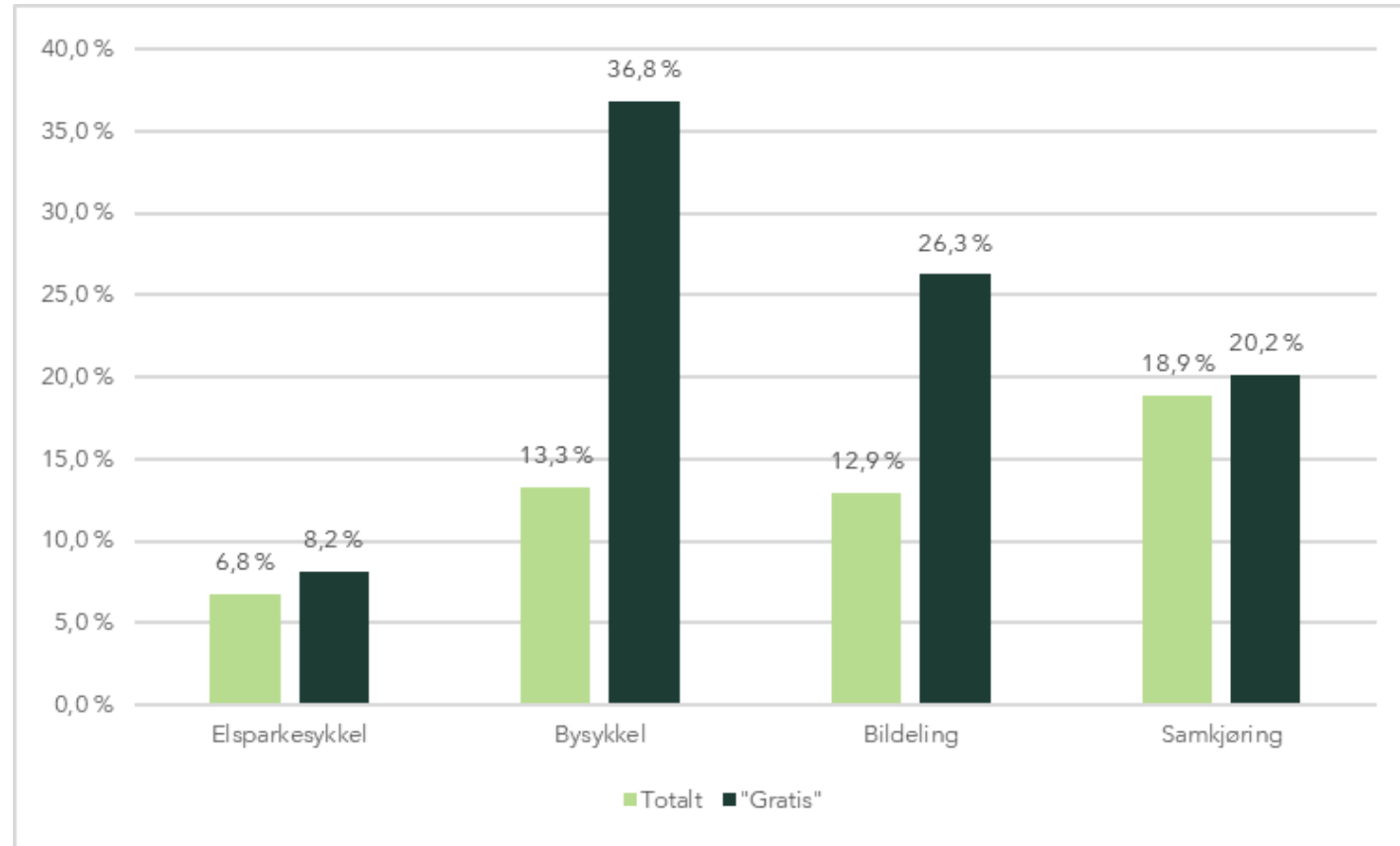
Analyse av de som «kan tenkes seg å benytte» delt mobilitet



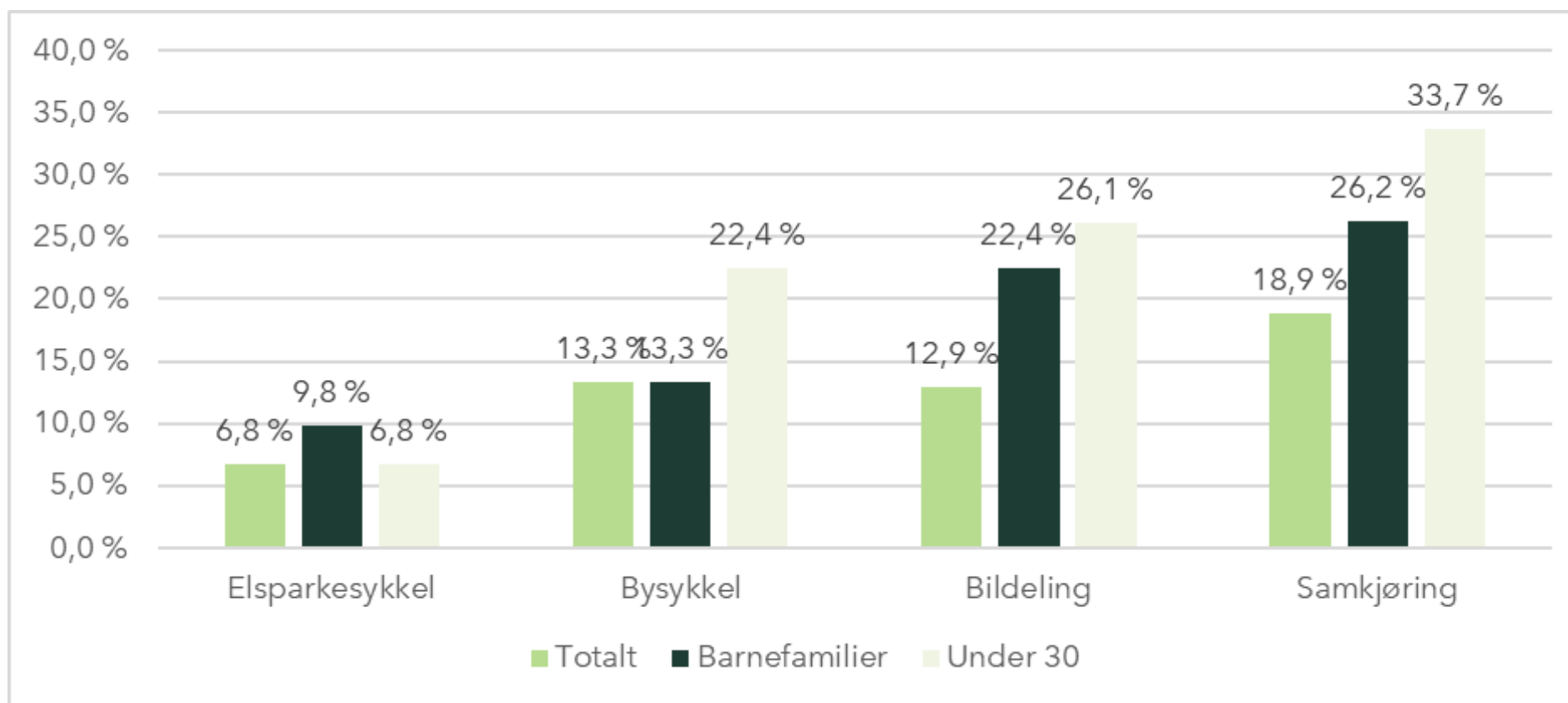
Modellberegnet andel potensielle



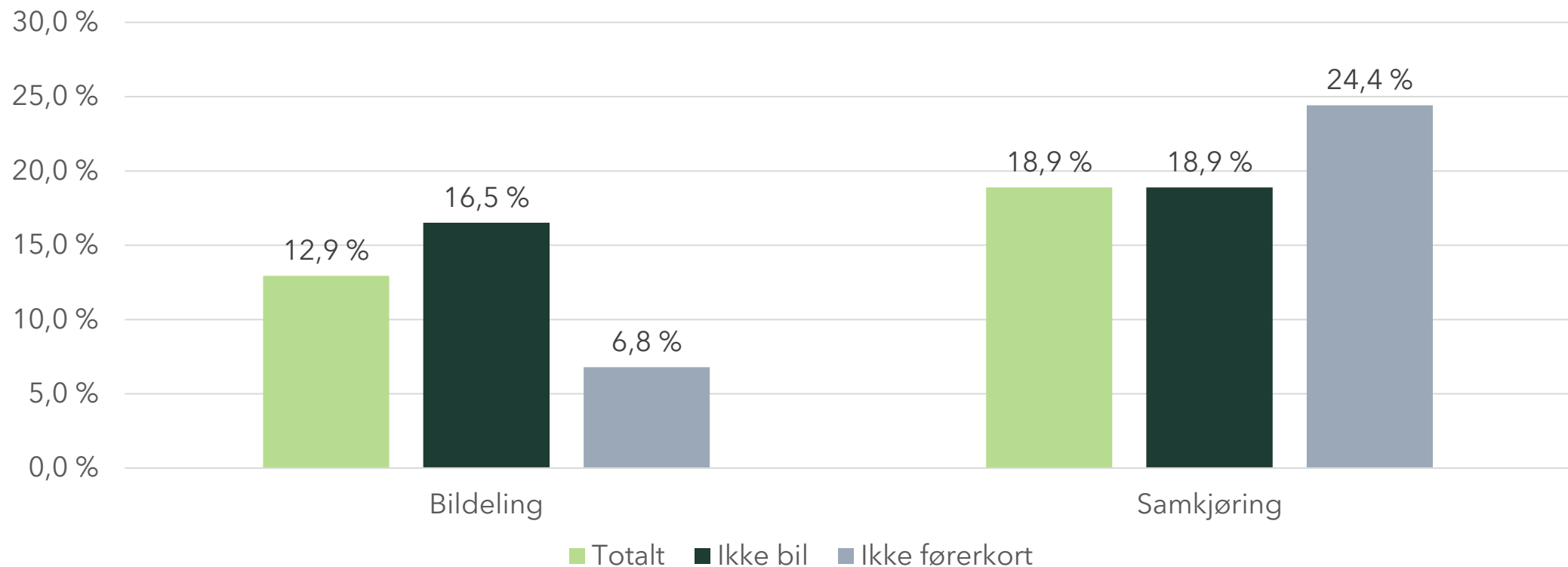
Maksimalt potensial hvis tilbudene var gratis



Markedspotensialet for *barnefamilier og yngre trafikanter (under 30)*



Markedspotensialet for *husstander uten tilgang til bil*



Beregnete priselastisiteter

Modell	Stavangerområdet	Bergensområdet	Trondheimsområdet	Total
Elsparkesykkel	- 0,01	-0,01	-0,02	-0,01
Bysykkel	- 0,19	-0,13	- 0,13	-0,15
Bildeling	-0,10	-0,09	-0,10	- 0,10
Samkjøring	- 0,01	-0,01	-0,01	-0,01

Verdsettingsanalysen

Elsparkesykler	Bysykel
Leiepris per tur: (20-25-30-35 kr) Hente å levere (faste eller variable plasser) Gangavstand til næreste sparkesykkel (2-4-8-10 min) Kjøretid med elsparkesykkel (5-10-15-20 min)	Type sykkel (elektrisk eller vanlig) Leiepris per tur (15-25-35-45 kr/tur) Gangavstand til nærmeste sykkel (2-4-7-10-15 min) Sykkeltid (5-7-10-14-20 min)
Bildeling	Samkjøring
Gangavstand til nærmeste bildelingsplass (5-10-15-20 min) Leiepris per time (50-75-100-150-200 kr/t) Hente og levere (på samme plass/ulike plasser) Biltyper (Alle typer vs Ikke stasjonsvogn/SUV/varebil) Drivstoff typer (Alle drivstoff vs ikke elbil/ikke fossilbil)	Gangavstand til hentested (0-2-5-10 min) Ekstra pris på månedskortet for å kunne samkjøre (20-30-40-50-70 kr/mnd) Bestillingstid før henting (30-60-9120-240 min) Antall ekstra passasjerer i bilen (1-2-3 passasjerer) Reisetid (20-30-40-50 min)

Bildeling

EKSEMPEL PÅ SKJERMBILDE

Hvilke av disse BILDELINGSORDNINGENE ville du foretrukket?
(3 of 4)

Gangavstand til nærmeste bildelingsplass

Leiepris (liten bil)

Hente og levere

Alle biltyper

Alle typer drivstoff

15 min

100 kr/time

Kan levere på annen plass

Alle biltyper

Unntatt elbiler

Foretrekker

10 min

200 kr/time

På samme parkeringsplass

Unntatt stasjonvogner

Unntatt elbiler

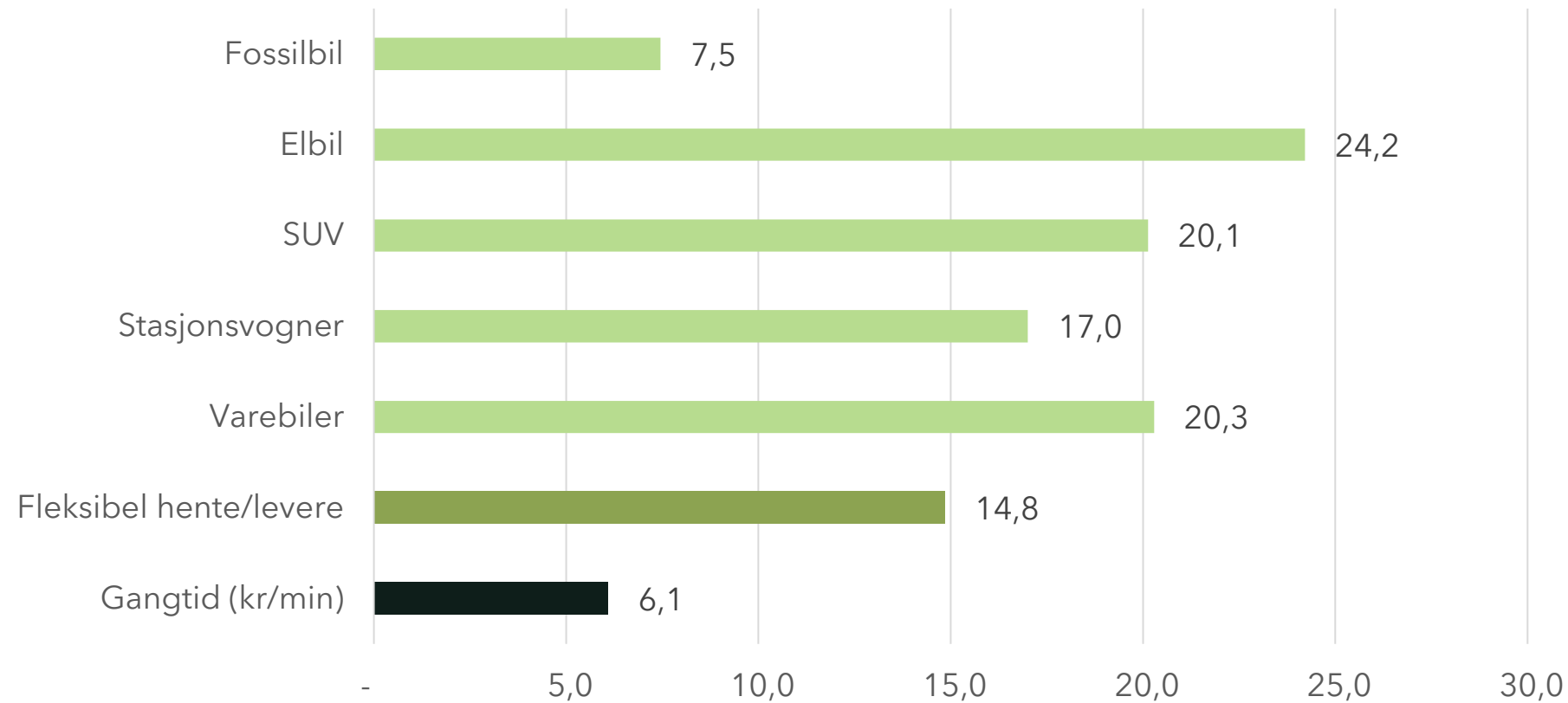
Foretrekker

VERDSETTING AV TID OG EGENSKAPER VED BILENE

	Snitt	Trondheim	Bergen	Stavanger
Gangtid(kr/min)	6,1	5,5	7,0	6,6
Kr/tur				
Fleksibel hente/levere	-14,8	-14,8	-17,2	-13,5
Varebiler	20,3	10,4	13,1	31,3
Stasjonsvogner	17,0	12,5	22,3	24,0
SUV	20,1	17,2	5,5	23,0
Elbil	24,2	27,4	(*)	19,8
Fossilbil	7,5(**)	9,9(**)	(*)	6,8(**)

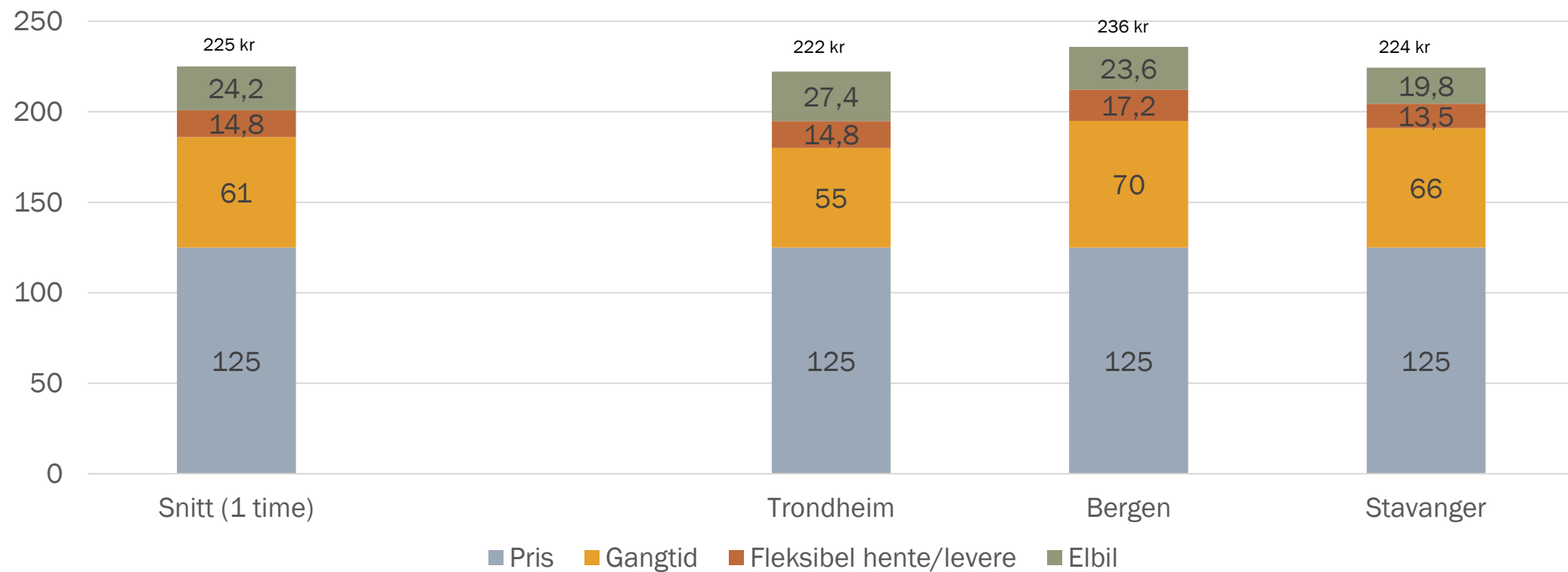
Egenskaper ved bildeling

Kr/tur eller per minutt (gangtid)



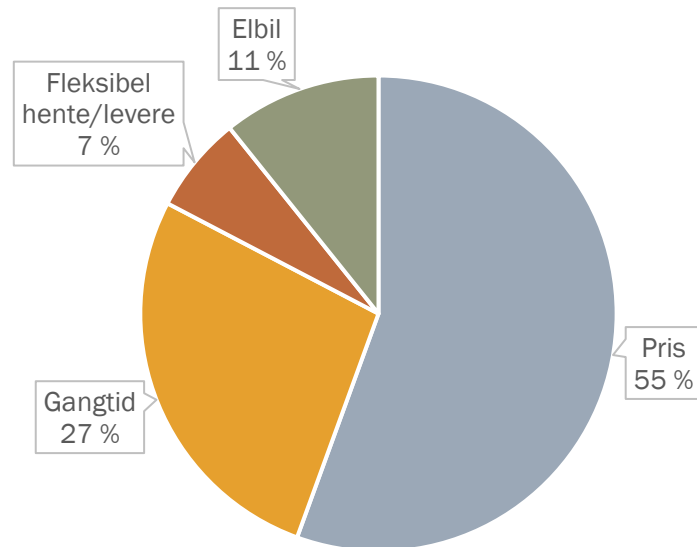
Generaliserte reisekostnader – Bildeling

1 time leietid, 10 minutter avstand og fossilbil. Kr/tur

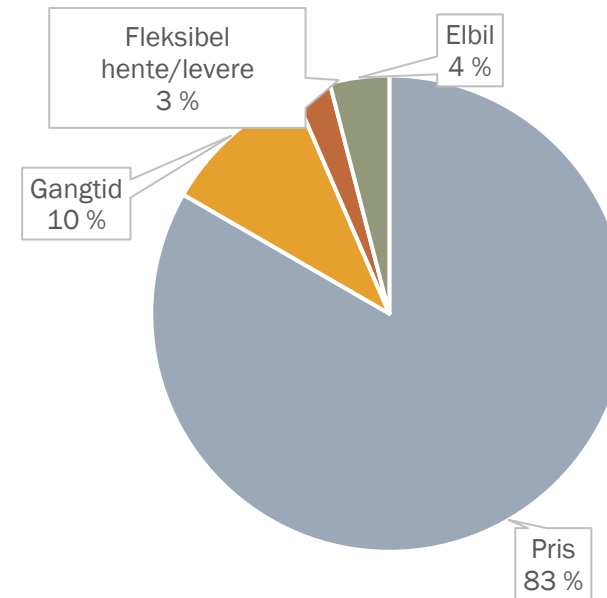


Generaliserte kostnader avhengig av leietid

1 TIME LEIETID



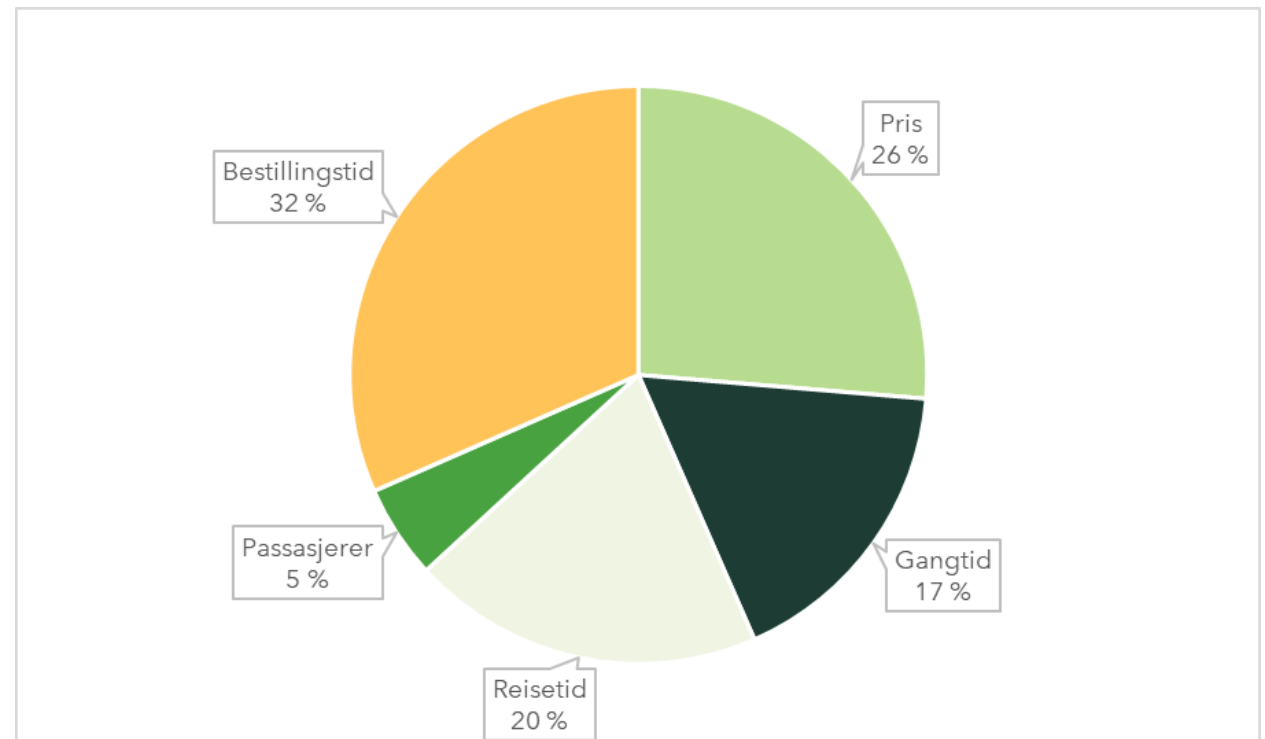
4 TIMER LEIETID



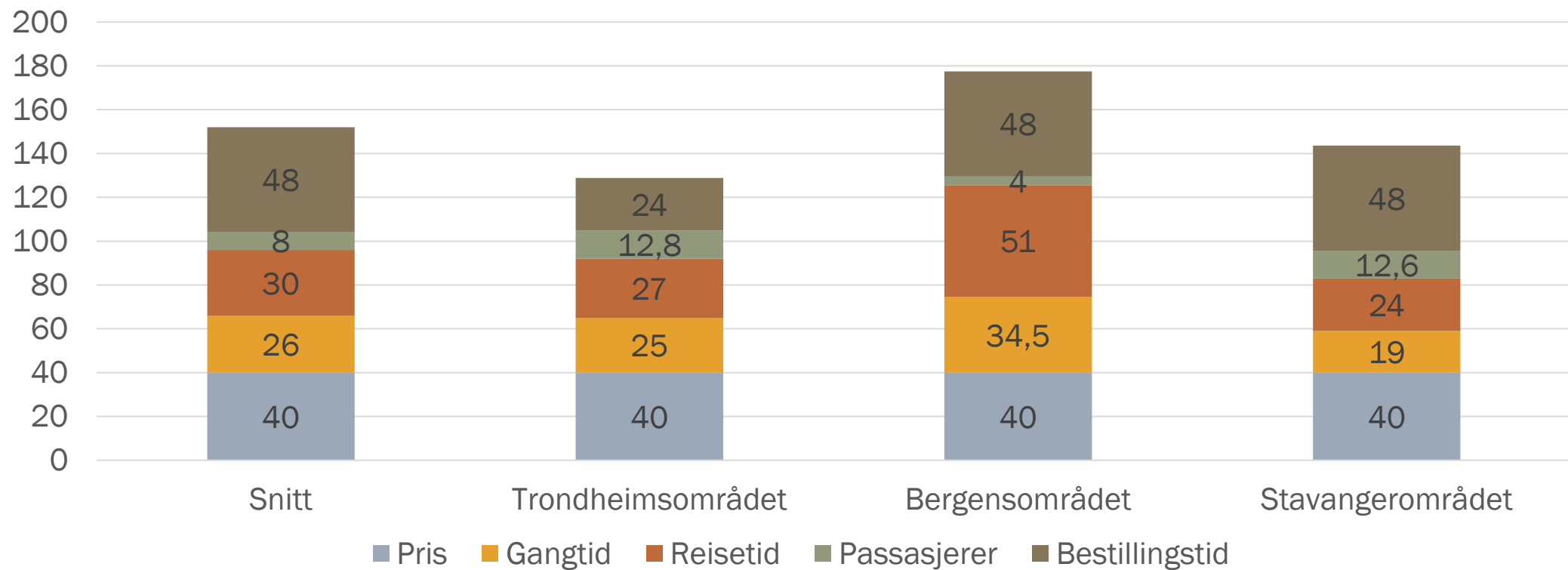
Generaliserte reisekostnader

- 40 kr for å sitte på,
- 5 minutter avstand til hentested,
- 30 minutters reisetid,
- 2 ekstra passasjerer
- 4 timers bestillingstid

Fordeling av kostnader ved samkjøring



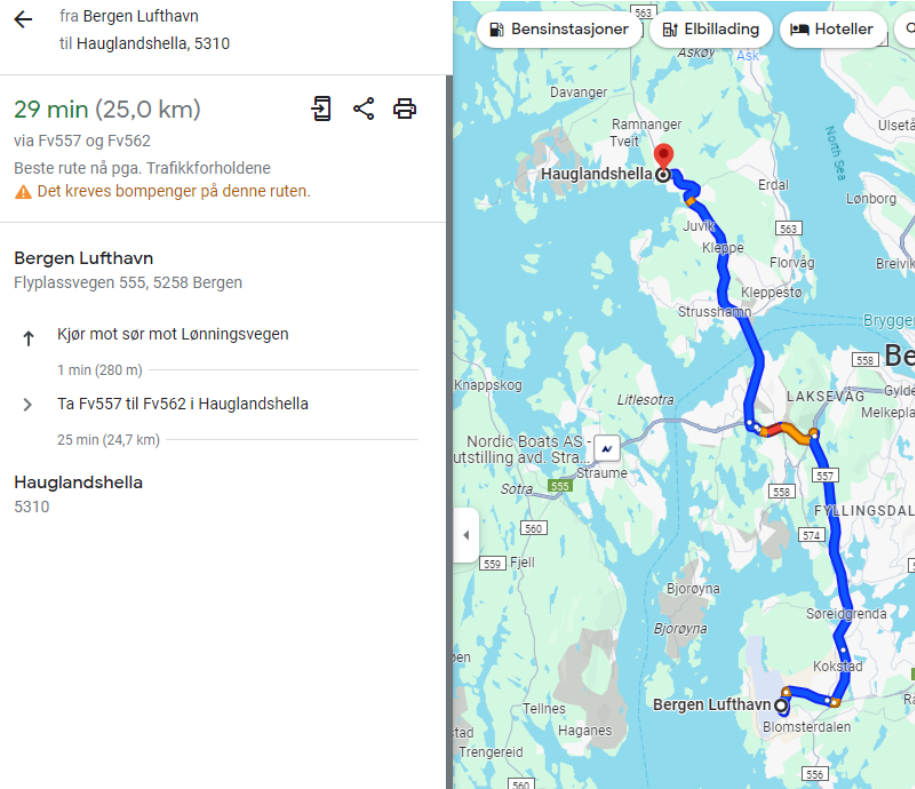
Generaliserte kostnader – *samkjøring fordelt på byområde*



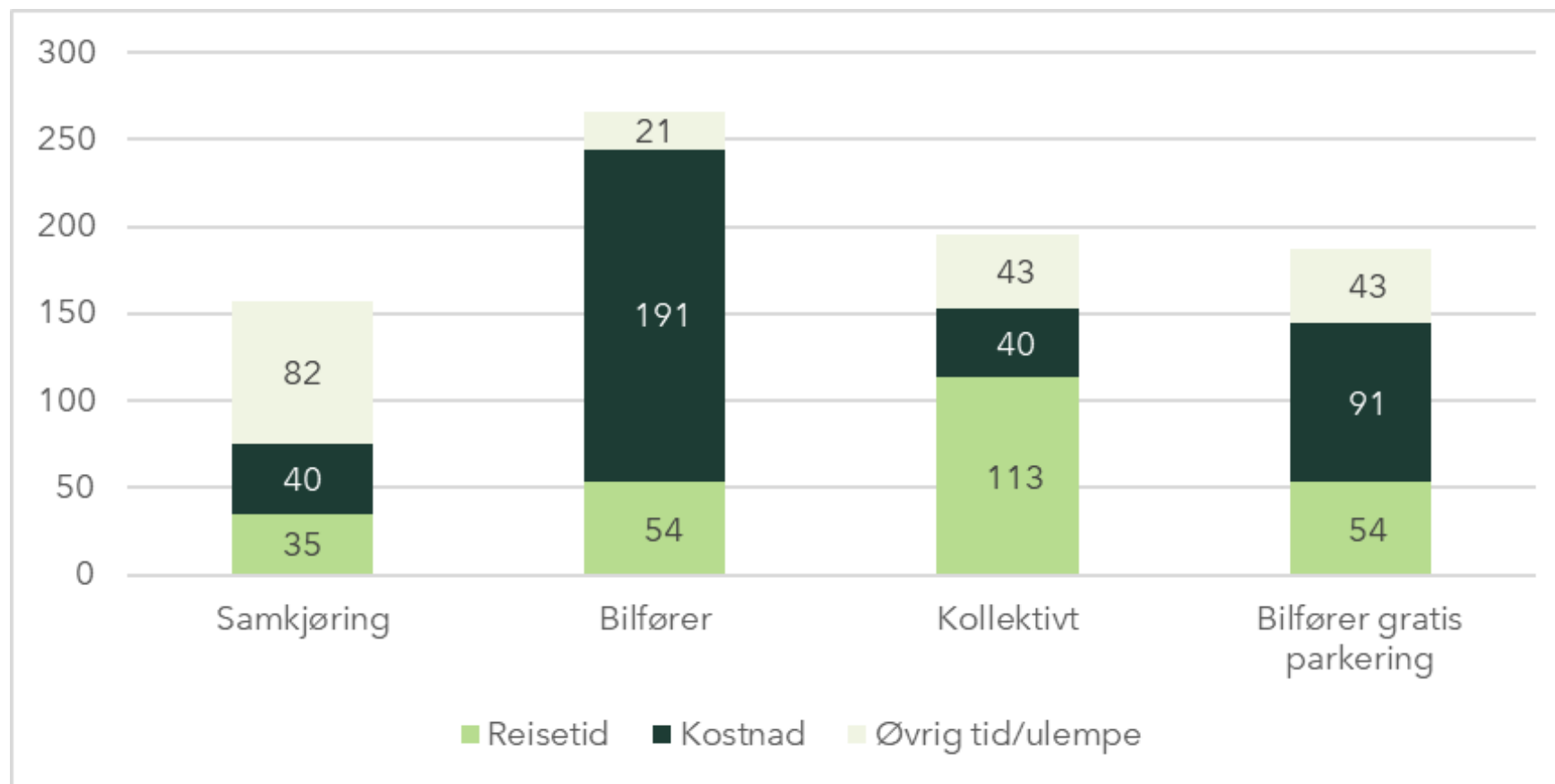
Alternative reisemåter

Askøy-Flesland

Bil		Kollektivtransport		Samkjøring	
Kjøretid bil	29 min	Pris	40	Pris	40 kr
Avstand bil	25 km	Gangtid	4 min	Gangtid	5 min
Køtid	5 min	Reisetid	80 minutter	Reisetid	35 min
Bompenger	40 kr	Bytte	1 bytte	Passasjerer	2 ekstra
Parkering(*)	200 kr/dag	Byttetid	9 min	Bestillingstid	4 timer



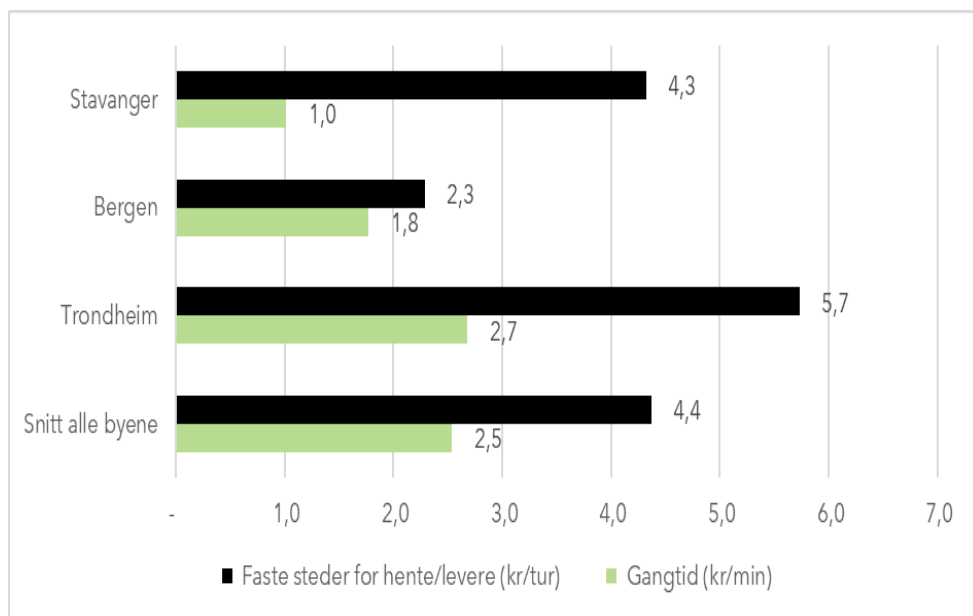
Generaliserte reisekostnader (kr/tur)



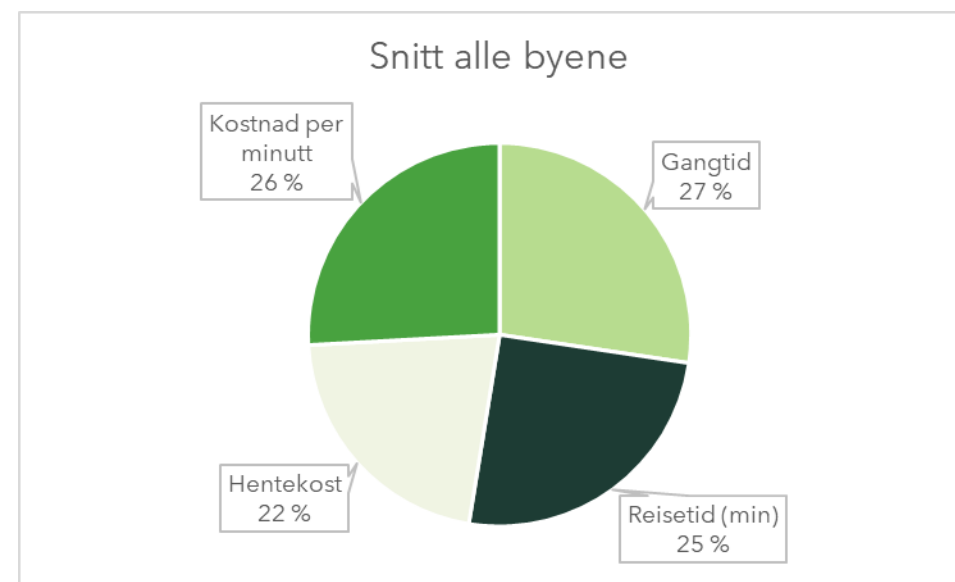
Elsparkesykkel

Verdsetting av tid og generaliserte reisekostnader

VERDSETTING AV TID OG FLEKSIBILITET



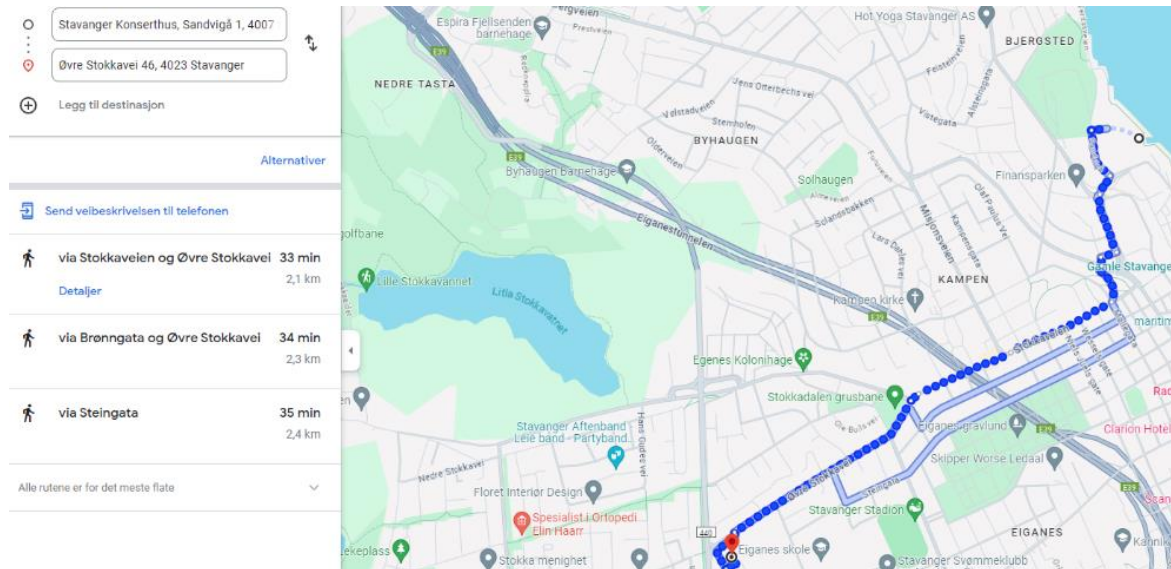
GENERALISERTE REISEKOSTNADER 2 KM OG 5 MIN AVSTAND



Konkurransesflater på korte reiser

Bysykkel, elsparkesykkel og gange

ØVRE STOKKAVEI TIL STAVANGER KONSERTHUS



GENERALISERTE REISEKOSTNADER

