



Foto: Ruter As / Nucleus AS, Daniel Jacobsen

Kobler mikromobilitet tettere på kollektivtransporten

I 2022 utvidet Ruter mikromobilitetstilbudet. Nå kan kunder i Asker, Bærum og Oslo booke, reise og betale for turer med elsparkesykler og elsykler i Ruter-appen. Etter to år i drift, vil piloten ved Ski mobilitetspunkt avsluttes.

Ruter har inngått avtale med de tre aktørene som har tillatelse i Oslo, om å videreselge turer med deres kjøretøy. Testing og pilotering i Asker og Bærum har lagt grunnlaget for at vi kan oppskalere tjenesten i Ruters driftsområde. Med dette har Ruter tatt steget fra å teste en integrasjon i Ruter-appen med

pilotbrukere i Asker, Bærum, Ski og Oslo, til å lansere mikromobilitet som en tjeneste i Ruter-appen.

Det er en gradvis oppskalering av tjenesten til kundene. Ved oppstart vil alle elsparkesykler, elsykler og bysykler i Oslo finnes i kartet i Ruter-appen, og kundene blir sendt til operatørens apper for å booke tur. Noen utvalgte pilotkunder har fått mulighet til å teste og gjøre hele turen i Ruter-appen. Etter hvert vil alle kunne bestille en elsparkesykkeltur slik.

Dette tilbudet er mulig gjennom at vi har gått i direkte forhandlinger med mikromobilitetsaktørene i Oslo, etter at tillatelser fra Oslo kommune er gitt til aktørene. Dermed kan vi i økende grad utforske hvordan kollektivtransport og mikromobilitet kan fungere sammen i fremtiden.

Sommeren 2022 gjorde vi det også enklere for reisende i Oslo å ta elsparkesykkel, elsykkel eller bysykkel på siste del av reisen. Nå kan du se på skjermen inne i bussen hvilke tilgjengelige mikromobilitetskjøretøy som er på neste stopp.



Foto: Ruter AS / Nucleus AS, Daniel Jacobsen



Nøkkeltall 2022

397000

turer

Alle tallene gjelder kun TIER i Viken

24000

nye brukere

97000

unike brukere

145

nye parkeringssoner er opprettet

1800

tilgjengelige kjøretøy gjennom sesongen i snitt

2.1

millioner kilometer kjørt

74000

turer gjennomført i august 2022 – som var den beste måneden

På tvers av kommunegrensene

I Bærum og Asker modnes tjenesten, og vi jobber for å utvikle bærekraftige løsninger som imøtekommer kundebehovene og behov til andre trafikantgrupper.

I det tredje driftsåret i Bærum, og det andre i Asker, har vi jobbet for å tilgjengeliggjøre mikromobilitetstjenesten i enda større grad i begge kommuner – for å ha et helhetlig kundetilbud på tvers av kommunegrensene. En bruker kan nå reise fra Slependen i Asker til Ekeberg i Oslo kun ved hjelp av delt elsparkesykkel eller elsykkel.

I 2022 gikk Ruter til anskaffelse av et flåtestyringsverktøy for å pilotere dette sammen med leverandør, og administrasjonene i Asker kommune og Bærum kommune. I verktøyet kan vi eksempelvis følge med på parkering av elsparkesykler og følge opp med leverandør når det blir større opphopninger. Dataen i verktøyet gjør oss i stand til å lære om hvordan folk reiser med mikromobilitet. Vi ser blant annet i dataen at folk bruker mikromobilitet sammen med kollektivtransporten og således styrker kollektivtransportens attraktivitet.

Avslutter piloten i Ski

Etter to år i drift vil mikromobilitetstjenesten ved Ski mobilitetspunkt utvikles. De to aktørene som har vært tilknyttet prosjektet – for å tilby henholdsvis elsparkesykler og bildelingstjenester – mener nå at det ikke er økonomisk bærekraftig å fortsette driften.

Data viser at elsparkesykkeltilbudet har vært et kjærkomment tilbud for et stort antall brukere. I sesongen 2021 logget Tier 50 000 turer. Reiselengde for tre av fire reiser var på mer enn én kilometer, og gjennomsnittlig turlengde var to kilometer.

Vår erfaring er også at dette har vært et godt supplement til kollektivtilbudet, som har bidratt til å skape et bedre samlet mobilitetsstilbud til befolkningen. Dette kommer også til syne ved analyser av elsparkesykkel-parkeringer i Ski sentrum. Her skiller Ski stasjon og bussterminalene seg ut med en vesentlig høyere bruk enn de øvrige parkeringssonene.

I tillegg er det verdt å merke seg at en uforholdsmessig høy andel elsparkesykler parkeres ved kommunegrensen mot Ås. Dette indikerer at et samarbeid mellom kommunene er hensiktsmessig dersom man ønsker å lage en brukervennlig tjeneste og et godt alternativ til privatbilen.

Finansiering

- Lansering av mikromobilitet har vært muliggjort av risikokapital.
- Investorene har frem til starten av 2022 akseptert at ikke alle markeder er lønnsomme.
- I fortsettelsen ønsker selskapene å fokusere på byer og tettsteder som fra før er lønnsomme.
- Aktører som Bird har derfor trukket seg ut av Norden.
- Asker og Bærum har en mikromobilitetstjeneste også i områder som ikke er tettbygde og dermed normalt ikke ansett som lønnsomme å drifte. Dette er mulig på grunn av en subsidie fra kommunen, som gjør at tjenesten fremdeles er lønnsom for operatør.



Foto: Ruter AS / Nucleus AS, Daniel Jacobsen